



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural - Master Erasmus Mundus TPTI

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,
Didactique)

***DE TEJO À ANIL : « L'ART PORTUGAISE » DE CONSTRUCTION DES
VILLES À SÃO LUÍS DU MARANHÃO.
ÉVOLUTION HISTORIQUE ET VALORISATION PATRIMONIALE***

LUÍSA FRANZEN GHIGNATTI

Orientador / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos**
Co-orientador / Co-direction de **Giovanni Luigi Fontana**

Évora, agosto de 2019 | Évora, août 2019

UNIVERSIDADE DE ÉVORA



**Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural -
Master Erasmus Mundus TPTI**
(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,
Didactique)

*De Tejo à Anil : « L'art portugaise » de construction des villes à São Luís du
Maranhão.*

Évolution historique et valorisation patrimoniale

Luísa Franzen Ghignatti

Orientador / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos**
Co-orientadore / Co-direction de **Giovanni Luigi Fontana**

Évora, agosto de 2019 | Évora, août 2019

De Tejo à Anil : « L'art portugaise » de construction des villes à São Luís du Maranhão.
Évolution historique et valorisation patrimoniale

Luísa Franzen Ghignatti

Membros du Júri / Membres du Juri :

Presidente: Dr. Filipe Themudo Barata (Universidade de Évora)

Orientadora: Dra. Ana Cardoso de Matos (Universidade de Évora)

Arguente: Dra. Maria Ana Bernardo (Universidade de Évora)

Vogal: Dr. Giovanni Luigi Fontana (Università Degli Studi di Padova)

Vogal: Dra. Antónia Fialho Conde (Universidade de Évora)

DE TEJO A ANIL : « L'ART PORTUGAISE » DE CONSTRUCTION DES VILLES A SÃO LUÍS DU MARANHÃO. ÉVOLUTION HISTORIQUE ET VALORISATION PATRIMONIALE.

RESUME

La présente étude cherche à mettre en évidence le patrimoine urbain d'origine portugaise existant dans la ville de São Luís. On part de la recherche historique pour aboutir dans des propositions pour la valorisation et sauvegarde de ce patrimoine, jusque-là pas assez étudié ou dévidement apprécié, surtout par la population locale.

L'objet d'étude se concentrera sur l'ensemble urbain historique classé de la ville de São Luís do Maranhão (Brésil) construit et modifié entre le XVIIème et XXème siècle. La problématique dérive de la constatation que durant le XXème siècle un certain nombre d'intellectuels ont attribué une origine française à la ville São Luís et ce discours à perdure jusqu'aujourd'hui. D'autre part comme il a très peu d'études approfondies qui analysent d'une forme plus spécifique l'urbanisme coloniale de la ville en mettant l'accent sur les origines portugaises de ce tracé urbain. Ce fait a contribué à une perception déformée des influences qui a subi la planification urbaine et les bâtiments de la ville et, par conséquent, à un traitement inadéquat de ces structures.

Au-delà d'être urgente et nécessaire, on part de l'hypothèse qu'il est seulement à travers la connaissance historique qu'il sera possible comprendre l'évolution et les influences qui a subi la ville de São Luís au long de la période analysé. Il est seulement à travers la remise en évidence des vraies valeurs constitutives de l'identité et du patrimoine la ville de São Luís qu'on pourra bouleverser l'appréciation sur ceci et ainsi envisager des nouvelles perspectives pour sa sauvegarde. L'objective de la thèse est alors de reconstituer la genèse de la ville et du patrimoine de São Luís en mettant l'accent sur les valeurs portugais qu'ont constitué le tissu urbain *ludovicense* encore présentes aujourd'hui et sa relation avec la morphologie architectonique que s'y est développé, bien comme sa relation avec l'évolution économique et social durant ces siècles. Finalement, le but ce travail c'est de définir des stratégies de valorisation du patrimoine urbain et d'organisation morphologique de la ville.

De même, on essayera de faire la relation avec ce sujet et celui du Projet Tutoré accomplie pendant les deux années du Master TPTI, c'est-à-dire, la brique, dont on abordera les diverses façon de construire avec ce matériaux assez versatile et présent partout dans le monde, ainsi comme l'était le méthode de urbanisation portugais.

Mots clés : patrimoine, urbain, Portugal, São Luís, Centre Historique

FROM TEJO TO ANIL : THE « PORTUGUESE ART » OF BUILDING CITIES IN SÃO LUIS OF MARANHÃO. HISTORICAL EVOLUTION AND EQUITY VALUATION.

ABSTRACT

The present study seeks to highlight the urban heritage of Portuguese origin existing in the city of São Luís. The historical research starts with prepositions for the enhancement and preservation of this heritage, hitherto not studied or devoidly appreciated, especially by the local population.

The focus will be on the listed historic urban complex of the city of São Luís do Maranhão (Brazil) built and modified between the 17th and 20th centuries. The problem stems from the realization that during the 20th century a number of intellectuals attributed a French origin to the city of São Luís, and this discourse continues to this day. On the other hand, as it has very few in-depth studies that analyze a more specific form the colonial urbanism of the city in emphasizing the Portuguese origins route of this urban fabric. This has contributed to a distorted perception of the influences that has been affected by urban planning and buildings in the city and, therefore, to inadequate treatment of these structures.

Beyond being urgent and necessary, one assumes that it is only through historical knowledge that it will be possible to understand the evolution and influences that has suffered the city of São Luís throughout the period analyzed. It is only through the highlighting the real values of identity and heritage of São Luís that we will be able to change the appreciation of this heritage and the new prospects for safeguarding it. The objective of the thesis is then to reconstruct the genesis of the city and of the heritage of São Luís by emphasizing the Portuguese values that constituted the ludovicense urban fabric of still present today and its relationship with the architectural morphology that was developed there, as well as its relationship with economic and social evolution during these centuries. Finally, the aim of this work is to define strategies for valuing the urban heritage and morphological organization of the city historical center.

Similarly, we will try to make the relationship with this subject and that one of the Projet Tutoré accomplished during the two years of the Master TPTI, that is, the brick, which will address the various ways of building with this material quite versatile and present throughout the world, as was the Portuguese urbanization method.

Key-words : heritage, urban, Portugal, São Luís, Historic Centre

DO TEJO AO ANIL: E “ARTE PORTUGUESA” DE CONSTRUÇÃO DE CIDADES EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO. EVOLUÇÃO HISTÓRICA E VALORIZAÇÃO PATRIMONIAL.

RESUMO

O presente estudo busca evidenciar o patrimônio urbano de origem portuguesa existente na cidade de São Luís. Parte-se da pesquisa histórica afim de fornecer o embasamento teórico necessário para as proposições de valorização e salvaguarda deste patrimônio, até então pouco estudado ou apreciado, especialmente pela população local.

O objeto de estudo centra-se no complexo urbano histórico classificado da cidade de São Luís do Maranhão (Brasil) construído e modificado entre os séculos XVII e XX. A problemática decorre da constatação de que durante o século XX, alguns intelectuais atribuíram uma suposta origem francesa à cidade e este discurso perdurou até os dias de hoje. Paralelamente, constatou-se que existem poucos estudos aprofundados que analisam especificamente o planejamento colonial da cidade e que evidenciem as origens portuguesas deste traçado urbano. Este fato contribuiu para uma percepção distorcida das influências sobre o planejamento urbano e os edifícios da cidade e portanto, o tratamento inadequado destas estruturas.

Além de ser urgente e necessário, parte-se da hipótese de que é apenas através do conhecimento histórico que será possível compreender a evolução e as influências que recebeu a cidade de São Luís durante todo o período analisado. É somente através evidenciação dos verdadeiros valores constitutivos da identidade do patrimônio da cidade de São Luís que poder-se-á impactar na maneira como este é apreciado e, desta forma, vislumbrar novas perspectivas para sua salvaguarda. O objetivo da tese é, portanto, de reconstruir a gênese da cidade e de seu patrimônio enfatizando os valores portugueses que constituíram o tecido urbano ludovicense e que ainda hoje existem colocando-o em relação com as tipologias morfológicas da arquitetura que ali se desenvolveram, bem como a sua relação com a evolução econômica e social durante estes séculos. Por fim, o objetivo deste trabalho é definir estratégias para valorizar o patrimônio urbano e a organização morfológica da cidade.

Da mesma forma, tentar-se-á relacionar este assunto com o objeto de estudo da disciplina do *Projet Tutoré* realizado durante os dois anos do mestre TPTI, ou seja, o tijolo, que irá abordar as várias formas de construção com este material bastante versátil e presente em todo o Mundo, assim como o era o método de urbanização português.

Palavras-chave: patrimônio, urbano, Portugal, São Luís, Centro Histórico

REMERCIEMENTS

Ce travail est fruit des très belles expériences vécues pendant les deux années du Master TPTI mais principalement de la collaboration de plusieurs personnes qui m'ont été précieuses au long de cette belle aventure.

Tout d'abord je remercie à mon encadrante Prof. Ana Cardoso de Matos pour son support et ses sages conseils. Sa patience, son engagement et sa disponibilité pour le suivi du travail étaient d'incalculable valeur pour l'accomplissement du même. Je ne pourrais pas souhaiter un meilleur accompagnement. Un grand merci.

A mon co-orientateur Prof. Giovanni Luigi Fontana pour son aide bien comme pour les inoubliables expériences lors des voyages en Italie. Son engagement et support à nous *TPTIstes* était très touchant et très fortement apprécié.

Je remercie à Prof. Margareth Figueiredo pour ces conseils sur la ville de São Luís.

Un grand merci à Evelyne Berrebi, Raffaella Masè et Helena Espadaneira que mon fourni tout le support que j'ai eu besoin pendant le Master bien comme pour leur cordialité et amitié.

Merci à tous ceux qui m'ont donné leur aide dans des diverses phases de ce travail, notamment Ana Elisa Franzen Bernd et Ignacio Garcia.

Merci à mes amies et à ma famille pour leur encouragement et support. Merci à ceux qui j'ai pu compter avec leur compréhension et support lors des innombrables heures que j'ai dû m'abstenir de leur compagnie.

Finalement je remercie à mes parents, la base de tout ce que je suis et de ce que j'ai accomplie.

Merci Beaucoup !

TABLE DE ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX

Figure 1: La division du territoire du Brésil portugais (délimité par le Traité de Tordesillas) en <i>Capitanias Hereditárias</i> et ses respectives donataires.	16
Figure 2: L'étalement urbain au XVIII ^{ème} siècle au Brésil.	18
Figure 3 : Les villes dites royales fondées au XVI ^{ème} siècle. Cependant on souligne le manque de la signalisation de São Luís sur cette carte.	18
Figure 4: Les principales rivières du Maranhão fondamentales pour l'occupation de l'intérieur du territoire.	28
Figure 5 : Les principales rivières autour du noyau urbain connu comme Centre Historique de São Luís.	28
Figure 6 : Topographie du centre historique de São Luís	31
Figure 7 : L'implantation des forteresses dans le territoire de l'état du Maranhão	32
Figure 8 : L'implantation des forteresses autour de du noyau urbain de São Luís	32
Figure 9 : Vingboons Johannes, Maragnon in Zuid America ten westen van Brasill, 1644.	35
Figure 10 : Barlaeus, Caspar (1584-1648), <i>Urbs S. Lodovici in Maragnon, 1647</i> . 1 carte ; 59 x 39 cm, Échelle(s) : 200 Virgae	35
Figure 11 : le probable tracé de la Rua Direita (en rouge) depuis le centre historique de São Luís vers l'intérieur du territoire de l'île du Maranhão.	38
Figure 12 : Évolution du tracé urbain de São Luís.....	57
Figure 13 (a-h) : Comparaison des tracés urbains des villes coloniales fondées entre les siècles XVI et XVIII.....	62
Figure 14: Plan de la ville de São Luís au XVII ^{ème} siècle.....	67
Figure 15 : Le plan en haut et sa respective légende représentent la planification de l'expansion urbaine au long des siècles qu'a eu pour base de conception l'étude de Curvelo-Matos (2014).	73
Figure 16 : La distribution des typologies des maisons dans le tissu urbain de São Luís.	78
Figure 17 : Les différentes typologies de bâtiments du centre historique de São Luís.	79
Figure 18: Images comparatives de Lisbonne en haut, et São Luís en bas.....	85
Figure 19 (a-b) : Comparaison entre la composition des bâtiments historiques de São Luís (a) et les bâtiments pombalins à Lisbonne (b) à partir des façades des îlots.	86
Figure 20 : Dimensionnement des îlots et rues du centre historique de São Luís	88
Figure 21 : Dimensionnement des îlots et rues de la <i>Baixa Pombaline</i> à Lisbonne.	89
Figure 22 (a-c) : Bâtiments pombalins à Lisbonne et le plan bas de leurs respectives intérieurs.....	90
Figure 23 (a-c) : Bâtiments du centre historique de São Luís et le plan bas de leurs respectives intérieurs.	90
Figure 24 : Maragnon, Post FRANS, 1647 (Extrait d'image)	92
Figure 25 : Vista da cidade a partir da ponta de São Francisco. (Gravure).....	92
Figure 26 : Vista do Centro Histórico de São Luís à partir da margem Norte do Rio Anil. (extrait de representation)	92

Figure 27 (a-c): Étude cartographique du développement urbaine du centre historique de São Luís à l'aide de l'outil SIG.....	94
Figure 28: Plan de 1912 avec l'emplacement des sítios et centres de production agricole dans les alentours du noyau urbain de São Luís en vert, avec l'indication du tracé de la <i>Rua Direita</i> en rouge.	106
Figure 29 : Plan de 1844 des principaux sítios et centres producteurs situés dans l'île du Maranhão à l'époque. En vert le centre historique de São Luís et en rouge le tracé de la <i>Rua Direita</i>	106
Figure 30 : Plan de la ville de São Luís de 1912 de Justo Jansen Ferreira.....	107
Figure 31 : Détail de l'expansion de la maille urbaine autour du noyau urbain originaire.	110
Figure 32: Expansion de la maille urbaine de São Luís au XX ^{ème} et XXI ^{ème} siècles.....	112
Figure 33: Vue de la marge opposée de la rivière Anil avant et après la construction du Pont do São Francisco en 1960 et en 1980	117
Figure 34 : Vue de la rue de Egito, avant et après les changements urbains résultant de la construction du pont de San Francisco en 1908 et en 2018	117
Figure 35 : Logo des routes du patrimoine à São Luís.	128
Figure 36 : Route des Forteresses.....	128
Figure 37 : Route de <i>Rua Direita</i>	131
Tableau 1 : Fortifications dans le territoire du Maranhão et leurs respectives années de construction, localisation, fondation et état d conservation.	32
Tableau 2 : Tableau comparative entre les royales et villes de fondation spontané	61

TABLE D'ABREVIATIONS

DPHAP-MA	Departamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Maranhão
DPHAN	Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
EFSLT	Estrada de Ferro São Luís-Teresina
ERIH	European Route of Industrial Heritage
FUMPH	Fundação Municipal de Patrimônio Histórico
FUNC	Fundação Municipal de Cultura
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Secma	Secretaria de Estado da Cultura do Maranhão
SEPLAN	Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura
WHC	<i>World Heritage Convention</i>
ZE	Zone Especial de Proteção
ZPH	Zona de Proteção Histórica

TABLE DES MATIERES

I. INTRODUCTION	1
I.1. OBJET D'ETUDE	2
I.2. PROBLEMATIQUE	3
I.3. HYPOTHESE	6
II. OBJECTIVES	6
II.1. OBJECTIF GENERAL	6
II.2. OBJECTIVES SPECIFIQUES	7
III. METHODOLOGIE	7
IV. ÉTAT DE L'ART	9
V. STRUCTURATION DE LA THÈSE	10

PREMIERE PARTIE

1. L'EMPIRE ET SÃO LUIS	12
1.1. CONTEXTE HISTORIQUE	13
1.2. CONQUERIR LE TERRITOIRE : ENTRE LA STRATEGIE ET LE SYMBOLISME	22
1.3. SÃO LUIS : CONQUETE DU TERRITOIRE ET CONFIGURATION URBAINE	25
1.3.1. LE CHOIX DU TERRAIN	25
1.3.2. CONFIGURATION DU TERRAIN D'IMPLANTATION	28
1.3.3. DOMINATION DEFINITIVE DU TERRITOIRE : L'EMPLACEMENT DES FORTERESSES	31
1.3.4. LE DESSIN DE LA VILLE DE SÃO LUIS	34
2. LA VILLE DE SÃO LUIS JUSQU'À 1755 : ENTRE LA THEORIE ET LA PRATIQUE	40
2.1. LA FORMATION D'UN CORPUS THEORIQUE DE L'URBANISME PORTUGAIS	42
2.1.1. BREVE HISTORIQUE DE L'ENSEIGNEMENT DE L'ARCHITECTURE ET DE L'INGENIERIE AU PORTUGAL AU XVI ^{EME} ET XVII ^{EME} SIECLES	42
2.1.2. LA FORMATION DE L'ENGENHEIRO-MOR AVANT LA « AULA DE FORTIFICAÇÃO »	45
2.1.3. LUIS PIMENTEL ET LA FIXATION D'UN MODELE D'URBANISME PORTUGAIS	48
2.2. LE ROLE DE SÃO LUIS DANS LA FORMATION DU MODELE D'URBANISME PORTUGAIS	53
2.2.1. LE PARCOURS DE FRANCISCO FRIAS DE MESQUITA À SÃO LUÍS	54
2.2.2. ANALYSE CRITIQUE DE LA PLANIFICATION DE SÃO LUIS ET SA CONTRIBUTION POUR LA DEFINITION DU MODELE D'URBANISME PORTUGAIS	55
2.3. DEVELOPPEMENT DE LA VILLE AU XVII ^{EME} ET DEBUT DU XVIII ^{EME} SIECLE	65

3. LA CRÉATION DES COMPAGNIES DE COMMERCE ET L'ALTÉRATION SOCIALE, URBAINE ET ARCHITECTURALE DE LA VILLE DE SÃO LUÍS	74
3.1. ANTECEDENTS HISTORIQUES ET L'ÉMERGENCE DES NOUVEAUX GROUPES SOCIAUX	75
3.2. REORGANISATION SOCIALE DANS L'ESPACE URBAIN ET LA NECESSITE DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS	77
3.3. NOUVELLES TYPOLOGIES : L'ARCHITECTURE DU XVIII ^{ÈME} IMPLANTE DANS UN TISSU URBAIN DU XVII ^{ÈME} SIECLE	82
3.4. LES AMENAGEMENTS URBAINS DU XVIII ^{ÈME} ET XIX ^{ÈME} SIECLE	92
3.4.1. CONSOLIDATION ET EXPANSION DU TISSU URBAIN LUDOVICENSE	92
3.4.2. L'INDUSTRIE AU MARANHÃO ET A SÃO LUIS	97
3.4.3. O PORTO DA PRAIA GRANDE	98
3.5. RUA DIREITA : LES INFLUENCES DE LA METROPOLE ET L'EXPANSION URBAINE DE SÃO LUIS AU XVIII ^{ÈME} SIECLE	100
3.5.1. RUA DIREITA AU PORTUGAL	101
3.5.2. RUA DIREITA VERSUS RUA GRANDE	103
3.5.3. ÉVOLUTION DE LA RUA DIREITA A SÃO LUIS ET LES EXPANSIONS URBAINES DU XVIII ^{ÈME} ET XIX ^{ÈME} SIECLE	104
4. LES ALTÉRATIONS URBAINES DU XX^{ÈME} ET XXI^{ÈME} SIÈCLE ET LES INQUIÉTUDES AVEC LE PATRIMOINE	109
4.1. PROGRES ET DEVELOPPEMENT URBAIN : LES ALTERATIONS DE L'ESPACE URBAIN ANCIEN	110
4.2. L'ARRIVEE DES NOUVEAUX MOYENS DE TRANSPORT	113
4.3. LES REACTIONS DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE	118
4.4. LE PATRIMOINE DU CENTRE HISTORIQUE DE SÃO LUIS AU XXI ^{ÈME} SIECLE	120
5. APPROPRIATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE DE SÃO LUÍS	125
5.1. ROUTE REGIONALE MER ET TERRE : LA ROUTE DES FORTERESSES	128
5.2. ROUTE DE L'URBANISME XVII ^{ÈME} SIECLE : UN PATRIMOINE LUDOVICENSE QU'EST MONDIALE	128
5.3. ROUTE DES MUSEES – A L'INTERIEUR DE LA SOCIETE LUDOVICENSE DES SIECLES XVIII ET XIX	129
5.4. ROUTE RUA DIREITA – LE PATRIMOINE PORTUGAIS CACHE	130
5.5. ROUTE DU PATRIMOINE INDUSTRIEL LUDOVICENSE : LES USINES ET L'ESPACE URBAIN	131
6. CONCLUSION	132
7. BIBLIOGRAPHIE	136

DEUXIEME PARTIE – PROJET TUTORE

1. INTRODUCTION	II
2. ÉTAT DE L'ART	II
3. METHODOLOGIE	III
4. LE CONCEPT	IV

5.	STRUCTURATION DU TRAVAIL	IV
6.	STRUCTURATION DU SITE WEB	VIII
7.	AXE : CONSTRUIRE AVEC LA BRIQUE	IX
7.1.	APPORTS PERSONNELS : « CONSTRUIRE AVEC LA BRIQUE »	X
7.2.	CONSTRUIRE AVEC LA BRIQUE EN FRANCE	XIV
7.3.	CONSTRUIRE AVEC LA BRIQUE EN ITALIE	XVII
7.4.	CONSTRUIRE AVEC LA BRIQUE AU PORTUGAL	XXI
8.	CONCLUSION	XXIV
9.	BIBLIOGRAPHIE	XXVI

CONCLUSION GENERALE

ANNEXES

PREMIERE PARTIE

I. INTRODUCTION

Les villes du Brésil colonial, puisqu'elles diffèrent, à bien des égards, de celles que Portugal a érigé dans son sol métropolitain et au Maroc, en Afrique méridionale et en Asie, ont conservé, dans les conditions les plus diverses, la nature inégale de la mère-patrie, que les caractéristiques régionales n'ont pas réussi à effacer ; et peuvent donc, à juste titre, être considérées comme des villes portugaises du Brésil plutôt que comme des villes brésiliennes. (Santos, 1968, p. 72).

Par les routes maritimes entre le fleuve *Tejo* à Lisbonne et la rivière *Anil* à São Luís, des nombreux navires sont passés depuis la première arrivée portugaise en terres du Brésil en 1500. Les relations entre la métropole et la colonie *ludovicense*¹ étaient très intenses et les villes de São Luís et Lisbonne ont été (re)bâties au même temps. Cependant, le déroulement de l'histoire voulait que cette relation soit brisée en faveur d'un mythe qui a attribué des origines françaises à la ville de São Luís, comme nous l'expliquerons plus en détail. Comme conséquence la correcte compréhension des origines de la ville de São Luís a été compromise, ainsi que la sauvegarde scrupuleuse de leur authenticité.

L'objet d'étude se concentrera sur l'ensemble urbain historique classé (par deux niveaux de classification du Brésil - fédérale et *estadual* - et par la classification de l'Unesco comme patrimoine mondial) de la ville de São Luís do Maranhão (Brésil) construit et modifié entre le XVII^{ème} et XX^{ème} siècle. La problématique dérive de la constatation que durant le XX^{ème} siècle un certain nombre d'études ont attribué une origine française à la ville São Luís. D'autre part comme il y a très peu d'études approfondies qui analysent d'une forme plus spécifique l'urbanisme coloniale de la ville en mettant l'accent sur les origines portugaises de ce tracé urbain. Cela a contribué à une perception déformée des influences qui a subi la planification urbaine de la ville et des bâtiments qui ont été construits dès le XVII^{ème} siècle et, par conséquent, à un traitement inadéquat des structures de la ville, soit de ses bâtiments, soit de son tracé urbain.

Au-delà d'être urgente et nécessaire, on part de l'hypothèse qu'il est seulement à travers la connaissance historique qu'il sera possible de comprendre l'évolution et les influences qui ont subi la ville de São Luís au long de la période analysée. Il est seulement à travers la remise en évidence des vraies valeurs constitutives de l'identité et du patrimoine de la ville de São Luís qu'on pourra bouleverser l'appréciation sur ceci et ainsi envisager des nouvelles perspectives pour sa sauvegarde. L'objectif de la thèse est alors de reconstituer la genèse de la ville et du patrimoine

¹ Le terme *ludovicense* fait référence à ce qui est naturel de la ville de São Luís

de São Luís en mettant l'accent sur les valeurs portugaises qu'ont constitué le tissu urbain *ludovicense* encore présentes aujourd'hui et sa relation avec la morphologie architectonique que s'y est développé, bien comme sa relation avec l'évolution économique et social durant ces siècles. Finalement, le but de ce travail est de définir des stratégies de valorisation du patrimoine urbain et d'organisation morphologique de la ville.

I.1. Objet d'étude

Occupée en 1612 par les français, récupérée par les portugais en 1615 et envahie par les hollandais en 1640, la ville de São Luís se situe dans la région nord-est du Brésil et est la capitale de l'état du *Maranhão*. La ville est placée dans une île nommée par les populations autochtones de *Upaon-Açu* ou *Ilha Grande* (Île Grande) ou *Ilha do Maranhão* (Île du Maranhão). Dans cette île sont placés trois autres municipalités qui ont des traces d'occupation qui remontent presque à la même période de fondation de la capitale. Aujourd'hui ces villes forment la région métropolitaine de São Luís, à savoir : *São José de Ribamar* (fondée en 1627), *Paço do Lumiar* (occupé en 1625 et élevée à catégorie de ville en 1761) et *Raposa* (fondé en 1940). São Luís compte environ un million d'habitants distribués sur une superficie d'environ 834 mil km², tandis que le noyau urbain à partir duquel la ville s'est développée, aujourd'hui considéré comme son centre historique, ne compte qu'avec 2,20 km².

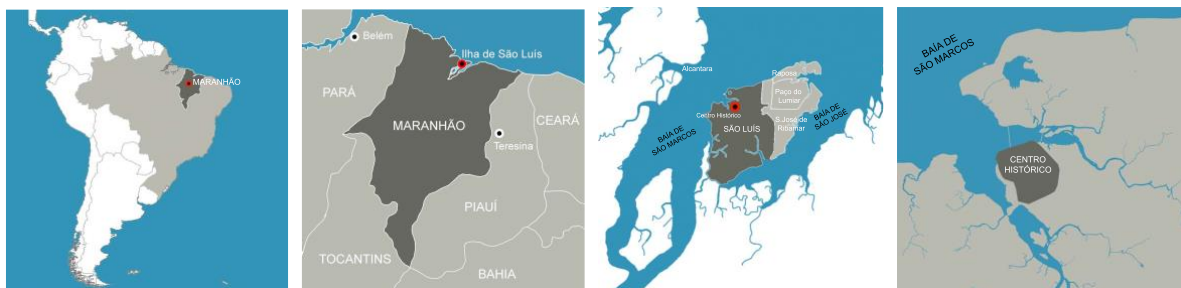


Figura 1: Localisation du centre historique de São Luís du Maranhão.
(a-d) América do Sul; Brasil; Maranhão; Ilha de São Luís; Município de São Luís; Centro Histórico.
Source: Ghignatti, 2016

Le local pour l'implantation de ce nouveau noyau urbain a été implanté au confluent de deux rivières principales, *Anil* et *Bacanga*, et imprégnée par d'autres plus petites qui s'interconnectent comme le *Paciência*, *Estevão* et *Tibiri*, qui coule dans la baie de *São Marcos* qui se relie directement à l'océan Atlantique.

Contrairement à la plupart des centres historiques dont l'architecture religieuse et institutionnelle a une plus grande signification, le centre historique de São Luís se distingue par son architecture civile et les spécificités de ses magnifiques éléments architecturaux, comme

les *azulejos*² et les *mirantes*³, qui confèrent identité culturelle à la ville.

Ce centre compte avec une collection architecturale de 5.607 biens immobiliers classés par la loi et est délimité par les classifications fédérales, étatiques et par l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Toute cette zone est classée comme Zone de Protection Historique (ZPH) par la législation urbaine municipale.

Une partie de cette collection a été inscrite sur la Liste du Patrimoine Mondial de l'Unesco en décembre 1997 sous le titre de Patrimoine Culturel de l'Humanité. La zone classée comprend 1.369 biens immobiliers, dans un périmètre qui englobe des exemplaires et des rues de la zone fédérale et quelques blocs de la zone étatique.

Ainsi, l'espace géographique qui est objet d'analyse de la présente thèse correspond au tissu urbain du XVIIe siècle du centre historique de la ville de São Luís clairement délimité par la rocade qui entoure tout son périmètre.

I.2. Problématique

I.2.a. Le mythe de la fondation française

On ne peut pas affirmer avec certitude absolue que São Luís a été fondé par les français. Compte tenu de la brève période (de 1612 à 1615) qu'ils ont occupé la région des « *palmiers où chante le sabiá* »⁴ n'ont pas survécu des traits archéologiques pérennes. Néanmoins, plusieurs auteurs ont écrit sur les tentatives françaises de s'installer dans l'Île du *Maranhão* et la reconquête subséquente du territoire par les portugais. Cependant, la question de la fondation de la ville reste encore une question controversée.

Dans son étude, Lacroix (2002) conclut, et d'autres historiens l'affirment également, que l'attribution de la fondation de São Luís aux français était en fait une réinterprétation donnée par les historiens du XXème siècle au déroulement de l'expédition française de Daniel de la

² Azulejos consistent des petits carreaux de céramique emmaillées, d'environ 15cm X 15 cm.

³ C'est un composant des bâtiments coloniaux probablement dérivés des mansardes françaises et portugaises. Consiste d'un corps que se détache de la toiture au dernier étage en formant une pièce de plus au-dessus de la couverture principale de l'édifice.

⁴Strophe du poème "*Canção do Exílio*" écrit par le poète Maranhão Gonçalves Dias autour de la seconde moitié du XIXe siècle, quand le poète a assisté à la faculté de droit de Coimbra : *ma terre a des palmiers/où chante les sabiá/les oiseaux qui ici Gorjeiam/non gorjeiam comme il/notre ciel a plus d'étoiles,/nos plaines inondables ont plus de fleurs,/nos bois ont plus de vie,/nos vies plus d'amours. // À Cismar, seul, la nuit,/ Plus de plaisir que je trouve là;/ Ma terre a des palmiers,/ Où le Sabbat chante.// Ma terre a des primores,/ Que je ne peux pas me trouver ici;/ En surpensant-seul, la nuit-/ Plus de plaisir que je trouve là;/ Ma terre a des palmiers,/ Où le Sabbat chante. // Ne permettez pas à Dieu de mourir, / Sans que je revienne là-bas;/ Sans jouir des lovelinesses/ Je ne peux pas le trouver ici;/ Sans vous avertir des paumes, / Où le Sabbat chante.*

Touche, le Seigneur de la Ravardière, à São Luís en l'an 1612. Cette vision a modifié l'interprétation, jusque-là courante parmi les érudits, que São Luís aura été fondée par les braves héros portugais et que les français seraient de simples envahisseurs et des usurpateurs des terres *Tupiniquins*.

Sur les expéditions des français sur l'île, l'historien Rocha Pombo raconte que « depuis 1594 des trafiquants français ont commencé à s'installer dans Maranhão et il aurait été Jaques Rifault qui, en voyant la richesse de la terre et excité par l'accueil qu'ont fait les populations autochtones, a conçu l'idée de fonder dans ce lieu une halte un établissement définitif. » (Rocha Pombo, 1963, p. 102). Selon l'historien, cette idée serait à l'origine du désir de fonder la France Équinoxiale dans le nord du Brésil. Il aurait été, donc, dans ce but, que Daniel de la Touche entreprendrait son expédition et construirait le fort de São Luís dans un promontoire de la baie de São Marcos, où, plus tard, surgirait la ville de São Luís.

Cependant, il est à noter le fait qu'entre l'acte de fonder le fort de São Luís et l'acte de fonder la ville de São Luís, il y existe une substantielle différence. Fonder la ville implique en fait l'organiser et l'aménager pour l'installation des habitants et ses activités, ce que n'a pas été fait par les français, du fait du caractère éphémère de son installation dans cette région côtière.

Parmi les premiers rapports sur les expéditions françaises dans les terres *maranhenses*, on trouve les chroniques des deux prêtres capucins qui accompagnaient l'expédition française de 1612 : Claude d'Abbeville et Yves d'Évreux. La chronique de Claude d'Abbeville (1614) raconte avec précision l'arrivée et l'installation des français dans l'île de Maranhão et a ensuite servi de référence à plusieurs chercheurs. Cependant, ces chroniques ne mentionnent pas le fait que les français ont fondé la ville de São Luís. Ce qui est décrit dans l'œuvre est la célébration d'une messe le 8 septembre 1612 à un certain endroit à l'intérieur du fort de São Luís. Cette date a ensuite été reprise par les historiens du XXe siècle comme date officielle de la fondation de la ville et célébrée telle-quelle jusqu'à aujourd'hui.

D'autres auteurs aussi commentent l'épisode. Simão Estácio Silveira (1974) dépeint les français comme des usurpateurs des terres appartenant au Portugal. Berredo exalta l'action des portugais déclarant que, expulsés les français, a « appliqué, Jeronymo de Albuquerque, le soin principal à l'utile fondation d'une ville dans le même site [du fort français], une œuvre qu'il était également en charge par des dispositions de la Cour de Madrid. » (Berredo, 1749, p. 178). Le prêtre jésuite José Moraes rapporte les conséquences des batailles qui ont abouti à l'expulsion des français et

⁵ Nom d'une des tribus autochtones qui dominaient une considérable partie de la côte brésilienne. Le terme est souvent utilisé comme synonyme de brésilien.

exalte la bravoure des héros portugais dans la reconquête, déclarant que « la ville a toujours conservé l'ancien nom de S. Luiz, dont l'image existe encore aujourd'hui dans la cathédrale pour la stimulation de la piété et pour la mémoire de la bravoure portugaise. » (Moraes, 1860, p. 75). César Marques (1870). Capistrano de Abreu (1907) raconte également l'épisode de l'expulsion des français, mais ne mentionne pas la fondation de la ville de São Luís. Jérôme de Viveiros (1954) mentionne l'intention de la fondation de la France Équinoxiale en terres brésiliennes et Rocha Pombo se limite à mentionner la fondation d'un fort à São Luís et non celle d'une ville, en disant qu'ils « ont pris soin, les français, de fonder sur l'île un fort qui ont donné le nom de S. Luiz (en l'honneur du roi infante) et qui a été l'origine de la ville qui est aujourd'hui la capitale de l'état de Maranhão. » (Rocha Pombo, 1963, p. 103).

D'autre part, de nombreux d'autres auteurs soulignent continuellement que la fondation de la ville de São Luís a été faite par les français et cela reste un sujet controversé. Dans son étude, Lacroix (2002) suggère que « le premier «ballon d'essai» qu'a considéré l'origine gauloise, figure dans l'ouvrage « *O Estado do Maranhão em 1896* », rédigé par José Ribeiro do Amaral. » (Lacroix, 2002, p. 60). Dans ce travail, José do Amaral soulève La Ravardière à la condition de fondateur de la ville de São Luís, déclarant que « misent en place les fondations du village, elle prospérait lâchement la naissante colonie, grâce à l'admirable esprit des chefs de l'expédition » (Amaral, 1896, p. 2 apud Lacroix, 2008, p. 60).

On partage alors de l'opinion qu'affirme que ladite mythe de la fondation française aurait donc été le résultat d'une quête d'affirmation d'une identité régionale, dont on cherche à s'approcher à une possible origine française, compréhensible dans un contexte historique où la France a exercé une grande fascination dans la société bourgeoise du XXe siècle au Brésil, qui a fini pour importer beaucoup de ses coutumes. Actuellement cette approche est évoquée plus comme une tentative d'exaltation par la société ludovicense à un genre d'exclusivité identitaire diverse de celle du reste du Brésil qu'une référence à un réel épisode de l'histoire du Maranhão.

I.2.b. Des évidences

Tenant en compte le court séjour de l'expédition de La Ravardière dans l'Île du Maranhão (de 1612 à 1615), on peut penser que l'influence française sur la culture locale a été assez éphémère dans cette période, car ils n'ont pas eu assez du temps pour se consolider. Il est donc pertinent de se questionner sur ce qui a vraiment été la contribution des français dans la formation et la consolidation du patrimoine de São Luís. Peut-être il aura été donné trop d'importance à un fait que peu aient pu contribuer à la construction de ce patrimoine.

Il est également pertinent de souligner l'importance de reconnaître la diversité des apports culturels qui ont influencé la formation du patrimoine ludovicense. En plus de représenter un facteur identitaire significatif, qui permet des interprétations plus complexes des matrices culturelles de la formation de São Luís, une telle diversité peut permettre des stratégies de préservation plus consonne avec la réalité existante et, grâce à ceci, avec une plus grande probabilité de reconnaissance locale et donc plus efficace que celles effectuée jusque-là.

Un regard plus attentif sur les cultures indigènes et africaines, par exemple, pourrait révéler la signification de ces cultures pour le patrimoine de la ville. Très peu a été étudié sur le sujet, cependant, ces faits pourraient avoir une certaine pertinence si ces épisodes étaient analysés d'un point de vue urbain et architectural. Dans ce cas, la véritable origine de São Luís est mise en cause.

I.3. Hypothèse

Face à ce panorama, on se pose la question : quelle est l'amplitude de l'influence de la culture portugaise dans la formation de la ville de São Luís ? quelles sont les indices de cette culture qu'on peut encore retrouver à São Luís ? Ainsi, on essaye de retracer les causes et les conséquences de la fondation de la ville et sa relation avec l'empire portugais et donc, d'autres questionnements se posent : dans le contexte de l'expansion et de la consolidation de l'empire portugais quel est la place de São Luís ? Quels étaient les motivations théoriques, techniques et empiriques derrière le choix de conception du tracé urbaine géométrique et régulier de la ville de São Luís ? Est-ce que c'est un cas exceptionnel ou c'est le fruit d'une tradition longuement expérimentée ailleurs ? Qu'est-ce que la micro-histoire de la ville de São Luís peut-elle ajouter à la macro-histoire de l'empire portugais ? Quelles sont les relations entre le tissu urbain conçu au XVII^e siècle et l'architecture du XVIII^e-XIX^e siècle ? Où sont les liaisons et les dichotomies d'une telle interaction ?

De ce fait, on part de l'hypothèse qu'il est seulement à travers l'élucidation minutieuse des causes et conséquences de la formation et des transformations du tissu urbain historique de la ville de São Luís qu'on pourra se réapproprier et ainsi modifier la narrative sur le patrimoine ludovicense. De cette façon on pourrait concevoir des nouveaux moyens pour le sauvegarder de telle sorte à être en mesure d'envisager des nouvelles perspectives pour son avenir.

II. OBJECTIVES

II.1. Objectif Général

L'objective de la thèse focalisera, alors, sur la reconstitution historique de la genèse de la ville

de São Luís en mettant l'accent sur l'aspect urbain de la fondation et constitution du tissu urbain ludovicense, son caractère intrinsèquement portugais et sa relation avec les particularités de l'architecture que s'y est développée. À la lumière des nouvelles perspectives dévoilés par cette étude, on aboutira à des propositions de sauvegarde du patrimoine portugais à travers la mise en valeur des éléments d'influence intrinsèquement portugaise encore existantes dans le tissu urbain de la ville de São Luís.

II.2. Objectives Spécifiques

- 1) Retracer le contexte historique de la Fondation et de la Constitution de la ville de São Luís, en clarifiant son rôle dans le panorama de l'empire portugais
- 2) Identifier les théories en vigueur au moment de la fondation en soulignant les motivations derrière les décisions de projet pour le plan urbain du noyau historique de São Luís
- 3) Étudier ce qu'a resté de la genèse portugaise soulignant quelles valeurs ont été préservées tout au long de l'histoire du patrimoine bâti de São Luís ;
- 4) Étudier les altérations subies dans le patrimoine urbain du centre historique de São Luís ;
- 5) Mettre en évidence et préciser l'influence de la culture portugaise à São Luís en tant que condenseurs de cultures et formant l'identité ludovicense ;
 - a) Identifier les éléments de l'urbanisme et de l'architecture portugaise présents dans le centre de São Luís (forte, implantation, rue droite, rues) formateurs de l'identité urbaine et culturelle du centre de São Luís ;
 - b) Rechercher l'influence d'autres cultures dans la formation du patrimoine ludovicense tels que : africaine, indigènes et européennes ;
 - c) Comprendre comment le changement dans le récit du patrimoine de Saint-Louis pourrait modifier la façon dont ce patrimoine est préservé ;
- 6) Chercher à établir des alternatives de sauvegarde compte tenu des nouvelles perspectives apparues tout au long de l'étude visant à mettre l'accent sur la contribution de la culture portugaise à la formation du patrimoine ludovicense

III. METHODOLOGIE

La recherche a un caractère historico-archéologique dans un contexte « marginal » non-européen dans lequel la connaissance approfondie des origines, des techniques et des

caractéristiques de la construction de l'espace urbain portugais appliquée au cas spécifique de la ville de São Luís, sera d'une relevance fondamentale pour la préservation durable du patrimoine de la ville pour les générations futures.

Le travail a, donc, été développée en deux parties : premièrement, à partir d'une analyse historique du patrimoine de São Luís on a cherché à reconstruire la genèse essentiellement portugaise de cet ensemble urbain, ainsi que l'influence intense des valeurs portugais reçus plus tard dans la consolidation et la phase d'expansion du tissu urbain de la ville. Ont été également étudiés les transformations et les permanences, objectives et subjectives, de ce patrimoine, en cherchant de mettre en évidence les valeurs de la génétique portugaise urbaine et architectoniques existants qui ont été (ou auraient pu être) conservés lors des transformations effectuées à cause de l'arrivé du progrès au XXème siècle.

Aussi, on souhaite souligner le caractère singulier de l'influence d'autres cultures qui ont fait également partie de l'histoire de São Luís et qui ont peut-être contribué d'une certaine manière à la formation du patrimoine de la ville. On vise également à identifier les éléments caractéristiques de la génétique urbaine portugaise présente à São Luís, soulignant l'importance du rôle de l'*Engenheiro-Mor* dans la formation du tissu urbain de la ville, l'influence de la création des *Companhias de Comércio* dans l'organisation spatiale et sociale du territoire et l'évolution du tissu urbain au cours des dernières périodes.

De ce fait, l'analyse part premièrement du travail sur le terrain. L'expérience du centre historique de São Luís ainsi que dans les villes portugaises comme Lisboa, *Porto* et *Évora* ont soutenu bon nombre des observations commentées dans le texte. En outre, les visites ont été des occasions de collecter des matériaux *in situ* tels que des photos, des notes et des croquis utilisés pour illustrer l'œuvre écrite et qui ont permis d'établir des analyses comparatives corroborant à prouver l'hypothèse sur lequel on a travaillé dans la thèse.

Parallèlement, on a procédé à la recherche approfondie de la bibliographie existante sur les sujets abordés: le thème de l'urbanisme portugais avec l'accent sur la ville de São Luís; les valeurs de l'urbanisme colonial portugais implantés au Brésil; le changement de perspective qui a eu lieu au XXème siècle qui a créé le mythe d'une prétendue et idéalisée origine française de la ville de São Luís au détriment des portugais ; l'évolution urbaine du tissu historique de São Luís et de sa composante architectonique; les permanences et leurs relations dichotomiques des valeurs portugaises dans la composante urbaine actuelle du tissu historique de ludovicense.

Surtout, on cherche à mettre en évidence les aspects de l'urbanisme portugais présents dans le tissu historique de ludovicense comme la Rua Direita, les principes portugais de choix du terrain

et de construction des forteresses, le traçage du réseau urbain et l'expansion urbaine de ce qu'aujourd'hui est considéré comme le centre historique de São Luís.

À partir de cette analyse, un deuxième moment où sera fait, finalement, des prospections de futurs possibles pour sauvegarder le patrimoine de São Luís en tenant compte des alternatives de préservation basées sur les éléments abordés tout au long de l'étude.

IV. ÉTAT DE L'ART

À propos de l'urbanisme portugais de nombreux auteurs ont déjà disserté sur le sujet au discuter leurs caractéristiques spécifiques. Nous citons les études de Pedro Dias (1998 et 2004), Paulo Varela Gomes (1988), Rafael Moreira (1989), Paulo Pereira (1995), Madalena Pinto da Silva (2009) e Raquel Henriques Silva (1997). Plus précisément les œuvres de Roberta Delson (1997), José Manuel Fernandes (1987), Nuno Portas (2005), Orlando Ribeiro (1994), Walter Rossa (2002), Manuel Teixeira e Margarida Valla Da Silva (2004) e Luísa Trindade (2013) ont abordés les aspects intrinsèques des valeurs urbaines des villes portugaises à partir des analyses historiques et/ou morphologiques de ces villes au Portugal et à l'étranger, ce que a corroboré à la formation d'une théorie urbaine propre qu'a été consacrée dans ce qu'on nomme L'École d'Urbanisme Portugais, théorisée par Luís Pimentel en 1680 dans son ouvrage « *Método Lusitânico de desenhar fortificações* ».

En ce qui concerne la formation urbaine du Brésil et l'application de l'urbanisme portugais dans le contexte brésilien, les études de Renata Araújo (1998), Nestor Goulart Reis Filho (1968; 2000), Paulo Santos (1968) e Manuel Teixeira (2004) comptent parmi les plus pertinents pour cette thèse.

Cependant, le cas de São Luís n'est pas suffisamment exploré par ces auteurs. La disposition géométrique régulière de la ville est simplement citée en sa généralité pour illustrer le contexte historique et corroborer avec les thèses que le Portugal a également développé des tracés urbains réguliers similaires aux villes coloniales de la rivale Espagne. Parmi tous ces essais, très peu a été approfondi sur la génétique urbaine portugaise insérée dans le tissu urbain bâti et classifié de São Luís.

On cite par exemple le cas de la *Rua Direita* (Rue Directe) portugaise à São Luís. Plusieurs auteurs ont déjà écrit exhaustivement sur la *Rua Direita* au Portugal dont les travaux les plus pertinents, on cite, sans les épuiser, ceux de Ribeiro (1968), Carita (1999), Ferreira (2010), Amado (2012), Trindade (2017) et Rossa (2015). Par contre, on n'a pas trouvé des études que font la relation entre cet élément et sa transposition vers les territoires portugais conquis en

outré-mer. Aucune étude fait la relation *Rua Direita* portugaise et *Rua Grande* (Rue Grande) ludovicense comme en étant le même élément urbain transporté en outre-mer.

D'un autre côté, sur le cas de São Luís on mentionne les récits les plus pertinents au sujet de la thèse que font référence à l'histoire, à l'urbanisme et à l'architecture de la ville et qu'ont été essentiels à la compréhension de son développement. Parmi eux, on cite les travaux sur l'histoire ludovicense de Bernardo Pereira de Berredo (1749), João Francisco Lisboa (1865), Ananias Alves Martins (2001), César Augusto Marques (1870), Mário Martins Meireles (Meireles, 1960, 1964, 1982, 1991; Meireles; Moraes, 1979), José Moraes (1860), Maria de Lourdes Lacroix (2002) et Jerônimo de Viveiros (1954). Sur l'architecture et le patrimoine de la ville, on cite Dora Alcântara (1980), Luís Phillippe Andrès (2006), José Marcelo Espírito Santo (2006), João Ricardo Costa Silva (2009), Olavo Pereira da Silva (1986), Cristovão Fernandes Duarte (2000) et Thaís Trovão dos Santos Zenkner (2002).

Ces études abordent surtout l'aspect architectural et du patrimoine de la ville, dont quelques-uns font référence aux caractéristiques éminemment portugaises de ces éléments comme Olavo Pereira da Silva (1986) dans « *Arquitetura Luso-Brasileira no Maranhão* » e Dora Alcântara (1980) dans « *Azulejos Portugueses em São Luís do Maranhão* ». Cependant ses études n'approfondissent pas l'aspect urbain de la ville ni son caractère intrinsèquement portugais, étant restreints à l'architecture.

Face à ce panorama, donc, cette thèse se consacrera à combler cette lacune dans l'étude sur l'urbanisme portugais au Brésil en mettant l'accent sur le cas de São Luís do Maranhão comme en étant un aspect original et unique dans le contexte de l'urbanisme colonial portugais.

V. STRUCTURATION DE LA THÈSE

La thèse se compose de deux parties. Dans la première, on développe la thèse elle-même et la seconde aborde le projet développé dans le cadre de la discipline de « Projet Tutoré ». La première partie se compose de cinq chapitres et de la deuxième de trois chapitres, clôturées par une conclusion générale relative aux deux parties.

Les cinq chapitres de la première partie constituent en : dans le premier on retrace le contexte historique qui a amené à la fondation de la ville de São Luís. On vise à clarifier les causes qui ont motivé le choix du lieu d'implantation de la ville et les stratégies portugaises de domination et de contrôle du territoire de la côte nord du Brésil.

Le deuxième chapitre retrace les antécédents qu'ont justifié la définition du plan urbain de la ville de São Luís. On cherche à récupérer le rôle que l'école de l'urbanisme portugais a eu dans

la configuration du modèle géométrique régulière de la forme urbaine du centre historique de la ville.

Le troisième chapitre illustre l'évolution de la ville en raison du boom économique résultant de la création de la *Companhia de Comercio Grão-Pará e Maranhão* et la constitution de l'architecture du XVIII^{ème} siècle liée à la construction de la zone de la *Baixa Pombalina* à Lisbonne qui s'est développée dans le tracé urbain ludovicense du XVII^{ème} siècle. On a l'intention d'étudier les relations surtout dichotomiques entre le modèle lisboète et l'application pratique de ses principes dans une ville coloniale brésilienne de traçage urbain déjà établie auparavant et morphologiquement diverse de ce la métropole.

Le quatrième chapitre aborde les changements dans le tissu urbain historique résultant des innovations technologiques, en particulier dans les moyens de transport qui transforment ce tissu substantiellement, et les réactions protectionnistes visant à freiner ces modifications.

Le cinquième et dernier chapitre vise à proposer des lignes directrices pour la sauvegarde du patrimoine portugais à São Luís à travers la création de mesures d'appropriation et d'interaction de la société avec ce patrimoine.

La deuxième partie correspond aux études menées dans le cadre de la discipline « Projet Tutoré » du Master TPTI. Dans le cadre de la discipline nous a été attribué un sujet spécifique sur lequel nous devrions concevoir et développer un site web que cherchera à mettre en valeur ce sujet. Ainsi, le thème du travail tourne autour du matériel constructive, la brique. L'objectif de notre site web est de montrer la richesse de la brique dans différents pays comme un objet de construction universel et essentiellement humain.

Le travail est structuré sur trois axes où on met en évidence la diversité inhérente à la brique dans le monde, en mettant l'accent sur les trois pays dont se déroule le Master TPTI : France, Italie et Portugal. De ce fait, les trois axes de structuration du travail seront les suivants : les différentes manières de construire avec la brique ; le patrimoine de la brique ; les différentes façons de fabriquer la brique et son côté sociologique. Chaque composant du groupe s'occupera d'une de ces thématiques selon ses aptitudes et son domaine d'étude, ainsi moi j'étais affecté à travailler sur l'axe de construire avec la brique. Après l'explantation générale sur le thème, on développera dans ce travail, les réflexions sur les merveilles accomplis dans le domaine de la construction avec une approche sur les bâtiments emblématiques construits en brique dans les trois pays.

1. L'EMPIRE ET SÃO LUIS

ABSTRACT

In this chapter we try to expose the historical context of the Portuguese empire that led to the foundation and urban formation of São Luís of Maranhão. Far from exhausting the subjects discussed here, already extensively exploited by many specialists, we try to cite the events that, in some fate, have had an impact in the urban fabric constitution of São Luís historical center. Some of these topics will be more in-depth in the following chapters in order to analyze them on the perspective of Portuguese urbanism and its application into the urban organization of São Luís city center.

At the same time, we'll explore the causes and consequences of the main technical and theoretical movements, specifically the principles of the new Portuguese School of Urbanism, that have been the source of a new form of thinking the urban space organization and that intentional or unintentionally have found in Brazil and São Luís the right conditions for their experimentation and the consequent theoretical formulation that characterizes the Portuguese School of Urbanism.

Dans ce chapitre on cherche à exposer le contexte historique de l'empire portugais qu'a abouti à la fondation et formation urbaine de São Luís du Maranhão. Loin d'épuiser les sujets ici abordés, déjà exhaustivement exploité par des nombreux spécialistes, on cherche à citer les évènements que, en quelque sort, ont eus impact dans la constitution de la ville de São Luís. Certains de ces sujets seront plus approfondis dans les chapitres suivants dans le but de les analyser sur l'optique de l'urbanisme portugais et son application à la ville de São Luís.

Parallèlement on cherche à exploiter les causes et les conséquences des principales mouvements techniques et courants théoriques, notamment les principes de la nouvelle École Portugaise d'Urbanisme, qui ont été à l'origine d'une nouvelle forme de penser l'organisation de l'espace urbaine, et que volontaire ou involontairement ont trouvé dans ville de São Luís les conditions propices pour leur expérimentation et la conséquente formulation théorique caractéristique de cette école.

1.1. Contexte historique

On commence par situer cette analyse dans le temps. L'aube du siècle XVI vient à peine d'éclorre. L'année est de 1500, date considéré officiel par l'histoire que marque l'arrivée des premiers portugais dans les terres d'Amérique. Portugal se place comme un des pays pionniers dans les explorations maritimes.

Diverses ont été les causes d'un tel esprit pionnier, ce que ne fait toujours pas l'accord entre les spécialistes. Cependant, l'expansion semble être poussée par la nécessité d'affirmation et de stabilisation de la couronne portugaise⁶ face aux menaces venues du royaume de Castilla. La reconquête aux musulmans (qu'occupaient la péninsule ibérique depuis le 8^e siècle) de la ville de Ceuta situé dans le nord de l'Afrique, en 1415 marque ce passage.

Les raisons qui ont motivés l'entreprise restent encore controverses. Certes, « le choix de la ville de Ceuta situé dans le Détroit de Gibraltar, à l'entrée de la mer Méditerranée et dans le lieu de passage de la Péninsule au Maghreb, signifie l'intérêt portugais pour la navigation et le commerce avec les pays de la mer intérieure, la possession du territoire du Nord de Le Maroc et encore, le contrôle du passage entre les royaumes musulmans de Grenade et de Fès. »

⁶ « Il est suffisamment prouvé qu'avec les premiers monarques, il y avait déjà des préoccupations d'organisation administrative, économique et sociale, en grande partie en raison de la nécessité de définir la manière d'intégrer les nouveaux territoires dans la vie du royaume. Cependant, les efforts de guerre et l'affirmation du roi parmi leurs pairs n'ont conduit qu'à exprimer ces préoccupations comme des éléments centraux de la gouvernance précisément à partir du milieu du XIII^e siècle avec D. Afonso III et D. Dinis. Et en eux, nous reconnaissons, pour la première fois, l'existence d'un projet intégré pour l'ensemble du pays. » (Rossa, 2002, p. 383)

(Bethencourt; Chaudhuri, 1998, p. 121)

Cela inaugure une période de découverte de nouveaux territoires que, grâce aux innovations techniques dans le domaine de la navigation, cartographie et astronomie, permettent au Portugal d'élargir ses domaines jusqu'aux Indes en 1498, au Brésil et sud d'Afrique en 1500, en Chine en 1513 et au Japon en 1543. L'expansion maritime empruntée par le Portugal cherchait, entre autres raisons, trouver des nouvelles routes commerciales en alternative aux routes déjà consolidés de la Méditerranée, intensément contrôlé surtout par les Génois et Vénitiens (voir Annexe Figure I).

Fruit de ces expansions, Portugal, ainsi comme d'autres pays européens que l'ont suivi de très proche comme l'Espagne, la France et les Pays Bas, suit la stratégie d'établir un réseau de comptoirs dans les nouveaux territoires à fin d'assurer les échanges commerciaux. C'était dans une telle perspective commerciale que les expériences de colonisation des européens s'est sont instituées, dans un premier moment, dans des régions habitées par des populations avec un certain degré de développement économique et culturel, capables d'offrir des marchandises de grande valeur aux marchés européens, et au même temps, de consommer les produits originaires de ses manufactures comme bien indique Goulart Reis Filho (1968).

Cela, donc, explique brièvement les raisons pour lesquelles Portugal se tourne vers les Indes au détriment des territoires sud-américains dans un premier moment. Considéré comme une région de sauvages, le territoire que plus tard serait connu comme Brésil passe pendant presque trente ans après sa « découverte » sans voir aucun positionnement de la part de la couronne à l'égard de sa colonisation, sauf quelques expéditions de reconnaissance de la côte⁷ financées par la couronne ou par les investisseurs particuliers. L'occupation du Brésil dans les premières trente ans s'est limité à l'installation des quelques entrepôts (appelés *feitorias*) que servaient à approvisionner les navires avec des ressources trouvés sur place que pourraient être commercialisées ailleurs, tel que le *Pau Brasils*.

Ce scénario change vers les années 40 du XVI siècle. Plusieurs facteurs ont contribué à cela, dont on aborde, brièvement quelques-uns ⁹ : le début de l'échec du commerce des épices en

⁷ « (...) en l'an 1502 - août ou septembre - la Couronne loue l'exploration de la côte brésilienne à un groupe de marchands de Lisbonne (nouveaux chrétiens, selon les nouvelles de Séville à Florence) dirigé par Fernão de Loronha, qu'était obligé d'envoyer une flotte chaque année à exploiter 300 lieues de la côte. Le même type de contrat a été mis en place pour faire avancer la reconnaissance de la côte africaine quelques décennies plus tôt. Les expériences précédentes commençaient à être appliquées. » (Carvalho, 1992, p. 80 in (Bethencourt; Chaudhuri, 1998, p. 199)

⁸ *Pau-Brasil* est le nom donné à un arbre que donne une teinture rouge, très apprécié en Europe à l'époque et que va donner le nom au futur pays, grâce à son abondance dans le territoire, surtout à la côte atlantique.

⁹ Pour approfondir l'étude sur la question, voir : Bethencourt et Chaudhuri (1998), Delson (1997), Dias (1968),

Inde motivé par la prise de plusieurs villes portugaises en Inde et l'arrivée en abondance d'épices dans les marchés européens venus des zones méditerranéennes, ce que fait tomber leurs prix, très attractives auparavant à point de compenser emprunter des grandes déplacements ; faillite de l'économie portugaise ; découvertes de mines d'or dans les territoires espagnols en Amérique ; désir d'expansion du catholicisme promu par l'Église; menaces des excursions européens dans le territoire brésilien ; liés au bouleversement de la gestion des nouveaux territoires : « d'une politique qu'ayant pour but des simples objectifs mercantiliste, qu'a fait de la mer le territoire de l'empire et de l'Inde le centre de ces attentions, a évolué dans le sens de l'exploration et production des ressources territoriales réalisable seulement dans les terres du Brésil. » (Rossa, 2002, p. 369). Au-delà de cela, il est convenable de souligner le caractère catéchiste et moralisatrice de l'entreprise coloniale que visait la conversion des populations à une nouvelle foi et à un nouveau système culturel comme bien signale Araújo (1998)¹⁰.

En 1530 une expédition commandée par Martin Afonso de Souza part de Lisbonne ayant comme objective l'exploration du territoire et l'expulsion des étrangers que commercialisaient dans la côte du Brésil. « De ce fait, l'expédition fonde São Vicente, la première ville brésilienne. Le choix de l'emplacement est dû à l'imaginaire proximité (et facilité) de communication avec les richesses de l'intérieur du continent dont il y avait déjà des vestiges dans la Rivière de *Prata* » (Abreu, 1928, p. 49 *apud* Bethencourt; Chaudhuri, 1998, p. 203). C'est ainsi que s'initie la colonisation du Brésil, à l'égard de l'installation des noyaux urbains organisés et gérés à la manière portugaise, dont l'occupation visait établir des postes responsables pour l'exploration extractive des produits tropicaux, que commençaient à trouver sa place dans les marchés européens.

Cependant, face à l'extension du territoire brésilien et la difficulté d'envoyer régulièrement depuis Lisbonne des expéditions pour défendre la côte contre les invasions étrangères, la couronne change son approche face à l'Amérique. À fin de décharger la monarchie des contraintes liées à la prise de possessions des nouveaux domaines, elle va instituer au Brésil les

Dias (1998), França (1987), Gomes (1988), Marques (1870), Moreira (1989), Portas (2005), Goulart Reis Filho (1989, 2000), Ribeiro (1994), Rossa (1998, 2002), Teixeira e Valla (1999), Teixeira e Silva (2004), Torres (1998), Viveiros (1954).

¹⁰ Le sens persuasif de la prédication est une image efficace du processus mental du colonisateur, qui visait la conversion des peuples non seulement à une nouvelle foi, mais à un tout autre système culturel. La pertinence de l'imposition d'un tel système a trouvé des justifications dans tous les domaines : moral, politique, religieux et économique. Tous ont confirmé l'idée du processus civilisationnel comme un héritage de pouvoir justifié par la conquête. Les méthodes de prédication idéologique se rétablissent alors, un investissement dans le symbole et le rite, qui a servi les deux parties impliquées. Au colonisé comme instruments de persuasion et de conquête. Au colonisateur comme un processus d'identification mythique avec son propre pouvoir. (ARAUJO, 1998, p.41-42)

*Capitanias Hereditárias*¹¹ en 1532, (Figure 1) qui constituaient en des vastes parcelles de terre de 50 lieues de largeur, et va las donner à des particuliers, qu’avaient total liberté pour les gérer. La *Capitania du Maranhão*, à son tour, était divisé en deux sections : la première a été donné à Aires da Cunha¹² et João de Barros¹³ et la deuxième à Fernão Álvares de Andrade¹⁴.

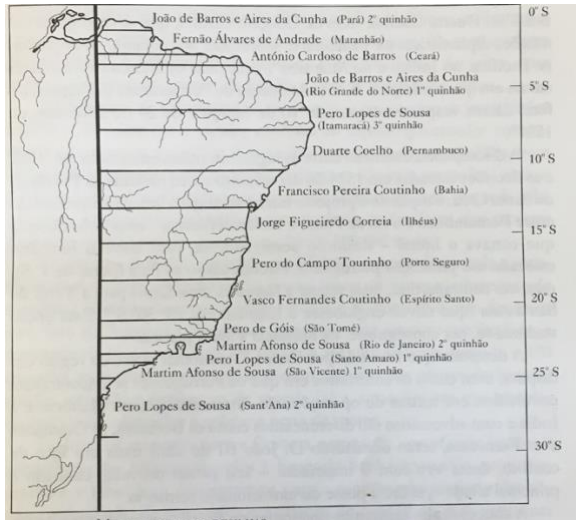


Figure 1: La division du territoire du Brésil portugais (délimité par le Traité de Tordesillas) en *Capitanias Hereditárias* et ses respectives donataires.

Source: (Couto, 1995, p. 152)

Curieusement, parmi les bénéficiaires de ce système se comptait peu de membres de la noblesse. Vu que à cette période le commerce en Inde se montrait encore plus attractive, c’est donc, vers là-bas que les attentions étaient attirées. Datent de cette période les premières essayes avec la culture de la canne-à-sucre, que deviendrait la principale marchandise produit au Brésil durant la période coloniale et une des raisons pour le postérieur développement de l’intérieur du territoire *maranhense*.

Comme il est connu, c’est seulement pendant le règne de D. João III¹⁵ qui la colonisation du Brésil sera considérée comme une priorité par la couronne et c’est justement dans ce cadre qui

¹¹Le système de *Capitanias Hereditárias* était un type d’organisation administrative d’un territoire que Portugal a adopté pour contrôler les nouveaux territoires en outre-mer. Déjà implantés dans les îles de Madeira et Cabo Verde, ce système prévoit la délégation des droits d’occupation, colonisation et exploitation à des particuliers à travers la donation par décret royale à des nobles et brugeois que voulaient et pouvaient supporter l’entreprise avec des ressources propres, en échange de l’autorité totale sur le domaine, dans un système similaire au feudale. Elles étaient *Hereditárias* (héréditaires) car on pouvait les hériter mais pas les vendre. Au Brasil ont été créés 14 *Capitanias* distribuées parmi 12 bénéficiaires appelés *donatários* (donataires). Le donataire recevait la possession de la terre et avait le devoir de les répartir, fonder des villes et appliquer la justice. En revanche il payait des tributs à la couronne.

¹² Aires da Cunha – donataire de la *Capitania* du Maranhão au Brésil (Portugal, ? – Maranhão, 1536)

¹³ João de Barros – historien et écrivain portugais et donataire de la *Capitania* du Maranhão au Brésil (Viseu (PT), 1496 – Pombal (PT), 20 octobre 1570)

¹⁴ Fernão Álvares Andrade – donataire de la *Capitania* du Maranhão au Brésil (dates inconnues).

¹⁵ Dom João III – roi de Portugal entre 1521 à 1557 (Lisbonne (PT), 7 juin 1502 – Lisbonne (PT), 11 juin 1557)

ont été créés les *Capitanias Hereditárias*. Cependant le processus d'urbanisation selon Rossa (2002) ne s'est initié qu'avec la fondation de la ville de *São Salvador de Bahia* en 1549.

En vue des contraintes déclenchées du système de *Capitanias Hereditárias* et le conséquent échec en protéger les terres brésiliennes, Portugal opte pour une politique centralisatrice du contrôle du territoire. Selon Goulart Reis Filho (1986), jusqu'au milieu du XV^{ème} siècle Portugal encourage indirectement la politique d'urbanisation des territoires aux frais des donataires des *Capitanias* et réservait à soi-même la tâche de fonder des villes avec des fonctions de contrôle régional.

Pour accomplir cela, l'administration portugaise élabore un plan d'occupation basée en la fondation des villes, dites royales, au long de la côte brésilienne comme moyen d'assurer la domination sur ces possessions en outre-mer. Ces nouvelles villes exerçaient une fonction de représentation du pouvoir de la monarchie portugaise sur place et visaient assurer le contrôle régional sur les autres villes fondées par les donataires.

En laissant leur organisation spatiale à la charge des donataires et de leurs représentants, guidés uniquement par les *Ordenações*, Portugal vise, cependant, à exercer une influence plus directe et avec un contrôle plus efficace sur les villes royales, dont la fondation et le développement a cherché à fournir, presque toujours, le personnel et les ressources. (Goulart Reis Filho, 1968, p. 73)

C'est dans le cadre de contrôle politique que le roi João III nome Tomé de Souza¹⁶ le premier Gouverneur-Général du Brésil et *Capitão-mor* (capitaine majeur) en 1549, mettant fin à la tentative d'exploration du Brésil par des initiatives exclusivement particulières. Tomé de Souza va fonder un nouveau siège politique, judiciaire et fiscale dans la ville de *Salvador de Bahia de Todos os Santos*, considéré l'endroit le plus approprié pour cela dans les terres connues du Brésil à l'époque. Face aux menaces des navigateurs français que se sont établies plus au sud, la deuxième ville fondée par la couronne en terres brésiliennes sera *São Sebastião do Rio de Janeiro*, en 1565, après la défaite et expulsion des français de la région.

« Entre la fondation de la ville de Salvador et de la ville de *São Sebastião do Rio de Janeiro* ont découlé seulement 16 ans. « Si Salvador était la « Forteresse Fort » qui a centré la défense de la côte nord-est, Rio de Janeiro était le « Château » qui exerçait des fonctions identiques à la côte sud. Les deux villes ont été créées pour répondre aux raisons essentiellement politiques et militaires. » (Santos, 1968, p. 89).

La France n'a jamais reconnu l'hégémonie du droit de possession des nouveaux territoires atlantiques accordé à Portugal et Espagne. Depuis la « découverte » de ces domaines, les bateaux français ont toujours apporté dans la cote brésilienne. En outre, la France cherchait aussi d'élargir ses domaines et grâce à cela, elle va entreprendre plusieurs expéditions dans les

¹⁶ Tomé de Souza – politicien et militaire portugais, a été le premier Gouverneur-Général du Brésil entre 1549 à 1553. (Rates (PT) – 1503 – 1579)

tentatives de fonder la France Équinoxiale en terres d'Amérique. Ainsi, les français essayent de s'installer d'abord au *Rio de Janeiro* puis dans le Nordeste brésilien comme à *Paraíba*, à São Luís et Cabo Frio, d'où ils seront finalement rechassés par les portugais après presque un siècle d'invasions et s'installent définitivement dans ce que deviendra la Guyane Française. C'est, donc, dans l'esprit de domination et contrôle du territoire que Portugal entreprendre l'institution de nouvelles villes.

D'après la vaste expérience de conquête du territoire amenée auparavant en Inde et en Afrique « (...) la solution la plus efficace pour maintenir l'autorité était de fonder une série de communautés avec des habitants permanents, une vraie fortification humaine responsable pour la sécurité de la région » (Delson, 1997, p. 14). Tel stratégie résulte dans un réseau urbain que couvre tout le territoire dont une ville était responsable pour soutenir la suivante en cas d'attaque ou encore pour l'apporter des provisions (Figure 2).

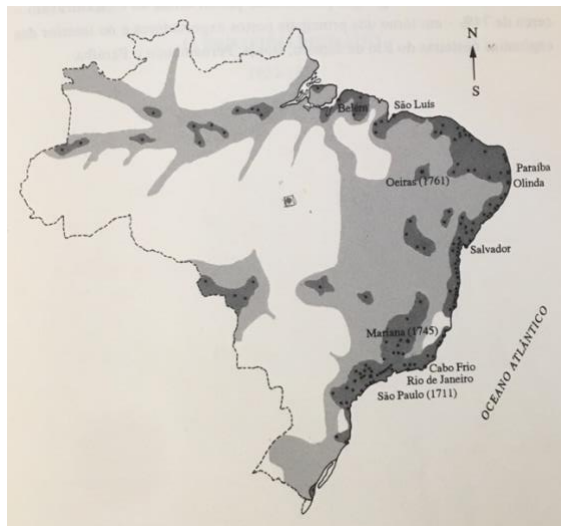


Figure 2: L'étalement urbain au XVIII^{ème} siècle au Brésil.

Source : (Couto, 1995, p. 139)

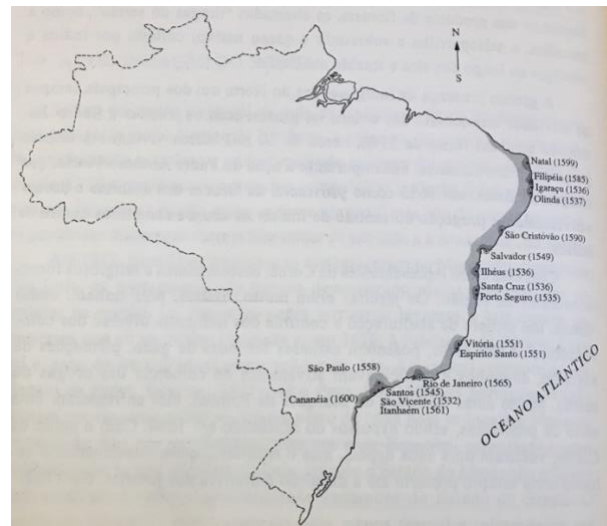


Figure 3 : Les villes dites royales fondées au XVI^{ème} siècle. Cependant on souligne le manque de la signalisation de São Luís sur cette carte.

Source : (Couto, 1995, p. 92)

Ainsi, « (...) entre 1532 et 1650, quand s'initie la centralisation politique, ont été fondés 37 nouvelles villes au Brésil, dont sept ont été fondées directement par la couronne portugaise (Figure 3) : *Salvador de Bahia de Todos os Santos* (1549), *São Sebastião do Rio de Janeiro* (1565), *Filipeia de Nossa Senhora das Neves* (1585), *São Luís do Maranhão* (1612), *Nossa Senhora da Assunção do Cabo Frio* (1615), *Nossa Senhora de Belém* (1616) e *Olinda*, qui a été élevée à la condition de ville. » (Teixeira; Valla, 1999, p. 217). On met en évidence le fait que toutes ces villes sont implantées sur la côte du nouveau territoire, et montrent le bouleversement de l'intérêt de la couronne vers le Brésil en détriment de l'Orient, due aux pertes des innombrables possessions indiennes (voir Annexe Tableau III).

Ces villes dites royales étaient créées dans des emplacements stratégiques qui fonctionnaient comme des centres administratifs de leurs régions. Par leur intermédiation la couronne appliquait sa tendance centralisatrice de domination et c'était vers ces centres urbains qu'on déplaçait l'appareil étatique et la contingence personnelle respective, les intermédiaires directs de la couronne sur place.

Il est convenable de souligner l'intérêt d'installer des forteresses et/ou des villes dans l'embouchure des principales rivières. Cela est conséquence d'une stratégie d'exploration et d'occupation à travers l'utilisation des voies fluviales qui fournissait un réseau assez vaste de pénétration dans le territoire. Dans les débuts de la colonisation, les déplacements vers l'intérieur étaient motivés par le désir de trouver des mines de métaux précieux dans les domaines portugais semblablement aux découvertes en terres espagnoles en Amérique.

Parallèlement à la création des villes par l'initiative de la couronne au Brésil, les donataires des *Capitanias Hereditárias* fondent aussi des villages, cependant celles-ci ne comptaient certainement pas avec les mêmes ressources financières et démographiques aussi importants que ceux des villes royales. Cela s'est reproduit dans l'organisation de l'espace urbain, bien différents dans les deux catégories de villes. (Cette question qu'on va l'approfondir dans le chapitre 2).

Entretemps la période d'unification des deux royaumes Portugal et Espagne sur une même couronne entre 1580 et 1640, connu comme l'épisode de l'Union Ibérique¹⁷, joue un rôle fondamental dans l'occupation et l'urbanisation du Brésil. Tout d'abord disparaissent les limites imposées par le *Tratado de Tordesillas*¹⁸ (Traité de Tordesillas) qui a divisé le territoire de l'Amérique du Sud en deux, dont chaque partie appartenait à une des deux couronnes ibériques (voir Annexe Figure III). Après l'unification, cette limite disparaît et le territoire est aménagé et occupé comme en étant un seul.

Durante l'Union Ibérique, l'intériorisation du territoire s'intensifie, différemment de la stratégie

¹⁷ L'Union Ibérique a eu place entre 1580 et 1640 suite à une crise de succession au Portugal après la mort du roi portugais D. Sebastião dans la bataille d'Alcacer-Quibir en 1578. Sans laisser des héritiers, la couronne portugaise est revendiquée par le roi d'Espagne, Filipe II, étant postérieurement élu le successeur légitime au trône de Portugal. Ainsi, la période de l'Union Ibérique correspond au règne des rois Filipes : Filipe II d'Espagne et I de Portugal (1580-1598), Filipe III d'Espagne et II de Portugal (1598-1621) et Filipe IV d'Espagne et III de Portugal (1621-1640). La dissolution de l'Union est faite après les Guerres de Restauration, qui ont eu place entre 1640 et 1668, et on finit avec la signature d'un traité de paix entre les deux pays, qui a mis D. João IV dans le trône portugais.

¹⁸ D'après la tradition de suprématie papale de disposer sur les terres et des peuples, le Royaume de Portugal et la Couronne de Castilla signent, sur la bénédiction du pape, le Traité de Tordesillas de 7 juin de 1494. L'accord fixait une limite 370 léguas à l'ouest de l'île de Santo Antão pour diviser les terres découvertes et pour découvrir en dehors de l'Europe parmi les deux couronnes. Tous les territoires placés à l'ouest de la ligne seraient propriétés du royaume portugais, et celles situées à l'est appartenaient à l'Espagne.

d'occupation côtière de la période précédente. Comme conséquence on a une période d'essor de l'activité urbanistique avec la fondation de trois villes et dix villages. Au même temps, selon ce que réfère Goulart Reis Filho (1968) on voit une croissance lente et régulière des zones urbanisées antérieurement bien comme l'urbanisation systématique de la côte nord en direction à l'Amazonie, région plus susceptible aux invasions étrangères.

Encore dans cette période, selon Holanda (1989) et Capitrano de Abreu (2000) la conquête du Nordeste a été une des étapes plus importantes de l'histoire du Brésil. C'était grâce aux rois *Filipes* qu'a lieu un changement d'orientation de la politique d'occupation du territoire dont on se tourne vers l'intériorisation et l'occupation de la côte Nord-Nordeste en direction à la Rivière Amazonas, une des principales voies d'accès à l'intérieur du pays d'où on gardait toujours l'espoir de ramener de l'or.

Dans l'étape précédente, la Couronne se limitait à fonder des colonies avec la catégorie des villes, dont elle pouvait contrôler les activités des *capitanias* et les villages fondés par les donataires. À partir de cette époque, cependant, dans son programme de contrôle plus étroit de la vie coloniale, il appelle à lui-même les innombrables responsabilités de l'urbanisation, se déplaçant à agir même dans les domaines qui jusque-là a réservé aux donataires. Cette nouvelle politique d'urbanisation se montrerait à la hauteur du stage de développement que la colonie avait déjà accompli et un instrument approprié pour son évolution (...). (Goulart Reis Filho, 1968, p. 75)

Une autre conséquence directe des mesures du gouvernement *filipine* et qu'a impacter directement la ville de São Luís, c'était l'institution d'une division administrative du Brésil en 1621. Le territoire passe à être composé par deux unités administratives indépendants que rapportaient directement à la couronne, le *Estado do Brasil* (État du Brésil), avec siège à *Salvador*, et le *Estado do Maranhão* (État du Maranhão), renommé *Estado do Maranhão e Grão-Pará* (État du Maranhão et Grão-Pará) en 1654, dont la capitale se situait à São Luís (voir Annexe Figure IV).

Cette séparation administrative et politique a eu comme cause principale la difficulté, (presque impossibilité) d'assurer la liaison par des routes navigables dans la côte nord du Brésil due aux forts courants maritimes qu'empêchaient la circulation régulière des bateaux dans certaines périodes de l'année. C'était plus facile de naviguer depuis Maranhão vers Lisbonne que vers la Bahia, alors capitale de l'empire au Brésil. Cette caractéristique va créer un lien de proximité très forte entre São Luís et Lisbonne plutôt qu'avec le reste du pays, ce qu'aura des conséquences significatives dans la formation urbaine et architecturale de la ville dans l'avenir. (Ce sujet sera approfondi dans le chapitre 3)

D'un autre côté, comme on a remarqué auparavant, pendant cette période, le territoire brésilien continue à être envahi par des étrangers. En 1612 les français s'installent à São Luís. Pour faire

face à la menace étrangère, la même année les portugais fondent un fort au Ceará, duquel deviendra la formation de la ville de Fortaleza. En août de 1614, l'armée commandée par Jerônimo de Albuquerque¹⁹ et Diogo de Campos Moreno²⁰ est envoyée depuis Salvador avec l'objectif d'affirmer le contrôle ibérique de la région. Cet épisode sera connu comme « *Jornada do Maranhão* » (Voyage au Maranhão).

Après l'expulsion, la même année, l'*Engenheiro-Mor* (ingénieur en chef) Francisco Frias de Mesquita²¹ qui accompagnait volontairement l'expédition dessine le plan de la ville de São Luís et fait construire des forteresses pour protéger le territoire. Ensuite, une partie de l'armée suit en direction de Amazonas et fonde la forteresse de *Presépio*, qui plus tard donnera origine à la ville de Belém, capitale de l'état voisin du Pará. Ce sont les événements alors, qui inaugurent la phase d'occupation du nord brésilien.

Pendant l'Union Ibérique, l'occupation du Brésil a été faite en deux fronts : au Sud en direction de la rivière *La Plata*, et à nord-est en direction de la rivière *Amazonas*, les deux principales artères de pénétration dans le territoire et, on rappelle, le moyen le plus facile pour arriver aux mines d'or y situées. Ainsi, à la fin de l'union des deux couronnes, le territoire portugais dans l'Amérique du Sud a bien dépassé les limites imposées auparavant par le Traité de *Tordesillas*.

Par contre, Portugal souffre avec la séparation. La fin de la domination de l'Espagne prend fin en 1640 mais pour consolider son indépendance le pays a dû se battre dans les Guerres de Restauration²², qui ont duré presque vingt ans, ce qui a contribué à ruiner l'économie portugaise. D'abord, pendant les Guerres les nobles portugais demandent l'aide à l'Angleterre, qui en contrepartie demande l'ouverture des ports portugais aux navires anglais, en 1654, ce qui désétablit l'hégémonie portugaise dans les territoires conquis.

De plus, le pays perd plusieurs de ses colonies en Inde et en Afrique. Pendant l'Union ibérique leurs possessions ont souffert de constantes invasions étrangères. Dans le territoire brésilien des expéditions envahisseuses étaient principalement hollandaises et françaises. On ajoute à cela, la faillite de l'entreprise du sucre au Brésil après l'expulsion des hollandais du territoire, qui à son tour passent à le produire moins cher aux Antilles. Ainsi, Portugal perd sa principale source de revenus. De cette façon, à la fin de la Guerre, Portugal se tourne vers le Brésil, sa principale

¹⁹ Jerônimo de Albuquerque Maranhão – militaire brésilien. Après la reconquête aux français, Jerônimo de Albuquerque change son nom en ajoutant Maranhão et devient Jerônimo de Albuquerque Maranhão. Par question de praticité on gardera son nom originel dans la thèse. (Olinda (BR), 22 avril 1548 – Natal (BR), 11 février 1618)

²⁰ Diogo de Campos Moreno – militaire portugais (Tanger, 1566-1617).

²¹ Francisco Frias de Mesquita – ingénieur militaire et architecte portugais. (c. 1578 – c. 1645)

²² Les Guerres de Restauration ont eu place entre 1640 et 1668 et marquent la dissolution de l'Union Ibérique. Elles ont fini avec la signature d'un traité de paix entre Portugal et Espagne, qui a mis D. João IV dans le trône portugais.

possession en outre-mer à l'époque²³, comme salvation pour sa décadente économie.

Dans ce contexte, quelques initiatives d'établissement d'un commerce régulier avec le Brésil et plus spécifiquement avec le Maranhão seront mise en place (ce sujet sera approfondi au chapitre 3). Il sera seulement au siècle XVIII que Portugal et Maranhão vont établir des liens de proximité plus intenses.

Après presque deux siècles de forts échanges commerciaux entre les deux régions, la séparation définitive des relations proches entre eux s'est faite avec la Proclamation de la République du Brésil en 1889, rejoint par le Maranhão seulement en 1890²⁴.

1.2. Conquérir le territoire : entre la stratégie et le symbolisme

Comme on a dit auparavant, la conquête du territoire et la colonisation effective du Brésil a été mis en place à travers l'implantation d'un réseau urbain consolidé et stable que fonctionnait comme un système d'entre-aide parmi les agglomérations au fur et à mesure qu'on pénétrait dans le territoire, ici on cherche à approfondir cette question.

Comme a bien remarqué Teixeira et Valla (1999) il n'était pas la défense de la ville le fondamentale dans cette politique, mais si, la défense d'un territoire plus vaste à travers l'implantation des noyaux urbains. En vue de cela, la majorité des agglomérations fondées n'était plus que l'établissement d'une forteresse dans un endroit stratégique occupé par quelques militaires, dont à partir de cela, la ville se développait postérieurement.

Selon Araújo (1998), la liaison de la structuration militaire à la formation urbaine est renforcée par le caractère de stratégie et de défense du territoire associé aux compétences techniques inhérentes au processus de colonisation. C'est dans cette même logique, alors, que dans les plus importantes villes on déplaçait un corps administratif imposant, responsable pour gérer le territoire dans les immédiateurs et que rapportait directement à la capitale de l'empire, dans une

²³ Après le processus de restauration, le Brésil a été sans aucun doute la principale possession portugaise, à la fois économiquement et territorialement - fondamentale pour la stabilisation de l'indépendance - parce que l'État de l'Inde se résumait à *Goa, Damão, Diu, Chaul* et *Bacaim* et dans le reste de l'Orient, seul Macao comptait. Les îles de l'Atlantique étaient fondamentalement des plates-formes des carrières maritimes qui servaient la colonie, soit pour le commerce avec la Métropole (Açores et Madère), soit pour l'Afrique (*Cabo Verde* et *S. Tomé et Príncipe*), où les esclaves ont été obtenus en échangeant des produits tels que l'eau de vie de canne à sucre. (Rossa, 2002, p. 289).

²⁴ L'adhésion au régime républicain impliquait la coupure des relations du Maranhão avec le centre administratif, jusque-là centré dans la figure du roi et de la monarchie portugaise, pour se mettre sur l'administration brésilienne. Due aux forts liens avec la Couronne portugaise plutôt qu'avec le reste du Brésil, le Maranhão ne voulait pas adhérer au régime de la république du Brésil, pour cela il a dû être persuadé par des forces militaires brésiliennes à signer la constitution républicaine.

claire intention de centralisation de la gestion des domaines en outre-mer, comme bien explique Goulart Reis Filho :

Les villes ont été créées dans des points spéciaux. Elles fonctionnaient comme des centres régionaux et à travers eux se sont révélés les tendances centralisatrices de la politique portugaise, qui s'opposait, quoique discrètement, à la dispersion dominante. (...) Cette politique initiée avec la fondation de la ville de Salvador en 1549, continue avec la construction de Rio de Janeiro, et au XVII^e siècle, de São Luís et Belém. Dans la création de ces centres qui seraient les têtes du réseau urbain dans leurs régions et constituaient des parcelles de territoire sous la responsabilité directe de la Couronne, il est naturel qu'on manifestât, de diverses manières, l'intérêt particulier qui entourait sa fondation. (Goulart Reis Filho, 1968, p. 67-68)

L'auteur Rossa (2002) nous suggère qu'un tel système est fruit d'une longue tradition de conquête emprunté par les portugais depuis la consolidation de ces propres frontières au Moyen Âge en Europe, dont on voit apparaître une série de lignes défensives avec l'implantation des châteaux-forts dans tout le territoire portugais au fur et à mesure qu'on le conquérait aux musulmans et aux espagnols. C'est grâce au succès de cette stratégie qu'on va l'utiliser pendant l'expansion de l'empire portugais en Afrique, en Orient et au Brésil.

La systématisation de l'occupation basée sur le mécanisme de l'urbanisation du territoire brésilienne a eu deux motivations principales : premièrement l'inclination de la couronne portugaise à la centralisation du contrôle de ces domaines dans la figure du roi qu'exercerait son pouvoir à travers l'appareil institutionnelle monarchique implanté sur place depuis les débuts de l'expansion ultramarine. Deuxièmement, selon les théories de science politique, la ville est le principal objet d'exercice du pouvoir. Tout cela, épaulé par une forte tradition de vie essentiellement urbaine expérimenté au Portugal, va aboutir dans le choix inévitable de la ville comme instrument le plus efficace de conquête, occupation et domination des nouvelles régions.

Comme on a bien mis en évidence auparavant, c'est surtout à la période *filipine* qu'on voit une plus intense dissémination des forts dans le territoire brésilien. Pas seulement dans la région de la côte, selon la stratégie portugaise, mais surtout à l'intérieur. Ces forteresses, au-delà de son positionnement stratégique, étaient implantés de tel manière à former un mécanisme qu'impliquait l'actuation en concomitance les unes avec les autres, dans une tactique de « feu croisée », très utilisées en Europe au XVII^{ème} siècle. Comme explique Teixeira et Valla (1999) cette stratégie militaire était utilisée lors que la croissance rapide des villes brésiliennes rendait inviable, technique et financièrement, l'implantation de murailles. Ainsi « l'aménagement urbain sera alors déconnecté du périmètre muré et l'intervention des ingénieurs militaires englobe désormais la définition du maillage urbain des nouveaux noyaux. » (Teixeira; Valla, 1999, p. 134).

C'était alors à l'ombre de ces forteresses que vont surgir et se développer plusieurs villes au Brésil. On souligne ici la relation stricte entre agglomération urbaine et stratégie militaire de défense. Pour les villes royales l'acte d'urbaniser commençait d'abord avec le choix du terrain, préférablement proche aux courses d'eau, normalement protégé par une baie et au sommet d'une élévation où on va implanter la place fort, que plus tard deviendrait la place centrale. Puis, pour les villes planifiées, comme ce le cas de la ville de São Luís, on dessinait le plan de la ville avec la projection des rues, que s'irradiaient à partir ce noyau militaire.

De ce fait, « en suivant le plan, l'ouverture des rues répétait une méthode traditionnelle de méditations et alignements, identifié par le verbe « *arruar* », ce qu'évoque presque une procédure ritualiste de naissance de villes » (Araujo, 1998, p. 42). On cite Rossa (2002) que fait une intéressante comparaison à respect de ce sujet. Selon lui, au Moyen Âge le fait de faire ville c'était l'acte d'encercler ou entourer avec des murailles, en Inde correspondait à l'acte de « faire forteresses », alors que dans la ville du XVI^{ème}-XVII^{ème} siècle on parle de « *arruar* » ou acte de faire des rues pour parler de création des villes.

Araújo (1998) invoque encore le caractère substantiellement mystique de l'acte portugais de fonder des villes, dont la place, prise comme génératrice du dessin urbain, est identifié comme le centre de la ville dans une référence archétypale au centre du monde, d'où irradie la vie et la civilisation. Cet attribut est renforcé, selon l'auteur, par la présence courante des éléments spécifiques dans presque toutes les villes portugaises, soit au Portugal métropolitain soit en outre-mer, tels que l'église, la *Câmara et Cadeias*²⁵ (mairie et prison), le palais des gouverneurs et l'indispensable *pelourinho*²⁶. Ces éléments disposés autour de la référent place, « assument le rôle d'entourage du symbole que l'espace-place signifie, et au même temps, incorpore eux-mêmes le référentiel symbolique des institutions qu'ils représentent, [religion et État]. » (Araujo, 1998, p. 41).

²⁵ La « *Casa de Câmara e Cadeia* » à la période coloniale était le siège de l'administration publique municipale. Normalement constitué de deux étages, dont le sous-sol servait de prison (*cadeia*) et les étages supérieurs étaient destinés à abriter les réunions des élus et du tribunal, ainsi comme les bureaux de la milice, des juges et du procureur. L'édifice était la représentation sur place du pouvoir royale.

²⁶ Le « *pelourinho* » consiste d'une pierre mise dans un espace public d'importance dans la ville. Dans l'histoire portugaise ce symbole assume diverses connotations. A la période médiévale le *pelourinho* était le symbole de l'autonomie municipale face au pouvoir royale et donc, un symbole du prestige de la ville. Dans le Brésil Coloniale, il était aussi un symbole de distinction car on le plaçait dans les urbanisations élevées à la catégorie de ville, c'est-à-dire, dans les agglomérations qu'ont attendues une certaine relevance au niveau de sa population et de son autonomie économique, étant digne d'être équipé avec tout l'appareil administratif colonial que lui correspondait. Pour cela, presque toutes les villes coloniales au Brésil possédaient un *pelourinho*. De cette façon, le *pelourinho* symbolisait le pouvoir publique car il était le lieu d'application de la justice aux criminels mais surtout aux esclaves. Ce pourquoi le *pelourinho* était vu comme le symbole de l'oppression monarchique et de l'esclavage. Lors de l'abolition de l'esclavagisme en 1888 au Brésil, plusieurs de ces structures ont été démolies partout dans le pays y compris celui de São Luís, daté de 1815, ne restant pas beaucoup d'exemplaires aujourd'hui.

Ainsi, les villes portugaises se caractérisent principalement par : son caractère défensif ; par l'inclination à une relation étroite avec l'eau, pas seulement dans une conjoncture de soutenance à la vie quotidienne mais comme moyen de connexion avec le restant de l'empire, basé surtout sur la navigation comme moyen de transport (maritime dans un premier moment puis plutôt fluvial dans la phase d'intériorisation) ; de cela dérive son caractère commerciale et conséquemment bipolaire, dont la ville se divise entre ville haute, militaire et institutionnelle, et ville basse, commerciale, portuaire et résidentielle.

1.3. São Luís : conquête du territoire et configuration urbaine

1.3.1. Le choix du terrain

Après ce bref panorama que visait expliciter les stratégies portugaises de conquête, on ciblera sur l'analyse du cas de São Luís do *Maranhão* et on essayera de mettre en évidence les particularités que font de cette ville un exemple relevant pour l'histoire de l'empire portugais et du Brésil, jusqu'à présent, pas assez étudié.

Les premières tentatives d'occupation de la région de l'île du Maranhão ont été faites à l'année de 1535 dont les donataires de la *Capitania Hereditária do Maranhão*, Aires da Cunha et Fernão Álvares Andrade associés à João de Barros ont essayé de coloniser la région. Cependant l'expédition a échoué, les navires naufragés mais les survivants ont réussi à établir une ville, Nazaré, qu'a été rapidement rasé par des populations natives.

D'autres expéditions ont été organisées vers la région en 1554, 1573 et 1603, sans qu'aucune ne réussisse à établir des agglomérations pérennes dans la colonie. Les français, de son côté, ont réussi à établir des relations commerciales avec les populations autochtones de la tribu des *Tupinambás*²⁷ depuis la fin du XVI^{ème} siècle. Enfin en 1612 une expédition de trois navires et presque 500 hommes commandée par François de Razilly²⁸ et Daniel de La Touche²⁹ part de Saint-Malo en Bretagne et arrive dans la région de l'Île du Maranhão. En septembre de la même année ils décident d'y construire un fort³⁰, nommé Fort São Luís (ce que donnera probablement

²⁷ Nomenclature attribuée à une des tribus d'indigènes qu'habitaient à la côte du Brésil. Une des populations autochtones mieux connues des européens lors des leurs excursions dans le territoire, due au grand nombre d'individus, environ 100.000, qu'appartenaient à cette tribu.

²⁸ François de Razilly – noble français, lieutenant du roi et amiral. (France, 1578 – France, 1621)

²⁹ Daniel de La Touche – noble français et lieutenant (Berthegon (FR), 1570 – France, 1631)

³⁰ Souhaitant construire un fort, à la fois pour la sécurité des Français et pour la sécurité du pays, ont choisi un beau carré très approprié à cet effet en se trouvant sur une haute montagne et à la pointe d'un rocher inaccessible et supérieur que tous les autres et d'où se dévoile la terre à perdre de vue; Ainsi ancrée, formant un bastion sur le côté de la terre, est invincible et beaucoup plus fort lorsqu'il est entouré presque entièrement par deux rivières très profondes et larges qui se jettent dans la mer, au pied de la dite roche où le seul port de l'île de Maranhão est.

le nom à la ville postérieurement) avec l'objectif d'assurer la protection de l'arrière-garde des excursions françaises de pénétration dans le territoire.

En 1614, une flotte commandée par Jerônimo de Albuquerque et Diogo Moreno part de Salvador avec la mission d'expulser les envahisseurs français (voir Annexe Tableau I). Le 26 octobre l'expédition arrive à la Plage de *Guaxenduba* et s'y installent dans la baie de *São José* devant l'Île du Maranhão, à l'extrémité opposé de l'emplacement français du Fort São Luís et dans les proximités du Fort de *Itaparé* ou de *São José de Ribamar*, occupé par les français. Ici les portugais construisent une autre forteresse³¹, baptisée de Fort de *Santa Maria de Guaxenduba*, en suivant le plan dessiné par l'*Engenheiro-Mor* Francisco Frias de Mesquita.

Le 19 novembre 1614, les portugais et français se battent dans la *Bataille de Guaxenduba* (qu'a eu place dans les alentours de ledit fort) d'où les portugais sortent victorieux. Cependant l'expulsion définitive des français se conclut seulement un an après, en novembre de 1615 avec des accords signés entre les commandants rivaux. Viveiros (1954) raconte les premières mesures mise en marche par le général de l'expédition Alexandre de Moura :

Expulsé les français, le général Alexandre de Moura organisa la conquête de Maranhão, nommant son *Capitão-Mor* Jerônimo d'Albuquerque; *Ouvidor* et auditeur général, Luís de Madureira; *Sargento-mor*, Baltazar Álvares Pestana; *Capitão-do-mar*, Salvador de Melo; *Capitão das Entradas*, Bento Maciel Parente; Commandants des Forts de *São Felipe*, *São Francisco* et *São José de Itaparí*, respectivement, les capitaines Ambrósio Soares, Álvaro da Câmara e Antônio de Albuquerque; et Capitain des régions de *Cumã* et *Caeté*, Martins Soares Moreno. Dans la route du *Pará*, qui avait longtemps été infesté par les français, les hollandais et les Anglais, a été envoyé Francisco Caldeira Castelo Branco, et à Lisbonne, pour apporter les bonnes nouvelles de la Conquête au roi d'Espagne, Jerônimo de Fragozo Albuquerque [petit-fils de Jerônimo de Albuquerque]. (Viveiros, 1954, p. 11)

Autre que ceux-là, Alexandre de Moura institue provisoirement la chambre des représentants en 1615, que sera officiellement fondée dans sa forme définitive plus tard en 1619 (après la première arrivée des immigrants à São Luís) qu'a constitué la première élection faite avec les colons, quand ont été élu les juges, les conseillers municipaux et le procureur.

Autrement le 9 janvier 1616 le général portugais laisse des « recommandations » à Jerônimo de Albuquerque, récemment nommé Gouverneur-Mor de la province du Maranhão, auxquelles étaient constitués par une série d'indications sur les procédures à être mis en œuvre pour organiser la nouvelle ville de São Luís (voir Annexe N°1). D'entre autres directives laissées à

Capable d'héberger des navires de mille à 1200 tonnes, qui peuvent ancrer en toute sécurité. (D'Abbeville, 1874, p. 57-58)

³¹ La forteresse constituait « d'un hexagone parfait, capable d'accueillir en soi tous les peuples et se défendre avec peu des gens, en s'accommodant avec le terrain et donc à la 28 de la dit si la messe et en elle les prêtres capucins jeter à la sort le nom de la forteresse et a sorte la date de naissance de Noter Damme et ainsi on l'a appelé de Fort Santa Maria de Guaxenduba. » (Moreno, 1874, p. 196).

la charge d'Albuquerque comprenaient l'édification de forteresses dans des points stratégiques de l'île et la réforme du Fort São Luís selon le tracé de l'*Engenheiro-Mor*. Pour cela, Alexandre de Moura offre six maçons, des charpentiers, deux forges, une serrurerie et des serruriers, une poterie et des potiers, de sorte qu'on fabrique des tuiles pour substituer les couvertures en paille des édifices. De même, en 1616 Frias de Mesquita exécuta la réforme du *Fort São Luís*, rebaptisé comme *Fort São Filipe*, un hommage au roi d'Espagne et Portugal à l'époque de l'Union Ibérique.

On souligne ici le fait que le nom *Fort São Filipe* ne serait pas gardé dans le cours de l'histoire, et on conservera le nom de São Luís pour baptiser le fort et la ville. Quelques auteurs ont commenté ce fait en expliquant qu'une telle détermination sera due au fait d'éviter des confusions dans les communications administratives. Cependant, on soulève l'hypothèse de que le fait dissimule des questions historiques de rivalité entre les couronnes portugaise et espagnole et, par conséquent, dans une tentative de cacher le passé d'influences que l'Espagne a eu sur le Portugal pendant l'Union Ibérique, on va préférer le nom français à celui du roi espagnol pour désigner le fort et la ville.

En vue de la description exhaustive des recommandations sur l'approvisionnement de la contingence de l'armée et des provisions pour les habitants, on s'aperçoit que les « recommandations » du général Alexandre de Moura démontrent une préoccupation exacerbée avec la défense et la protection du territoire

En ce qui concerne le dessin urbain de la nouvelle ville, Alexandre de Moura dit peu. Il définit quelques lignes générales que devront conduire le développement futur de São Luís en recommandant, en deux moments dans la lettre, le soin à avoir quant à la manière de disposer les rues et à l'organisation du tracé urbain. Il spécifie seulement que la ville doit être bien « *arruada* » et bien droite selon l'esquisse de Frias qu'on le laissait à Jerônimo de Albuquerque, bien comme la charge d'orienter les spécificités pour l'organisation des bâtiments à l'intérieur du tracé urbain.

Le Général Alexandre de Moura démontre encore quelques préoccupations par rapport à la construction appropriée des bâtiments et à la salubrité de la ville car on laisse à Albuquerque aussi le projet d'un modèle de maison pour qu'on bâtitte selon ces principes. Afin de servir d'exemple aux colons, on recommande au nouveau Gouverneur-Mor qu'il construit sa propre maison et y habite, mais qu'elle soit placée au dehors de la citadelle (cependant, quelques maisons ont été placés à l'intérieur de la muraille comme on peut voir dans le plan hollandais). Cela démontre de la préoccupation sur la manière dont la ville devrait être occupée. L'intérieur du Fort São Luís devrait être destiné à des fins exclusivement militaires et défensives et qu'on

devrait commencer (et le Gouverneur-Mor devrait donner l'exemple) à habiter le reste du territoire dans une mesure d'assurer sa domination définitive à travers la consolidation du tissu urbain par les édifications.

La ville devrait s'épanouir et s'étendre afin d'assurer le bon fonctionnement du binôme ville-forteresse, implicite dans la stratégie qui a déterminé sa configuration. Rétrécir dans le fort signifiait devenir mesquin en tant qu'une ville, affaiblissant ainsi la logique du système défensif lui-même. L'exception se limitait aux « occasions forcées ». D'un autre côté la protection voisine du fort devrait servir d'invitation au devenir urbain du noyau récemment implanté. (Duarte, 2000, p. 155)

Ces recommandations sont donc une indication des intentions urbanistiques qu'on avait pour la fondation de São Luís. Alors que de nombreuses villes portugaises ont été fondées uniquement dans l'intention de servir comme un post de défense dans l'avancé de la conquête du territoire, São Luís depuis le début a été conçu pas seulement comme une ville-forteresse mais il y eu toujours un but d'occupation colonisation et contrôle régional.

1.3.2. Configuration du terrain d'implantation

Comme nous l'avons dit précédemment, São Luís est situé sur une île au nord de l'actuel état du *Maranhão*, sur la côte nord-est du Brésil. Cette extension de terre est entourée de deux baies : à l'est par la baie de *São José* et à l'ouest par la baie de *São Marcos*, qui à son tour se déblayent directement dans l'océan Atlantique. Ces deux baies reçoivent les affluents des principaux fleuves qui pénètrent dans le territoire continental de l'état de Maranhão, dont nous citons les plus pertinents : les rivières *Munim* et *Itapecuru* qui se jettent dans la baie de *São José* et les rivières *Pindaré* et *Mearim* qui se jettent dans la baie de *São Marcos*.



Figure 4: Les principales rivières du Maranhão fondamentales pour l'occupation de l'intérieur du territoire.

Source : Luísa Ghignatti, 2019.

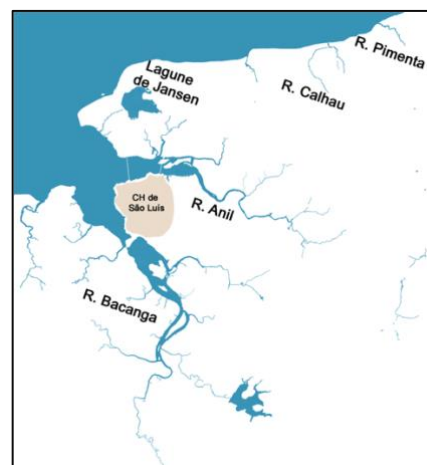


Figure 5: Les principales rivières autour du noyau urbain connu comme Centre Historique de São Luís.

Source : Luísa Ghignatti, 2019.

L'implantation de São Luís sera faite, donc, dans la partie ouest de l'île, protégée par la baie de

São Marcos et située dans une prolongation du terrain au confluent de deux rivières importantes, *Anil* et *Bacanga*, qui, en recevant des affluents des rivières et ruisseaux plus petits, pénètrent le territoire de telle façon à former un réseau de communication fluviale dans l'île.

Considérant que l'exploration de cette partie de la côte brésilienne et de l'intérieur du territoire était essentiellement faite par des voies navigables en raison de la faiblesse du réseau de routes terrestres au début du XVII^{ème} siècle dans cette région, une telle proximité avec les rivières était indispensable de manière à assurer la communication entre les agglomérations réparties à l'intérieur avec les centres administratifs coloniaux et la métropole portugaise (voir Annexe Figure II). Ainsi que la proximité avec la mer et la protection offerte par la baie, ceux-ci ont été également des facteurs déterminants pour le choix du lieu d'implantation du fort et du noyau originel de la ville au début du XVII^{ème} siècle.

Une autre caractéristique de l'hydrographie *ludovicense* est le régime de marée auquel les rivières sont soumises. Les oscillations maritimes d'environ sept mètres occurrent dans une période d'environ six heures entre la haute mer et la basse mer dans les marées dites vivantes d'Équinoxe³². Cette caractéristique du vieux port de São Luís est pertinente dans la mesure où elle a permis à de grands navires d'y accoster, étant comparée plus tard à des ports d'importance internationale tels que Dunkerque, Liverpool et Havre. Au même temps, une telle oscillation a causé l'inconvénient du retard dans le chargement et le déchargement des marchandises, car cela se produit dans un laps de temps très court. Ces caractéristiques ont eu une grande influence pour le développement et l'organisation du futur quartier portuaire de *Praia Grande*. (Ce sujet sera approfondi au chapitre 3).

En outre que le système de rivières, la topographie a joué un rôle fondamental dans le choix du terrain. Sa configuration originale correspond à un promontoire d'environ 30 mètres d'altitude, situé au confluent des rivières *Anil* et *Bacanga*. Le promontoire s'élève au centre de l'extension de la terre où le noyau urbain a été implanté et entoure et protège la plaine adjacente située dans la zone sud-ouest, sur les rives de la rivière *Bacanga*. (Figure 6)

Au nord, sur les rives de la rivière *Anil*, dans les premiers temps de l'occupation de la ville au XVII^{ème} siècle, une étroite bande de sable a servi principalement de quai pour les navires et les bateaux qui circulaient dans ces eaux. L'implantation du port primitif de São Luís dans cette zone est due à des facteurs tels que : premièrement les eaux de cette partie de la rivière sont les plus calmes situées près du promontoire où le noyau primitif a surgit; attirés par le relatif calme

³² Les marées vives d'Équinoxe se produisent sur la nouvelle et la pleine lune est correspondent aux moments où les marées hautes sont les plus élevées et les marées basses sont plus basses.

de la rivière, de petites communautés de pêcheurs s'y sont installées et ont stimulé le commerce dans cette zone; deuxièmement les routes commerciales du XVII^{ème} siècle ont été faites principalement dans la rivière Anil dont les marges étaient imprégnées par des petites agglomérations et centres qui produisaient les peu de marchandises commercialisées à cette époque dans la région.

Avec le développement de la ville au XVIII^{ème} siècle, ce qui sera transplanté vers les rives de la rivière *Bacanga* qui a fournissait une plus grande superficie nécessaire à la croissante activité portuaire. La région qui s'y est développée est devenue connue comme « le quartier de *Praia Grande* (Grande Plage) en opposition à *Praia Pequena* (Petite Plage), que se déployait en deux autres, nommées *Trindade e Santo Antônio*, connue aussi *Praia do Caju* (Plage du Cajú), aujourd'hui *Beira-Mar* [aux berges de la Rivière Anil] » (Vasconcelos Pereira Junior, 2016, p. 7).

Au nord et au sud-ouest, le terrain est protégé par des extensions de terre où ont été implantés les forts de *São Francisco* et de *Bonfim*, dont l'artillerie fonctionnait en conjonction avec le Fort São Luís dans une stratégie de tir croisé qui servait à protéger l'accès maritime à la ville.

Les villes coloniales portugaises avaient des caractéristiques qui « les différencient les unes des autres et qui résultaient des rôles spécifiques qu'elles étaient destinées à remplir et des différentes conditions matérielles et culturelles auxquelles elles étaient confrontées. Au même temps, cependant, toutes ces villes partageaient les mêmes modèles de référence, ce qui leur donnait une identité commune et un caractère portugais indiscutable. » (Teixeira; Valla, 1999, p. 215).

Dans ce sens, São Luís répète le modèle de ville portugaise dans sa configuration structurelle qui se divise entre la ville haute et la ville basse. En raison du lieu d'implantation, chaque zone se spécialisera dans une activité, fondamentales au bon fonctionnement de la ville. Dans la partie haute, en raison de l'emplacement privilégié, facilement défendable et servant de point de contrôle de la baie et du territoire environnant, déjà dans la phase coloniale y seront disposées les pouvoirs administratifs, militaires et religieux et ses respectives installations.

La partie basse de la ville, à son tour, « était une zone humide, imprégnée par des *olhos d'água*³³ et *juçarais*³⁴ feuillus et qui recevait toutes les torrents d'eau venues de la colline, (...) » (Reis, 1982, p. 33). Cela a exigé plusieurs travaux d'infrastructure afin de répondre aux besoins

³³ Nom donnée aux sources d'eau, la traduction littérale est « yeux d'eau ».

³⁴ Ensemble des arbres appelés *juçara*, est une espèce de palmier typique de la Forêt Atlantique, à son tour, un biome tropical qu'était très abondant dans la côte brésilienne auparavant.

apportés par la prospérité économique et la conséquente croissance démographique au XVIII^{ème} siècle, car c'est dans cette zone que vont se développer le port et la première zone commerciale de la ville. (Ce sujet sera approfondi au chapitre 3).

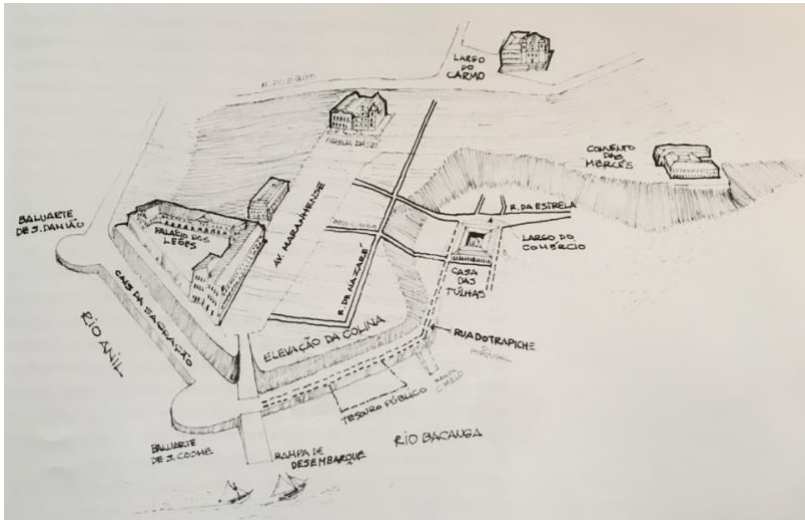


Figure 6 : Topographie du centre historique de São Luís

On note la relation entre topographie et l'emplacement des principales infrastructures administratives, religieuses, portuaires et commerciales existantes dans les zones hautes et basses de la ville, selon le rôle de chaque structure. Fonte: GISIGER, J. 1872 in (De Viveiros Filho, 2012, p. 71).

Suite à la présentation du territoire d'implantation de la ville, on met ici en cause la question du choix du terrain pour l'édification de São Luís. Si les portugais profitent du bon emplacement choisi auparavant par les français, ceux-ci à son tour avaient profité des agglomérations déjà y établies par les *Tupinambás* avant leur arrivée. Selon Leite Filho (2001) les agglomérations des *Tupinambás* étaient localisées dans des terrains stratégiquement choisis : un endroit haut, plan et bien protégé, à l'exemple de la ville de *Tapuitapera*, actuelle ville d'*Alcântara*, situé dans l'autre côté de la baie de *São Marcos*. Ainsi on défend l'idée de que le choix du terrain pour l'édification de la ville de São Luís est lié à une décision inexorable aux prospects de définissabilité des nouvelles agglomérations plutôt qu'à une influence française dans la formation de la ville.

1.3.3. Domination définitive du territoire : l'emplacement des forteresses

Le succès de l'épopée de l'expulsion des étrangers du territoire brésilien a compté avec la fondation de plusieurs forteresses dans le but de fixation, contrôle, colonisation de la région et de support à l'avancement vers la rivière *Amazonas*. Plusieurs de ces constructions n'étaient plus qu'une palissade en bois et terre avec quelques artilleries et une garnisons peu nombreuse.

Aujourd'hui on trouve la trace de douze forteresses et cinq installations militaires implantées

dans la baie de l'île du Maranhão : Fort de *São Filipe ou São Luís* (1612), Fort de *São Francisco* (1612 ?), Fort de *São Marcos*, Fort de *Santo Antônio da Barra de São Luís* ou Fort du *Sardinha* (1615/1720), Fort du *Bonfim* (?) et Fort de *São Sebastião* (1697/1763). Dans les immédiateurs de la baie de *São José* et insérés dans le territoire actuel de l'état du Maranhão on trouve le Fort de *Santa Maria de Guaxenduba* (1614), Fort de *São José de Ribamar* (1613), Fort du *Calvário* (1620), *Fortim da Baía de Cumã* (1616-1617), Fort de *São Tiago ou Fortim da Baía de Peria* (1614) et *Fortim da Baía de Tutóia* (1614) (Voir Figure 7, Figure 8 et Tableau 1).

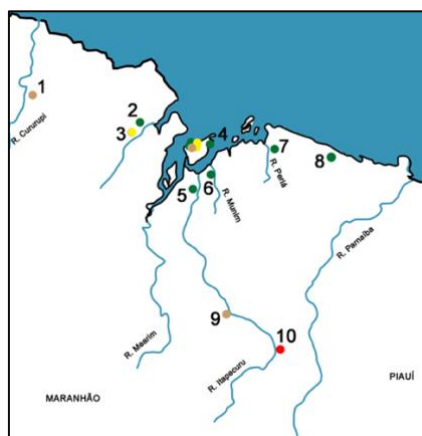


Figure 7 : L'implantation des forteresses dans le territoire de l'état du Maranhão
Source : Archive Iphan retouché par l'auteur, 2019

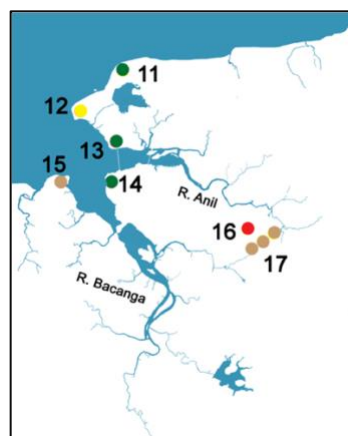


Figure 8 : L'implantation des forteresses autour de du noyau urbain de São Luís
Source : Archive Iphan retouché par l'auteur, 2019.

Tableau 1 : Fortifications dans le territoire du Maranhão et leurs respectives années de construction, localisation, fondation et état d conservation.

n°	Nom	Fortifications			
		Année de construction	Localisation	Fondation	État de Conservation
1	Colonie Militaire de São Pedro de Alcântara do Gurupi	Inconnu	São Pedro de Alcântara	Inconnu	Inconnu
2	Fortim da Baía de Cumã	1616-1617	Guimarães	Portugais	-
3	Fort S. Sebastião	1697/1763	Alcântara	Portugais	ruines
4	Fort S. José de Ribamar ou Itapari	1613	S. José de Ribamar	Français	-
5	Fort Vera Cruz do Itapecuru ou Fort du Calvário	1620	Rosário	Portugais	Ruines
6	Fort S. Maria de Guaxenduba	1614	Icatú	Portugais	Disparu
7	Fort S. Tiago ou Fortim da Baía de Peria	1614	Primeira Cruz	Portugais	-
8	Fortim da Baía de Tutóia	1614	Tutóia	Portugais	-
9	Caserne et Prision de la ville de Codó	Inconnu	Codó	Inconnu	Inconnu
10	Caserne Militaire du Morro do Alecrim	XVIII ^{ème}	Caxias	Inconnu	Inconnu
11	Fort S. Marcos	1694	São Luís	Portugais	Ruines
12	Fort Sto. Antonio da Barra de São Luís ou Fort do Sardinha	1615/1720	São Luís	Français/Portugais	Conservé
13	Fort S. Francisco do Maranhão	Début du XVII	São Luís	Français/Portugais	Disparu
14	Fort S. Luís ou S. Filipe	1612/1616	São Luís	Français	Conservé
15	Fort du Bonfim	Inconnu	São Luís	Inconnu	Inconnu
16	Maison à Poudre	1713/c. 1840	São Luís		
17	Forteresses	Inconnu	São Luís	Inconnu	Disparu

Légende et description des forteresses numérotées dans Figure 7 et Figure 8 avec la description des forteresses et leurs respectives années de construction, ville de localisation origine de la fondation et l'état de conservation. La

couleur représente la période de construction – Vert = siècle XVII ; Jaune = siècle XVIII ; Rouge = siècle XIX.
Source : Luísa Ghignatti, 2019.

On remarque que tous les forts ont été construits, ou du moins ont eu son emplacement établi, depuis le XVII^{ème} siècle, peu après l'expulsion française de la région. Cela s'explique par le changement de stratégie en relation à l'occupation de la côte nord-est brésilienne lors du régime *filipine* en Europe.

La préférence pour l'emplacement de ces structures est dirigée premièrement vers des portions de terres entourées par l'eau, normalement dans des baies ou estuaires, accessibles à la navigation et faciles à défendre. Ainsi, l'emplacement français du *Fort de São Luís* était l'endroit idéal et donc repris par les portugais qui y vont fixer position et y développer la ville que contrôlera toute la région.

Désigné le QG de la nouvelle agglomération, on va placer d'autres forteresses aux alentours de la forteresse principale, dont la préférence pour l'implantation est donnée aux pointes ou saillies de terre que pourraient former une attaque en conjoint, dans la stratégie de « feu croisée ». A São Luís c'est le cas des Forteresses *São Francisco*, *São Marcos*, *Santo Antônio da Barra* et *Bonfim* en conjoint avec le Fort *São Luís*.

D'un autre côté, l'implantation des autres forteresses citées est liée plutôt à une volonté de consolidation de la domination et de protection de l'arrière-garde de la forteresse principale en cas d'attaque. Ou encore, comme le cas du Fort du *Calvário*, les forteresses servaient pour protéger les endroits stratégiques de mouillage destinés aux déplacements des marchandises commercialisés dans la région dans la phase postérieure d'intériorisation.

Fixée les postes de contrôle on part à l'exploration du territoire afin de pouvoir tirer profit de ce qu'il pourrait offrir. Selon Viveiros (1954) les premiers efforts d'intériorisation ont débuté avec l'installation de l'industrie du sucre déjà en 1622 par Antonio Moniz Barreiros³⁵ qui a construit deux de ces raffineries aux bords de la rivière *Itapecuru*, dans les alentours de la forteresse du *Calvário*. Ainsi, on commence les premières essayes avec la cane de sucre dans la région, très réussite apparemment car on voit dans le récit du hollandais Maximilian Schade, lors des invasions hollandaises de l'île de São Luís³⁶, et reproduit par Almeida (1874), l'existence de six raffineries de sucre en 1641 dans ce même endroit.

³⁵ Antonio Moniz Barreiros – Capitan-Mor du Maranhão (environ 1548 – 1668)

³⁶ Ici on ne détaillera pas les excursions hollandaises au Maranhão due à la brève période dont ils y sont restés, de 1641 à 1644, et au peu d'influence que cette invasion a eu dans la formation de la ville de São Luís. Quelques commentaires à respect de l'influence hollandaise à São Luís seront commentés dans le chapitre 2. D'ailleurs, l'évènement a été bien étudié par des spécialistes tels que Viveiros (1954) et Meireles (1991; 1979).

Après l'expulsion des envahisseurs, le roi du Portugal a déterminé que « ils devraient construire *engenhos*³⁷ de sucre vers l'intérieur, situées à plus d'une demi-lieue de distance les uns des autres, puisque de son voisinage trop proche résultait le manque du bois de chauffage pour la fabrication »³⁸, une mesure efficace qui a contribué à la conquête et l'occupation du territoire vers l'intérieur.

On souligne ici le caractère subjectif de qu'ont les forteresses de constituer des pôles d'attraction aux agglomérations des populations dans ses alentours. Considérés comme des îlots de civilisation au milieu de la barbarie dans le nouveau territoire, les forteresses fournissaient aussi un refuge sûr en cas d'attaque. C'est dans les alentours qu'on va placer les entrepôts et le mouillage (surtout due au fait que la communication dans l'empire basé dans la navigation) et c'est vers là qu'on se dirige pour commercialiser. C'est l'endroit vers où tout converge, presque comme des portails de communication avec le restant de l'empire. Ainsi, plusieurs villes au Maranhão vont se former dans les alentours des forteresses, comme c'est le cas des villes comme *Rosário* (près du Fort *do Calvário*) et *São José de Ribamar* (près du Fort *de São José*).

1.3.4. Le dessin de la ville de São Luís

On rappelle que la fondation et début de la colonisation de la ville de São Luís s'insère dans le cadre de l'Union Ibérique en Europe, plus précisément pendant le règne du roi Filipe III de Espagne et II de Portugal, dans un contexte de changement de stratégie que priorise la domination à travers l'occupation du territoire et de reprise du contrôle de la région aux étrangers.

Ce fait est pertinent dans la mesure où on observe un chevauchement des courants théoriques européens qui prévalaient à l'époque, concernant la création et conception de nouvelles villes dans les territoires d'outre-mer, tout en incorporant des théories urbanistiques de la Renaissance italienne et des *Leyes de Indias*, adaptés aux préceptes portugais d'occupation urbaine concernant la disposition et l'organisation des villes au Portugal et aux colonies. (Ce sujet sera approfondi au chapitre 2).

La conception du plan pour la ville de São Luís a été faite en 1615 par l'*Engenheiro-Mor* portugais Francisco Frias de Mesquita qui a accompagné l'expédition de la reprise de la ville

³⁷ Moulin à canne à sucre, une espèce d'usine où on traitait la canne pour en extraire des surproduits telle que le sucre, la mélasse, l'eau de vie et alcool.

³⁸ Provision du roi du Portugal, datée du 3 novembre 1681 in Viveiros, 1954, p. 87. Traduit de l'originale : « (...) que se levantassem engenhos de açúcar pela terra dentro, à distância menor de meia légua uns dos outros, visto que da sua demasiada vizinhança resultava a escassez de lenha para o fabrico. »

aux Français. Cependant, les dessins originels du plan conçu par Frias n'ont pas survécu. Les évidences plus anciennes de ce tracé se limitent à la cartographie faite par les hollandais lors de l'invasion de la ville en 1641. Il s'agit de deux cartes, datées de 1641 et 1660 et c'est sur ces cartes que cette analyse s'est basée (Figure 9 et Figure 10)³⁹



Figure 9 : Vingboons Johannes, Maragnon in Zuid America ten westen van Brasill, 1644.
Source: (Reis Filho; Bueno; Bruna, 2000, p. 236).



Figure 10 : Barlaeus, Caspar (1584-1648), *Urbs S. Lodovici in Maragnon*, 1647. 1 carte ; 59 x 39 cm, Échelle(s) : 200 Virgae
Source : Bibliothèque Nationale de France, cote CPL GE DD-2987 (9535). Disponible sur : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40577015h>. Accès en juillet, 2019.

Selon les préceptes théoriques précédemment élucidés, São Luís a été organisé à partir de la définition de la voirie où les bâtiments se sont venus installés près d'un siècle après l'implantation du plan⁴⁰. Selon les dessins, les rues étaient bien faites et bien droites, conforme le régiment du Général Alexandre de Moura. Il n'y avait pas de hiérarchie de la voirie entre eux, c'est-à-dire qu'elles avaient toutes la même largeur, environ 25 à 30 paumes (5 à 6 mètres) selon Leite (2018).

Le plan a gardé le lieu d'implantation des installations Françaises au sommet du promontoire, et on lui a désignant comme centralité de la nouvelle ville. On y a installé les sièges des principales puissances de la ville - les institutions administratifs, judiciaires et religieuses - fondamentale à l'organisation de la ville coloniale émergente.

En 1621, avec la séparation du Brésil en deux États indépendants, São Luís devient la capitale

³⁹ Les dessins de la ville ont été enregistrés par le Hollandais Frans Post dans des dessins dont les originaux se trouvent dans le British Museum. Les gravures ont été reproduites dans le grand livre de Gaspar Barlaeus sur le Brésil Hollandais, le « *Rerum per octennium in Brasilia et alibi nuper gestarum sub praefectura* » de 1647, puis copiées dans l'ouvrage de Giovanni Giuseppe de Santa Teresa, le « *Istoria Delle Guerre Del Regno Del Brasile* » de 1698 sur les guerres du Portugal avec les Pays-Bas.

⁴⁰La vérité est que on n'est pas sûr de quand est-ce que le traçage a été effectivement implanté. Les documents indiquent que celui-là a été conçu par Frias de Mesquita en 1615, cependant on ne sait pas préciser la date de sa transposition sur le terrain. Le fait est que dans les plans néerlandais de 1641, São Luís présentait déjà un aménagement urbain régulier.

de la région administrative de l'État de Maranhão, pour cela elle est élevée à la catégorie d'un village et en 1677 d'une ville. Étant donné que depuis le début de São Luís a été conçu comme le siège administratif de la région, elle disposait donc d'appareils institutionnels et des fonctionnaires spécialisés à l'exécution des activités. Par conséquent, à l'exemple d'autres villes de la même souche, São Luís comptait avec une organisation administrative :

(...) constitué par un Gouverneur-général, un *Ouvidor geral* pour les affaires de la justice, un *Capitão-mor* de la côte pour les affaires militaires et un *Provedor-mor* du Trésor. Subordonnés à ces autorités ont été développés tribunaux, les organismes de collecte des impôts et les organisations défensives, constituant, par conséquent, un noyau administratif et militaire. (Goulart Reis Filho, 1968, p. 33).

La spatialisation de cette organisation politique se reflète directement dans la configuration urbaine de la ville de São Luís. Ainsi, l'aménagement urbain du haut du promontoire a été organisé à partir d'une place centrale autour de laquelle seraient construits les bâtiments représentatifs de la puissance métropolitaine dans la colonie, protégé par un mur environnant, aujourd'hui disparu (actuellement il ne reste que deux bastions et le mur Est de l'ancienne muraille). Cette disposition assume, selon Araújo (1998), une configuration archétypique de « centre du monde », le berceau de la vie et de la civilisation répandus par les institutions métropolitaines au milieu d'un monde barbare et inconnu⁴¹.

Le palais du Gouverneur-Mor est l'un des éléments qui n'apparaît que dans cette catégorie de ville coloniale, à l'exemple des villes de Rio de Janeiro et Salvador. Siège du pouvoir administratif de la région, à São Luís le palais des Gouverneurs, l'actuel *Palácio dos Leões*, qui est situé sur une extrémité de la place conçue par Frias, a été construit en 1626, et intensément modifié le long du temps jusqu'à atteindre les contours néoclassiques actuels.

À l'autre extrémité de la place a été construit en 1619 l'ermitage dédié à *Nossa Senhora da Vitória* (Notre-Dame de la Victoire) financé par le troisième *Capitão-Mor* du Maranhão Diogo Machado da Costa, ce qu'a donné origine plus tard à la Cathédrale Métropolitaine et au siège de la Diocèse de São Luís do Maranhão en 1677. À côté de l'église a été construit en 1622 le Collège Jésuite pour l'éducation des enfants des colons, reconstruit en 1690.

À côté du palais des gouverneurs était placé la *Casa de Câmara e Cadeia*, institution essentielle

⁴¹ L'approche de l'urbanisme colonial portugais en termes de symbole et de rite est extrêmement riche. Le processus de composition de la forme urbaine est la première et la plus importante donnée d'identification symbolique et ritualiste. La place, utilisé comme matrice génératrice du dessin et identifié avec le centre de la ville, établit une référence symbolique claire, aux contours archétypaux, à l'identification du " centre du monde ", du berceau de la vie et de la civilisation, que la présence du *pelourinho* ne vient que renforcer, balisant avec les attributs du pouvoir, la charge symbolique de l'espace central. Les contours de la place, marqués par les bâtiments les plus représentatifs (l'église, la chambre, la prison et le Palais des Gouverneurs), assument le rôle du symbole que donnet de signification à l'espace-place, tout en incorporant le référentiel symbolique des institutions qu'ils représentent [religion et État]. (Araújo, 1998, p. 41)

dans toutes les villes coloniales brésiliennes car c'était le siège du *Senado da Câmara*, principale institution pour l'organisation des villes au Brésil à l'époque, et donc le centre de la prise des décisions législatives et judiciaires. L'institution existait à São Luís depuis 1615, créée par le Général Alexandre de Moura, cependant le siège définitif n'a été construit qu'en 1689.

Un autre élément clé dans la fondation d'une ville coloniale est le *pelourinho* comme nous l'avons déjà référé. Symbole de l'émancipation municipale au Portugal, au Brésil, il s'assume comme un symbole de la justice et du pouvoir royal et le lieu de l'application des peines aux condamnés et aux esclaves, ce pour cela qu'au long du temps le *pelourinho*⁴² devient emblème de l'oppression monarchique au Brésil.

À composer l'ensemble urbain de cette place forte, quelques résidences de colons y ont été disposés soigneusement, de morphologie simple et constitués seulement de rez-de-chaussée. Cette zone a été toujours privilégiée car elle était libre d'inondations, protégée contre les attaques extérieures par le promontoire et le mur et favorisée par l'abondance des vents et des vues de la baie. Au siècle XVIII elle est devenue une des zones nobles de la ville avec l'installation des maisons des familles aisées.

Ayant la place forte comme point central du plan d'où part la composition du dessin de la voirie, la cartographie hollandaise révèle la configuration urbaine de São Luís avec un tracé essentiellement régulier, relié à la place-matrice par des ouvertures dans les murs du Fort São Luís d'où partent des rues qui reliaient la partie supérieure et la partie inférieure de la ville à l'époque. Ces ouvertures sont au nombre de deux sur la carte néerlandaise de 1644 et trois sur la carte de 1660.

L'aménagement urbain se compose à son tour de rues plus ou moins droites, orientées Nord-Sud croisées perpendiculairement par des rues orientées Est-Ouest. Les rues sont disposées de manière à former des blocs carrés et rectangulaires, étant pratiquement symétriques dans la partie sud du terrain et de blocs de tailles variés mais disposés régulière et géométriquement à l'est. Cependant, l'analyse comparative des cartes hollandaises avec les cartes actuelles a révélé un tracé avec des rues légèrement irrégulières en raison des adaptations nécessaires de l'abstraction du plan à la réalité du terrain de configuration escarpé.

⁴² À São Luís il y a des traces de l'existence d'un *pelourinho* daté de 1815. Ici, nous soulignons le fait que ce *pelourinho* remonte seulement au début du XIXe siècle. Plusieurs étaient les intellectuels qui se plaindraient sur le fait que la ville ne possède pas cet instrument de justice, même si elle était une ville importante à l'époque. Face à cette particularité, l'hypothèse que se pose est que celui-là n'a pas été construit puisque la fondation de la ville remonte à la période de l'Union ibérique, et donc une telle structure serait la représentation en loco de la puissance espagnole, sous laquelle se trouvait Portugal à l'époque : « (...) il y avait des plaintes (...) comme ceux de Bernardo José da Gama, en 1813, qui a été *Ouvidor e Juiz de Fora* à Maranhão : Il n'y a pas de Pelourinho (chose étonnante) puisque la *Câmara* a des revenus de plus de 1300 cruzados annuels. » (Martins, 2005, p. 64).

Une telle disposition orientée selon les points cardinaux tient compte de la position solaire et de la direction des vents dominants venant du nord et de l'est. Ceci prévoyait l'optimisation de la ventilation et conséquemment du confort thermique à l'intérieur des futures habitations qu'y seraient construites. Situées dans une zone tropicale, les adaptations au climat faites dans l'architecture et dans l'urbanisme ont toujours été des préoccupations cruciales pour le maintien de la salubrité de la vie citadine à São Luís.

Enfin, on met en évidence l'existence, déjà à cette période, de l'embryon de ce qui allait devenir la *Rua Grande* (Rue Grande), en tant que fils-rouge de l'expansion de la ville vers l'intérieur de l'île aux siècles XVIII et XIX. Les plans hollandais montrent la rudimentaire *Rua Grande* déjà au XVII^{ème} siècle avec les principes de la configuration qu'ira la caractériser dans les siècles suivants. Il est perçu que la rue part de la zone centrale du tracé urbain colonial et continue dans la direction est vers l'intérieur de l'île, sans qu'il soit représenté, cependant, le point final du chemin, démontrant que Frias de Mesquita, en prédisant la croissance de la ville, a tracé l'axe de l'expansion urbaine en lui donnant une direction spécifique.

Si on analyse la rue dans une échelle régionale on voit que ce chemin a servi à joindre les deux extrémités Est-Ouest de l'Île de Maranhão (Figure 11), et relie précisément le noyau urbain de São Luís au noyau urbain de la ville de *São José de Ribamar*, où le Français avait également implanté une forteresse que plus tard a été reprise par les Portugais. (La question de la Rue Grande associé au développement urbain de la ville sera approfondie dans le chapitre 3).



Figure 11 : le probable tracé de la Rua Direita (en rouge) depuis le centre historique de São Luís vers l'intérieur du territoire de l'Île du Maranhão.

Source : (Espírito Santo, 2006, p. 67) (adapté)

L'existence d'une autre voie dans la direction nord-sud corrobore à l'hypothèse de prédiction de la croissance et de la direction d'expansion du réseau urbain. La rue qui correspond aujourd'hui à *Rua do Egito* croise la *Rua Grande* dans une espèce de formation *cardo-decumanus* des *castrums* romains (voir Figure 14). Ladite rue part de l'ancien port de débarquement situés aux marges de la rivière *Anil* dans la plage du *Cajú* vers l'extrémité sud de

la péninsule jusqu'aux marges de la rivière *Bacanga*, dans une tentative d'établir une connexion directe par terre entre ces deux rivières.

En raison de la configuration originale du terrain, entourée par des bancs de sable et de réentrées, le noyau urbain de São Luís a été confiné, au cours du premier siècle d'existence, au promontoire à l'extrémité nord de la projection de la terre à l'est de l'île de Maranhão. Ce n'est qu'au XVIII^{ème} siècle que la ville grandit et étend son réseau urbain au-delà du tracé de Frias et des plans hollandais vers l'intérieur de l'île. Également on gagne plusieurs mètres carrés de terrain à la rivière avec les enfouissements des siècles postérieurs. L'expansion du tissu urbain, à son tour, a maintenu la logique orthogonale régulière du plan primitif, prouvant son efficacité dans l'organisation urbaine de la ville.

Compte tenu de l'étude du tissu urbain de la ville, il se fait nécessaire la compréhension des motivations historiques et théoriques qui ont étayé les décisions pour la composition du plan urbain colonial de São Luís et c'est à cet objectif que le prochain chapitre est dédié.

2. LA VILLE DE SÃO LUÍS JUSQU'À 1755 : ENTRE LA THEORIE ET LA PRATIQUE

ABSTRACT

The city of São Luís has always been relegated to a secondary role in the context of Portuguese urbanism, for this we seek to emphasize its place in the context of the formation of a Portuguese urban planning model. Thus, according to the analyses, it is hypothesized that the city of São Luís assumes a unique character in the face of Brazilian colonial cities due to its orthogonal urban layout, never seen before in Brazil at the time.

The aim is, then, to deepen the case of São Luís in the historical context of colonial urban formation in Brazil and the establishment of a Portuguese urban model whose apogee, after countless experiments in the overseas territories, has concentered in the reconstruction of the city of Lisbon, (occasioned by the earthquake of 1755 and the consequent destruction of the city) and in the construction of the *Vila Real de Santo Antônio* (Royal City of Santo Antônio), located in the south Portugal, in 1776.

In this way, it is through the analysis of the professional career and theoretical training of *the Engenheiro-Mor* responsible for the development of the urban plan of the city of São Luís, Francisco Fraix de Mesquita, that we will seek to reveal the theoretical bases for the design of *ludovicense* urban plan.

La ville de São Luís a été toujours relégué à un rôle secondaire dans le contexte de l'urbanisme portugais, pour cela on cherche à mettre l'accent sur sa place dans le cadre de formation d'un modèle d'urbanisme portugais. Ainsi, d'après les analyses, on lance l'hypothèse de que São Luís assume un caractère unique face aux villes coloniales brésiliennes due à son tracé urbain orthogonale, jamais vu auparavant au Brésil à l'époque.

On vise, alors, approfondir le cas de São Luís dans le contexte historique de formation urbaine coloniale au Brésil et de constitution d'un modèle urbain portugais dont l'apogée, après des innombrables expérimentations dans les territoires d'outre-mer, s'est concrétisé dans la reconstruction de la ville de Lisbonne, (occasionné par le tremblement de terre de 1755 et la conséquente destruction de la ville) et dans la construction de la *Vila Real de Santo Antônio* (Ville Royale de Santo Antônio), situé dans la région sud du Portugal, à la frontière avec l'Espagne, en 1776. Selon affirme Rossa : "Le phénomène urbanistique *pombaline*¹ isolé a cessé d'exister et le terme est devenu indicatif de la période au cours de laquelle l'École Portugaise d'Urbanisme a atteint son expression maximale. » (Rossa, 2002, p. 308-309)

Il est vrai que le Portugal établissait son pouvoir dans les territoires de l'outre-mer à travers de ses *agents de l'urbanisme* comme a bien dit Araújo (1998), dans un première moment représenté par la figure de l'*Engenheiro-Mor*. Cette classe de professionnels s'agissait en réalité, des agents qu'on eut le rôle de transmettre les formes urbaines portugaises dans tout le territoire de l'empire.

La Couronne espagnole a fourni à ses colonies un règlement pour la formation des villes. La couronne portugaise a fourni ses employés pour le faire. Agents de l'urbanisme. Comme il y en avait ceux du trésor, de la justice ou de la religion. Cette compréhension de faire des villes une tâche du service public se réfère à un cadre d'urbanisme d'une manière intrinsèquement idéologique et intimement liée au pouvoir. (Araujo, 1998, p. 28).

De cette façon c'est à travers l'analyse du parcours professionnel et de la formation théorique de l'*Engenheiro-Mor* responsable de l'élaboration du plan urbain de la ville de São Luís, Francisco Frais de Mesquita, qu'on va chercher à comprendre les motivations derrière les choix pour la conception du ledit plan.

En outre, la question de la formation de l'École Portugaise d'Urbanisme a été exhaustivement étudiée par des auteurs comme Walter Rossa, Orlando Ribeiro, Luísa Trindade, Rafael Moreira, Manuel Teixeira e Margarida Valla, cités auparavant. Dans cette étude on se limitera à expliquer succinctement en quoi consiste cette École, sa formation et ses principes théoriques afin de pouvoir établir la place que São Luís assume dans la formation de son corpus théorique.

¹ Réfèrent aux innovations de la période dont le Marquis de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo était à la tête de l'administration du royaume pendant le règne du roi portugais Dom José I, compris entre 1750 à 1777.

2.1. La formation d'un corpus théorique de l'urbanisme portugais

Comme on a vu auparavant, la planification de la ville de São Luís a été à la charge de l'*Engenheiro-Mor* Francisco Frias de Mesquita. Dans cette partie on va exploiter le parcours historique et théorique qu'ont eu de l'influence dans la formation professionnelle de l'ingénieur et en parallèle on va exploiter brièvement le développement historique de l'enseignement de l'architecture et de l'ingénierie au Portugal afin de dévoiler les sources qu'ont fournies les bases théoriques pour la conception de plain urbain *ludovicense*.

2.1.1. Brève historique de l'enseignement de l'architecture et de l'ingénierie au Portugal au XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles

La compréhension du profil professionnel de l'ingénieur militaire au Portugal passe par l'étude des traités élaborés par les instructeurs responsables de la formation officielle dans les « *Aulas de Arquitetura Militar* » (Classes d'architecture militaire), car c'est dans ces traités qui sont exprimés les idées et les théories enseignées et puis transposées à l'application pratique *in loco* dans les chantiers de construction. Cependant, ces « *Aulas* » (classes) étaient très différentes de ce qu'on conçoit aujourd'hui comme Académie :

Il s'agissait des « Leçons théoriques et pratiques » enseignées par l'*Engenheiro-Mor* du Royaume (dans le cas de Lisbonne) ou par l'ingénieur-directeur d'une province ou d'un ingénieur en chef d'une ville particulière (accompagné d'un professeur adjoint), destiné essentiellement à un petit nombre de « partisans » (ce nombre oscillait entre trois, quatre, six, dix et douze) - jeunes membres de la structure de l'armée ayant un talent particulier pour la profession, qui recevaient une rémunération pour cela et étaient examinés annuellement. (Bueno, 2007, p. 18).

En 1562, il est créé la « *Escola Particular dos Moços Fidalgos do Paço da Ribeira* » ou « *Lição dos Moços Fidalgos do Paço da Ribeira* » (Cours des jeunes nobles du Paço da Ribeira) par la Régente D. Catarina² dans le but d'éduquer le futur roi D. Sebastião³ et où on enseignait le latin, les mathématiques et la « *Aula da Efera* » (ou cosmographie). . En 1573, Antônio Rodrigues, alors « *Mestre de Todas as Obras Régias* » (Maître de toutes les Œuvres Royales) » et « *Mestre das Obras das Fortificações* » (Maître des Travaux des Fortifications), compte tenu de son poste prestigieux, est chargé d'enseigner l'Architecture aux étudiants. Il a écrit deux traités : un en 1576 et l'autre en 1579 :

² D. Catarina de Áustria – reine de Portugal (Torquemada (ES), 14 janvier 1507 – Lisbonne (PT) 6 février 1578)

³ Dom Sebastião I – roi portugais. Sa mort, dans la bataille de Alcácer-Quibir, gère une crise de succession vu qu'il n'avait pas d'héritier. Deux ans après, le roi Filipe II de Espagne est élu roi de Portugal et s'initie la période de l'Union Ibérique. (Lisbonne (PT), 20 janvier 1554 – Alcácer-Quibir (Maroc), 4 août 1578)

Le premier parle sur l'architecture militaire, la géométrie, la trigonométrie et la perspective et a essentiellement a pour référence les traités de Vitruvius (dans la traduction de Daniele Barbaro), Alberti, Pietro Cataneo, « *Il Primo Libro* » et « *Il Secondo Libro di Perspectiva* » di Sebastian Serlio Bolognese" et Cósimo Bartoli. Le second traité est une nouvelle version de la précédente, datée de 1579, qui contemple spécifiquement les questions de géométrie, basée sur le livre I de Serlio. (...) Ces traités sont une source importante de références théoriques qui ont soutenu la première initiative d'enseignement officiel de l'architecture militaire, en langue vernaculaire, en dehors du circuit italien. (Bueno, 2007, p. 18)

Plus tard, pendant l'Union Ibérique, lors d'une visite à Lisbonne en 1581-1582, le roi Filipe II d'Espagne et I de Portugal, très impressionné de cette institution décide d'en créer une similaire à Madrid en 1583. Nommée « *Academia de Matemáticas e Arquitetura* »⁴ (Académie des mathématiques et Architecture) était établissement sans précédent en Espagne.

Dans les deux institutions, les travaux des maîtres italiens ont été traduits vers les langues vernaculaire, portugais et castillan, contribuant à la diffusion des idéaux de la Renaissance en Espagne et Portugal. Cela démontre que l'unification des couronnes a provoqué d'intenses échanges de méthodes constructives et de modèles entre les intellectuels des deux royaumes, cependant, selon Rossa (2002) l'autonomie des institutions a été maintenue.

Au Portugal, après l'extinction de la « *Escola de Moços Fidalgos* » en 1583, les jésuites créent sept ans après, la « *Aula da Esfera* » (Classe de la Sphère) dans le Collège de *Santo Antão* en donnant continuité à l'enseignement officiel de l'Architecture dans le pays. En 1594, Felipe Terzi, l'actuel « *Mestre de Todas as Obras Régias* » et « *Arquiteto Geral* » (Architect Général), assume l'enseignement de la « *Aula de Arquitetura* » directionné à trois étudiants. Il est à partir de Terzi que l'activité d'enseignement passe à être liée à la position de « *Mestre de Todas as Obras Régias* ».

Après les Guerres de Restauration, Portugal se confronte avec la nécessité de fortifier ses frontières dans la Péninsule Ibérique et d'assurer ses territoires en outre-mer. Pourtant le pays affronte une carence de professionnels aptes à concevoir des projets de défense qui pourraient combattre les nouvelles technologies de guerre qui émergeaient. La solution dans un premier moment a été l'importation de professionnels pour la plupart italiens, mais aussi des néerlandais, Français et belges, qui étaient à l'avant-garde des expériences dans le domaine de la défense et

⁴ C'était un centre polytechnique, où les jeunes nobles étaient enseignés à la nature spéculative, associés à leurs applications pratiques, en particulier en ce qui concerne l'architecture nautique et militaire. Parmi les matières enseignées figuraient l'arithmétique, la géométrie et la mesure, la mécanique, l'astrologie, le gnomonique, la cosmographie, la géographie, la perspective, la musique, l'architecture, la peinture, l'artillerie et l'art de la fortification. (Bueno, 2007, p. 17).

⁵Le *Colégio de Santo Antão* était en activité depuis 1545, plus ce n'est qu'en 1590 qu'il a une chaire spécifique pour l'enseignement des mathématiques, de la Cosmographie (Sphère), de la Géométrie, de l'astronomie et de l'art de la fortification.

d'urbanisation des territoires.

Le mouvement des experts techniques parmi toute l'Europe au XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècle, selon Cardoso de Matos *et al.* (2017), avait comme but d'établir un corpus technique ciblés vers les nouvelles pratiques de gouvernance fondées sur trois principes essentiels, c'est-à-dire uniformisation, modernisation et centralisation de l'État. « La formation des experts techniques compétents étant perçue comme une condition essentielle de cette politique, ladite préoccupation a stimulé, de part et d'autre, la quête de modèles d'enseignement adaptés, issus des pays considérés comme des espaces de référence. » (Gouzévitch; Cardoso De Matos; Martikanova, 2017, p. 246).

En vrai, ces mêmes principes de modernisation du royaume ont stimulé l'échange de spécialistes depuis les principes du XVI^{ème} siècle entre le Portugal et le reste des pays européens. Toutefois, l'Union Ibérique a accéléré le processus de développement des techniques de défense et d'organisation du territoire dans les Portugal ainsi que dans ces colonies. Cela est dû, entre autres, au fait que l'Espagne, à cette époque, possédait des domaines à Naples, Sicile et Milan, où était l'endroit où affleuraient la Renaissance et les plus récentes innovations dans le domaine de l'urbanisation et de la fortification. Alors, cela facilitait l'échange des maîtres « *fortificadores* » (fortificateurs) entre l'Italie et l'Espagne (et par conséquence Portugal) en envisageant une meilleure préparation de ces professionnels pour le métier, ce qui a été déterminant pour l'accélération du processus de développement urbanistique espagnol et portugais. Ceci était un des plus importants légats de l'unification dans le domaine de l'urbain.

L'influence de ces étrangers spécialisés bien comme la nécessite croissante de ce genre de métier pour l'organisation de l'empire, cela contribue à la création d'une école d'architecture au Portugal, dans le but de former des professionnels portugais dans l'art du projet. Après la séparation, en 1647 le roi João IV fonde la « *Aula de Fortificações e Arquitetura Militar da Ribeira* » (Classe de Fortification et Architecture Militaire de *Ribeira*) à Lisbonne, ayant comme premier enseignant Luís Serrão Pimentel.

La systématisation d'un corpus théorique et méthodologique dérivé de la « *Aula de Fortificações* » inaugure une nouvelle phase d'enseignement de l'architecture et de l'ingénierie au Portugal et contribue à l'institution et à la diffusion d'un modèle d'urbanisme portugais pour l'ensemble de l'empire (ce sujet sera mieux étudié dans la section 2.1.3, page 48). Cela va officialiser le titre de « Ingénieurs Militaires » au Portugal.

Cependant, quoique les nouveaux architectes et ingénieurs militaires aient été continuellement formés, cela n'a pas répondu suffisamment à la demande pour cette classe de professionnels,

les seules capables d'organiser les vastes territoires que comprenait tout l'empire portugais. Cette situation a conduit à la création des nouvelles « *Aulas de Fortificação* », similaire à « *Aula da Ribeira* », créées dans d'autres provinces portugaises aussi que dans les colonies du Brésil, Inde et Afrique à partir du XVII^{ème} siècle⁶ (les « *Aulas de Fortificação* » de São Luís a été créée en 1699). Ainsi, selon Goulart Reis Filho (1968) le nombre d'ingénieurs au Brésil passe de cinq en 1650 à vingt-cinq entre 1700 et 1725. Selon Trinchão et Souza (2006) entre 1500 et 1822, un total de 244 ingénieurs militaires étaient actifs au Brésil et selon Margaret (2014a) au Maranhão, 24 ingénieurs militaires y ont travaillé entre 1615 et 1870 (voir Annexe Tableau II).

2.1.2. La formation de l'*Engenheiro-Mor* avant la « *Aula de Fortificação* »

Le terme « *Engenheiro-Mor* » désignait le professionnel militaire chargé par le roi de la conception et de l'exécution des « (...) travaux de fortification celles-ci souvent liées à la structuration du réseau urbain, à la tâche d'identifier le lieu, de délimiter l'espace et de construire les principaux bâtiments représentatifs de la puissance de la métropole sur place. » (Prata, 2011, p. 141).

Selon Bueno (2007) le terme « *engenheiro* » (ingénieur) apparaît pendant la période de l'Union Ibérique et jusque-là, ces professionnels étaient appelés « *mestre de fortificação* » ou « *fortificador* » (maître des fortifications). Selon l'auteur, il est dû au Crémones Leonardo Turriano le poste de premier *Engenheiro-Mor* du Royaume de Portugal en 1598 et au siennois Tibúrcio Spanochi⁷ le premier poste d'*Engenheiro-Mor* de l'Espagne entre 1601 et 1606.

En plus de l'*Engenheiro-Mor* du Royaume, il y existait aussi des « *Engenheiros-Mor* » qui étaient détachés pour travailler dans les colonies, les soi-disant « *Engenheiros-Mor das Conquistas* » (*Engenheiros-Mor* des Conquêtes). Les Italiens Giovanni Battista Cairatis⁸ et Baccio de Filicaia⁹ ont été les premiers *Engenheiros-Mor* de l'Inde en 1583, et du Brésil¹⁰,

⁶Les « *Aulas de Fortificação* » ont été créées dans les villes telles que Salvador (1696), Rio de Janeiro (1698), Goa (1699), Angola (1699), São Luís (1699), Recife (1701), Viana do Castelo (1701), Tavira, Elvas (1732), Almeida (1732) et Belém (1758)

⁷ Selon Tavares (1965) Tiburcio Spanochi (Siena (IT), 1543 – Madrid (ES), 1606) était un ingénieur d'origine italienne au service de l'Espagne et du Portugal. En tant qu'ingénieur en chef de Felipe II pendant l'Union Ibérique a conçu et dessiné les fortifications de Bahia, face à la nécessité urgente pour la défense de cette place étant les œuvres exécutées par Francisco de Frias de Mesquita. Il a également conçu le tracé des villes de Salvador et Recife, comme indiqué dans la lettre de Felipe II à Diogo Botelho, gouverneur du Brésil, datée de 1606

⁸Giovanni Battista Cairati -Architecte militaire milanais (Cairate (IT),? - Goa, 1596)

⁹Baccio da Filicaia - Architecte militaire florentin (Firenze (IT), 1565 - Salvador (BR), 1628)

¹⁰ « La fondation de Salvador en 1549 et la performance de Luis Dias, son maître des fortresses, peut être la première référence de la performance de l'ingénierie militaire en Amérique portugaise. (...) Les responsables de cette charge étaient censés être les ingénieurs militaires qui, par la suite, au cours du 16^{ème} siècle, ont été nommés

entre 1597-c et 1602 respectivement. Il y avait aussi des *Engenheiros-Mor* qui travaillaient dans les autres provinces du royaume du Portugal comme Alentejo et Algarve.

On souligne la diffusion des idées italiennes qui ont contribué à l'évolution de l'architecture et de l'ingénierie militaire portugaise, surtout grâce à l'influence d'étrangers des maîtres « *fortificadores* » italiens qui ont travaillé au Portugal et dans les Conquêtes d'outre-mer tels que Garcia de Bolonha (en 1526), Gabriel Tadino di Martinengo (en 1528), Benedetto da Ravenna (en 1541), António Ferramolino (en 1549) et Filippo Terzi¹¹. Ce dernier étant considéré comme le premier professeur officiel d'architecture au Portugal :

"l'embauche de Filippo Terzi, (...) comme tant d'autres avant lui, en tant qu'ingénieur en chef de D. Sebastião en 1576, inaugurerait une période de présences assidues d'ingénieurs militaires italiens dans l'Empire portugais, accentuée par l'ascension de Felipe II d'Espagne sur le trône portugais ». (Correia, 2017, p. 156).

En outre, des traductions d'œuvres classiques ont été faites vers la langue portugaise¹² et le castillan. Ces ouvrages traitaient principalement de l'architecture et de l'ingénierie et ont été écrites par des auteurs tels que Vitruvius, Sagredo, Cataneo et Alberti dont les textes soutenaient les idées de la Renaissance dans ces domaines. "Le néologisme architecte, d'origine vitruvienne, surgit à cette époque au Portugal, s'étendant à la plupart des professionnels seulement dans la période *filipine* » (Moreira, 1995, p. 59)

Dans la première moitié du XVI^{ème} siècle, Bologne est l'un des principaux centres italiens où l'expérimentation architecturale est à l'avant-garde et patrie d'artistes importants de la Renaissance tels que Sebastiano Serlio, Bramante, Michelangelo et Filippo Terzi. On souligne alors, le fait que Terzi a été influencé, par question de proximité, par les principaux artistes et penseurs de la Renaissance italienne.

Selon Antonucci (2017) il est grâce à sa brillante carrière professionnelle unique que Terzi assume un rôle important dans les relations politiques et artistiques au 16^e entre Italie et Portugal au s'établir comme principale porte-parole entre le Duc d'Urbino et le roi Felipe II Espagne et I de Portugal; ainsi comme sur le plan artistique en « s'établissant comme l'un des principaux acteurs de la diffusion des langues de la Renaissance italienne au Portugal. »

pour l'Amérique portugaise: Pero de Carvalhaes [1557]; Francisco Gonçalvez, à Rio de Janeiro [1571]; Alexandre d'Urbino, déjà dans l'administration philippine [1588]; Baccio de Filicaccia, Batista Antonelli et l'aide Gaspar de Sampers, liés à la construction de Filipéia [1585] et Natal [1599]; et Francisco Frias de Mesquita, ingénieur en chef de l'Amérique portugaise, en 1603. » (Prata, 2011, p. 127).

¹¹ Filipe Terzi – Architect et ingénieur italien (Bolonha (IT), 1520 – Setúbal (PT), 1597)

¹²Quelques traités traduits en langue vernaculaire portugaise dans cette période : "*de Architectura*" de Vitruvius, traduite par Pedro Nunes entre 1537 et 1541 ; "*De Re Aedificatoria*" de Alberti traduite par André de Resende en 1551 ; Euclide's "*Geometry*", traduite en 1559 par Domingos Peres; "*De Arcibus condendis*" de Albrecht traduite par Isidoro De Almeida en 1552.

(Antonucci, 2017, p. 83). Au démontrer la maîtrise de l'application des modèles des forteresses étoilées, la compétence de Terzi « (...) amènent lui au *leadership* de la « *Aula de Architectura do Paço da Ribeira* », officialisé par Filipe II en 1594 ». (Correia, 2017, p. 157). En parallèle, il fonctionnait un autre cours, appelée « *Lição de Matemática* » (Leçon de Mathématique) laissé à la charge du *Cosmógrafo-Mor* (Cosmographe-Mor) du Royaume, à cette époque enseignée par João Batista Lavanha¹³.

L'organisation du territoire portugais jusqu'alors était basée sur la connaissance empirique acquise par les responsables administratives chargés de l'aménagement urbain. Cet empirisme et le manque d'une planification systématique de l'espace urbain se reflétait dans la morphologie des villes du XV^{ème} siècle :

L'absence d'un programme d'architecture au sens strict et la négligence avec laquelle jusque-ici on instituait une certaine régularité, la substitution de la préconception urbaine comme moyen efficace de régler l'urbanisme par un contrôle individualisé de l'occupation des rues ouvertes avec parcimonie, parallèle à l'existence d'une normative qui poursuit un idéal de ville, mais jamais une ville idéale, permettent de découvrir un processus acculturé de produire ville qui peut être identifié avec le brin organique de la propre rationalité urbanistique. (Rossa, 2002, p. 334).

L'enseignement institutionnalisé de l'architecture et de l'ingénierie pour l'organisation et la défense du territoire commence à se structurer à cette période grâce à la mise en œuvre des leçons d'architecture entraînées par l'afflux d'intellectuels italiens au Portugal. Ainsi, s'initie une nouvelle phase dans laquelle la fréquence dans les cours devient une condition préalable pour l'exercice de la profession :

The first institutional training (which initially took the form of three apprenticeship positions (or places) for the learning of architecture) appeared belatedly and spasmodically in the form of an architecture lesson. From the somewhat sketchy sources available, it is clear that this was not an educational establishment in the common sense of the word. Rather, it involved the institutional creation of places for architecture apprentices, who were trained by the Master of the Royal Works. (...) The second important feature concerns the practical training in the art (and the act) of drawing. (...) The third and most salient detail concerning this structure was its teaching activity, which became a necessary condition for exercising the profession of architect within the administrative framework of the royal works. (Conceição, 2010, p. 3-5)

Toujours selon Conceição (2010), le fait que la formation de ces professionnels a acquis une composante théorique est mis en évidence dans le manuscrit laissé par Terzi, un petit carnet de notes (*taccuino*) avec seize feuilles remplies de dessins et de croquis, datées de 1578¹⁴ (voir

¹³ João Batista Lavanha – ingénieur, mathématicien et cosmographe portugais (Lisbonne (PT), 1550 – Madrid (ES), 31 mars 1624)

¹⁴ Le travail se compose de: "Embodometria, o Misura di Superficie" (f. 1v.-2); "Stereometria, o misura de Corpi Solidi" (f. 2v.-4); "Del Ordine Toscano" (f. 5v.-6); "Del Ordine Dorico" (f. 6v.-7); "Del Ordine Jonico" (f. 7v.-8); "Del Ordine Corintio" (f. 8v.-9); "Del Ordine Composito" (f. 9v.-10); [Calculs des proportions des éléments constitutifs des Capiteux, des fustes, des bases et des corniches de différents ordres architecturaux] (f. 10v.-11v.); "Sagome di Piedestalli con Base Toscane" (f. 12); "Sagome di Piedestalli con Base Toscane" (f. 12); "Sagome di Cornici, Fregi, et Architravi Dorici" (f. 12v.); "Jonico. Cornici, Fregi, Architravi. Piedestalli, et Base. et Imposte

Annexe Figure VI) :

In it, written discourse is replaced by drawings, which could have been related to the first stage of this pedagogical activity. Although most of the content is drawn, there is evidence that it has been organized pedagogically. At the beginning, there is material relating to elementary geometry, which is followed by the sequence of the architectural orders. (...) This therefore represents a synthesis of the minimum knowledge required for the exercise of architecture (...). (Conceição, 2010, p. 6)

Ainsi, Filippo Terzi était le prédécesseur de Nicolas de Frias dans l'enseignement de l'architecture, qui à son tour était le maître de Francisco Frias de Mesquita (un parent à soi probablement). Terzi a travaillé avec Nicolau de Frias à plusieurs reprises et tous les deux ont accompagné le roi D. Sebastião à la bataille d'*Alcácer-Quibir* en août 1578. Il est donc pertinent de supposer que la formation d'intellectuel de la Renaissance de Filippo Terzi a exercé une certaine influence sur la production artistique et architecturale de Nicolau de Frias et, par conséquent, sur celle de Francisco de Frias, ainsi que sur l'institutionnalisation et diffusion de l'enseignement de l'architecture et des idéaux de la Renaissance au Portugal.

2.1.3. Luís Pimentel et la fixation d'un modèle d'urbanisme portugais

Luís Serrão Pimentel est né à Lisbonne en 1613 et était un officier militaire qui a occupé les postes de *Cosmógrafo-Mor* officiellement en 1644 et d'*Engenheiro-Mor* du Royaume en 1671, peu avant sa mort en 1679. Il a étudié au Collège des Jésuites de *Santo Antão* où il a assisté à « *Aula da Esfera* » et a étudié les sciences humaines. Il a également reçu des influences des ingénieurs *filipines* et français.

Due à sa formation très complète, il a été nommé cosmographe en 1641 lorsqu'on « crée la « *Aula de Artilharia e Esquadria* » (Cours d'artillerie et *esquadria*), la première école officielle de l'éducation militaire au Portugal, destiné à l'enseignement théorique et pratique des artilleurs. » (Sousa, 2014, p. 2). Plus tard, en 1647, en réponse à sa demande, il fut chargé par le roi João IV de Portugal d'organiser et de coordonner, la « *Aula de Fortificação e Arquitetura Militar da Ribeira das Naus* » (Cour de fortification et d'architecture militaire de la *Ribeira das Naus*) à Lisbonne où ont été formés les premiers ingénieurs militaires de Portugal. Entre 1651

d'Archi" (f. 13); "Corintio, et Composito. Cornici, Fregi, Architravi et Capitelli. Quatro Imposte d'Archi" (f. 13v.); "Corintio et Composito. Cornici, Fregi, Architravi, Capitelli, et Imposte d'Archi, d'Ordine Corintio, Composito et Piedestalli " (f. 14); "Corintio, et Composito. Cornici, Fregi, Architravi, Capitelli, Base, et Bassamenti, con Imposte d'Archi" (f. 14); " Cime di Palazzi, o altro" (f. 15-15v.); [Calculs pour faire des flûtes dans une colonne, et calculer les proportions des éléments constitutifs d'un autel, et "Poste par Cavalli"] (P. 15v.-16). Le présent ouvrage, attribué à Filippo Terzi, n'est pas inclus dans sa bibliographie, ce qui est le cas des notes élaborées dans le contexte de l'activité pédagogique développée par l'architecte italien. » FERREIRA, Teresa A. S. Duarte, Estudos de embadometria, estereometria e as ordens de arquitetura. Site institutionnel de l'Archive Nationale de Lisbonne. Disponible sur : <http://purl.pt/369/1/ficha-obra-terzi.html>. Accès en : avril, 2019.

et 1675, la « *Aula de Fortificação* » devient connue sous le nom de « *Academia Militar da Corte* » (Académie militaire de la cour).

Dans cette institution Pimentel développe un travail intense dans l'enseignement et la recherche sur l'ingénierie, les mathématiques, la cosmographie, l'artillerie et la fortification. Sa pensée est connue à travers des notes de ses élèves, des certains manuscrits tels que le « *Tratado de Castrametação e alojamento dos exércitos* » (c.1658) et « *Das fortificações de campanha e quartel de um exército* ». Cependant, son o ouvrage principale est le posthume « *Método Lusitânico de Desenhar as Fortificações das Praças Regulares e Irregulares* », publié en 1680, un an après sa mort. Cet ouvrage « (...) it's based on mathematics, geometry and accurate drawings, was innovative due to its pedagogic and didactic nature; it's a work in which image and text complement each other, seeking to establish relations between mathematical theory, geometrical representation and military practice in an accessible way. » (Conde, 2019, p. 113)

La pertinence du « *Método Lusitânico* » réside dans le fait qu'elle est l'un des premiers efforts, dans son domaine, pour l'établissement d'une identité nationale dans la période post-Restauration. C'est en elle que sont compilés les fondements théoriques et pratiques de l'École Portugaise d'Urbanisme.

D'autres ouvrages ultérieures telles que « *O Engenheiro Português* » de Manoel de Azevedo Fortes de 1728-1729 et le « *Tratado de Ruação* » de José Figueiredo Seixas sont venus consolider les principes établis auparavant par Pimentel et testés intensivement au cours de la phase prolifère de fondation de nouvelles villes coloniales, surtout aux siècles XVIII et XIX¹⁵.

L'émergence du « *Método Lusitânico* » est liée aux innovations de l'artillerie de guerre qu'ont amenées au développement de nouvelles techniques de défense et de construction des fortifications. Après la Restauration, le roi D. João IV embauche de nombreux étrangers pour diriger la reconstruction et la restructuration des forteresses portugaises. Cette influence étrangère se reflète dans les formulations de Pimentel, qui à son tour, à l'analyser de manière critique les traités des auteurs étrangers, cherche à affirmer la place de l'art de la guerre portugaises dans le contexte européen.

Dans la « *Método Lusitânico* », il analyse des auteurs comme Cellarius, Dôgen, Dilich, Goldmann et Deville, toujours à travers un regard critique, acceptant souvent leurs propositions, d'autres il présente la pensée de ces auteurs pour ensuite les réfuter en disant, à plusieurs reprises dans le traité : « C'est celle-ci la doctrine des meilleurs auteurs modernes », « Je suis

¹⁵ Selon Goulart (1989), seulement au Brésil ont été fondés 18 villes au XVI siècle, 38 au XVII siècle et 16 nouvelles villes jusqu'à 1720.

ma Méthode particulière ». En unissant la balistique, l'artillerie et les fortifications à la géométrie et aux mathématiques, « la méthode de Pimentel a élevé l'art militaire au niveau d'une science. Son « *Método Lusitânico de Desenhar as Fortificações* » a créé une véritable « école portugaise » dans le domaine de l'architecture militaire, étant un excellent recueil didactique (...). » (Sousa, 2014, p. 13)

Selon le Général Themudo Barata (2004) c'était avec Pimentel que les techniciens civils acquièrent le statut de militaire où le « bombardier » est passé à le « canonnier » et le « technicien et entraîneur de plomb » est devenu « ingénieur ». Ainsi, on institutionnalise le projet et la modification de l'espace comme étant tâche exclusive à la charge des ingénieurs militaires.

Le « *Método Lusitânico* » n'est pas un modèle, mais plutôt une méthode développée dans un contexte historique de transition, compris entre la définition des frontières, la consolidation d'un État Portugais et la transposition des limites territoriales à travers l'incorporation d'idéaux de modernisation des institutions. « D'une manière finalement claire, il ne s'agissait plus de poursuivre la régularité ou la concrétisation des modèles d'étude tirés des traités, mais plutôt de composer. Composer selon le programme, la réalité, les moyens (généralement restreints) et l'idéologie du pouvoir sans jamais perdre l'obsession de la proportion géométrique-mathématique, de la grande échelle au détail. » (Rossa, 2002, p. 293-294)

Pour ce faire, il ne prévoit pas l'établissement d'un modèle urbain souverain et d'imposition, mais plutôt des indications pour la construction d'une ville proche de ce qu'il serait l'idéal. En combinant les concepts mathématiques, la logique cartésienne, les idées de la Renaissance et les préceptes de castrametation des classiques romains, on peut définir les prérogatives de l'organisation de l'espace urbain. Il s'agit d'une méthode adaptable à la diversité des réalités que les ingénieurs trouveraient dans les expéditions de conquête, ailleurs, comme il bien explique :

Il suffit ce qu'on a donné jusqu'ici. L'Ingénieur expert et de valeur sera en mesure de fournir les particularités avec bon discours et considération. Je n'amené pas des images avec les dispositions des rues, places, et sites des maisons en plan car cela ne me semble pas nécessaire et que même sans celles-ci on comprend tout ce qu'a été dit auparavant, pour ne pas multiplier des images dans l'impression et aussi parce que pour ceux qui veulent les voir, ils pourront trouver dans des livres de plusieurs auteurs, et parce que très peu de fois on peut disposer d'un espace entièrement régulier (...). (Serrão Pimentel, 1680, p. 325).

C'est grâce au dessin que la conception a pris forme. Selon Bueno (2003) le dessin est fondamental dans ce processus car il assume une triple connotation: dans un premier temps, il se configure comme l'établissement d'un raisonnement (aperçu, prédéfinition et projet), qui passe ensuite par une représentation graphique à convertir ensuite en dessein, ou l'application de cette forme abstraite.

Cependant, la « *Método Lusitânico* » a des racines plus anciennes au Portugal. C'est dans la période manuéline¹⁶, marquée par une intense réforme administrative où, selon Rossa (2002), on a accompli une grande innovation : le succès dans la compilation claire et cohérente de l'enchevêtrement des codes et des postures accumulés depuis les « *Descobrimentos* »¹⁷ Cette recompilation s'appelait « *Ordenações Manuelinas* » (Ordnations Manuélines), promue par le roi D. Manuel I en 1512, auxquelles ont servi à affirmer la souveraineté royale et à imposer une unité nationale. Elles ont été successeurs des « *Ordenações Alfonsinas* » (Ordnations Alphonsines) de 1408 et prédécesseurs des « *Ordenações Filipinas* » (Ordnations Filipines) de 1603. Alors, les « *Ordenações Manuelinas* »

(...) implicitement et explicitement établissait une série de positions et de hiérarchies, un fonctionnalisme urbain. C'est là qu'on y trouve les premières références à la corde ou à la ficelle, qui établissent des règles concernant les avancés sur les façades (balcons, comptoirs, polals, marches), l'uniformité des matériaux et leur utilisation, les largeurs des rues, les dimensionnements des lots et des travées, entre autres en ce qui concerne l'hygiène, l'assainissement, les déchets, la sécurité incendie, etc. (...) Au moins dans le plan d'intentions dans tout cela est bien claire la volonté d'ordonner et de normaliser, parce que dans la pratique, la surveillance a été moins efficace. (Rossa, 2002, p. 375-377).

En outre, le premier traité sur l'urbanisme au Portugal a été écrit en 1575 par Antonio Rodrigues, mais il n'a jamais été publié, et ainsi, n'a pas eu assez de répercussions en mesure d'établir quelque influence. Semblable au « *Método* », ont été les « *Leyes de Indias* » promulgués en 1553 par le roi Felipe II d'Espagne, mais recompilées et édités seulement en 1680 sous le nom de « *Recopilacion de leyes de los reynos de las Indias* ».

Ces « *Leyes* » ont également été influencées par les traités italiens de la Renaissance. Composées par 149 articles, elles abordent divers thèmes concernant l'organisation des nouveaux territoires coloniaux. En ce qui concerne les articles qui traitent des questions liées à l'urbanisme, ceux-ci sont compris entre les articles numéros 111 à 130 (voir annexe). En ce qui concerne l'organisation des nouvelles villes, les « *Leyes* » prédisent un tracé similaire à celui des *castrums* romains, dans lequel la ville est implantée autour d'une place centrale, avec des rues droites parallèles et perpendiculaires formant des quartiers carrés, à leurs tours divisés en quatre lots chacun.

Parallèlement à ces influences, dans le domaine des sciences, le développement dans des mathématiques, de l'arithmétique, de la géométrie, de l'algèbre, de l'astrologie, de la trigonométrie et de la cartographie ont permis de décoder le monde en le dessinant, ce qui est l'une des plus grandes innovations de l'époque moderne et qui a exigé une grande capacité

¹⁶ La période *Manuelina* au Portugal correspond au règne du roi portugais Dom Manuel I (Alcochete (PT), 31 mai 1469 – Lisboa (PT) 13 décembre 1521), compris entre 1495 et 1521.

¹⁷ Référente à la période de la « découverte » des nouveaux territoires en outre-mer, initiée au XV^{ème} siècle.

d'abstraction accrue sur une longue période de temps. Cependant, l'organisation urbaine de cette période ne faisait toujours pas l'objet d'un processus de conception de projet par le dessin, mais plutôt par une réglementation par le biais des codes des lois et des postures qui guidaient et organisaient l'espace urbain, poursuivant un modèle plus ou moins abstrait d'une voirie rectiligne, ce que Rossa (2002) a appelé d'urbanisme réglementé¹⁸.

Bien qu'ayant comme objet d'étude principal les fortifications, dans le domaine de l'urbanisme, le « *Método* » donne des indications sur la façon dont la ville doit être organisée, toujours destinée à des fins militaires et de défense en cas d'assaut, concilié avec les activités civiles quotidiennes. Il traite de la disposition et du dimensionnement des bâtiments importants pour la vie civile et militaire de la ville tels que les hôpitaux, les moulins, les citernes, les églises, les entrepôts, le marché, la maison à poudre, les quartiles, les maisons du gouverneur et des officiers. On s'intéresse également aux questions de dimensionnement et organisation des rues, des espaces publics et privés, bien qu'aux questions de salubrité, telles que les recommandations pour les structures de provisionnement d'eau et pour le déversement des eaux usées.

Dans le « *Método* » Pimentel décrit comme doit être organisé l'intérieur de la muraille¹⁹. Il parle de la nécessité de régulariser la disposition du tracé urbain et des maisons afin qu'ils soient confortables aux usages civils et militaires. D'une certaine manière, il reprend les principes de « *Leyes de Indias* » en recommandant la création d'une cour grande et carrée dans le centre de Fortaleza avec 120 à 200-250 pieds de côté. Très similaire aux « *Leyes* » que dans l'article 113° recommandent une place rectangulaire de dimensions comprises entre 200-530 pieds de largeur par 300-800 pieds de longueur par 300 pieds.

Jusque-là, la forme des villes était le résultat d'une accumulation empirique de cultures qui interagissaient et se chevauchaient dans l'espace urbain sans nécessairement suivre un plan prédéfini. Ce passage de l'empirisme à l'établissement d'une méthode portugaise de conception et de construction des villes a été facilité par les innombrables expériences coloniales d'urbanisation. Le « *Método Lusitânico* » est donc l'aboutissement de l'accumulation des savoirs pratiques résultant de toute l'expérience coloniale portugaise, qui a trouvé un terrain

¹⁸ Cependant, en réfléchissant sur les agents et sur d'autres territoires, nous pouvons vérifier comment à partir des décennies centrales du 16^{ème} siècle a débuté une autre forme portugaise de faire des villes sans que pour cela se sont produites des discontinuités ou des limites strictes entre les deux méthodes. (...) Sans la méthode ancestrale - la méthode organique que j'ai appelée réglementée - et sans la réalité d'outre-mer, cette autre forme (soi-disant l'École portugaise d'urbanisme) n'aurait jamais eu lieu. (Rossa, 2002, p. 308-309).

¹⁹ Cette explication on trouve à « *Das partes interiores da Fortaleza, Cidade, ou Vila fortificada* », *Parte I, Seccão II, Cap. XI, p. 319-325*, du *Método Lusitânico de Desenhar Fortificações* de Luís Serrão Pimentel de 1680.

fertile pour l'expérimentation dans la construction de nouvelles villes portugaises et d'outre-mer, notamment au Brésil.

L'essence du « *Método Lusitânico* » est donc le transfert d'une connaissance pratique, et aussi pragmatique, que l'on voulait une exécution facile et un résultat efficace. Le travail colonial est une fois de plus la référence d'une telle base idéologique. Les connaissances pratiques sont venues d'une expérience nationale concrète qui jusqu'en 1680 avait déjà construit, seulement outre-mer, plus de 200 bastions et a fondé environ 150 populations. Le pragmatisme se traduit de la même manière, la quantité et l'urgence du travail, et une conception toujours confirmée dans le temps, pour combiner les résultats avec un système persuasif et de domination. (Araujo, 1998, p. 40-41).

C'est donc, de la synthèse de l'influence étrangère ; de la relation étroite avec le Royaume de Castille jusqu'à la Restauration ; de la tradition urbaine au Portugal depuis le Moyen Age et de l'incorporation du dessin dans la pratique de composition de l'espace urbain que résulte le « *Método Lusitânico de Desenhar as Fortificações* ». Il s'agit d'une œuvre qui rassemble tout le savoir acquis à travers des siècles d'expérimentation pratique et empirique, et qu'est le fondement de la soi-disant École Portugaise d'Urbanisme. « L'urbanisme portugais se caractérise principalement par l'intelligence du lieu, le choix de la conception, une compatibilisation unique de l'organicité et de la rationalité, la compréhension du paysage et la fonctionnalité urbaine. » (Costa, 2007, p. 64).

Les théories ci-présentes seront appliquées dans la fondation des nouvelles villes coloniales au XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècle, en particulier au Brésil, (la principale possession portugaise à l'époque) et atteindra son apogée dans la reconstruction du quartier *Baixa Pombalina* à Lisbonne et dans la construction de *Vila Real de Santo António*, dans le sud du Portugal. Ce sont les deux expériences-là dans lesquelles l'idéalisme prôné par le « *Método* » ont été le mieux traduits « dans une conjonction pratique entre utopie et réalité. Il s'agit donc (...) d'un ensemble cohérent de principes, d'une connaissance détaillée des diverses réalités et d'une méthode pragmatique et flexible de réponse aux défis du moment. » (Rossa, 2002, p. 314).

Ce modèle a continué à être employé dans la fondation postérieure des nouvelles villes coloniales comme celle de *Mazagão* au Brésil, dans un mouvement marqué par le va-et-vient entre les colonies et la métropole des théories et connaissances empiriques, ainsi « de la diversité des expériences on a collecté et synthétisé la complexité du modèle » (Costa, 2007, p. 73).

2.2. Le rôle de São Luís dans la formation du modèle d'urbanisme portugais

Bien que le modèle d'un urbanisme portugais n'ait été théorisé qu'en 1680 par Luís Serrão Pimentel, la vérité est que des expériences urbanistiques ont été faites depuis le début de

l'expansion portugaise initiée avec les « *Descobrimentos* » au XV^{ème}. La planification du tracé urbain de São Luís daté de 1615 est donc insérée dans cette phase d'expérimentation d'un urbanisme portugais dans les colonies. Dans cette partir, seront analysés les développements qui ont donné naissance au plan urbain de la ville afin de comprendre et de justifier les choix en matière de la morphologie de son tracé.

2.2.1. Le parcours de Francisco Frias de Mesquita à São Luís

Francisco Frias de Mesquita a laissé peu de documents écrits, de telle sorte qu'il devient difficile de connaître les détails sur sa vie. On sait qu'il est né en 1578 et tout indique « qu'il appartenait à la traditionnelle famille des ingénieurs des Frias : Nicolau Frias, Eugênio Frias, Teodósio Frias, Sebastião Frias, Luís Frias, Valeriano Frias. »²⁰ (Silva-Nigra, 1946, p. 10). Selon Viterbo (1899) en 1598 Frias de Mesquita est nommé pour occuper l'un des trois postes vacants disponibles pour apprendre l'office d'ingénierie dans la « *Aula de Arquitetura do Paço da Ribeira* » en recevant pour cela, une pension de l'État. L'architecture il a appris avec Nicolau de Frias et la géométrie avec le *Cosmógrafo-Mor* João Batista Lavanha.

À propos de la formation de Nicolau de Frias peu a été étudié. Il est à noter que dans sa maison, encore selon Viterbo (1899), il a fonctionné une école-officine où était enseigné l'art du dessin et du traçage au-delà de la menuiserie, fruit du métier probablement appris de son père qui était maître sculpteur ou sculpteur sur bois. En outre, l'architecte Nicolau de Frias assume en 1597 la position de « *Mestre de Todas as Obras Régias* » pour le Paço da Ribeira et pour la ville de Lisbonne du roi Felipe I du Portugal et II d'Espagne, assumé après la vacance du poste due à la mort de son prédécesseur, Filippo Terzi, dont le parcours a été détaillé auparavant. Pour assumer le poste, Nicolau de Frias a également occupé la fonction d'enseignant dans la « *Aula de Arquitetura do Paço da Ribeira* » à Lisbonne, venant un an plus tard prendre en charge l'éducation de Francisco Frias de Mesquita dans le domaine de l'architecture.

Le 24 juin 1603, après avoir été nommé *Engenheiro-Mor* de l'État du Brésil, Frias de Mesquita part à *Recife*, au Brésil. Pendant la période où il se trouvait dans les terres *Tupiniquins*, « il était à la direction des principales forteresses, qui furent alors construits sur la vaste côte brésilienne. En ce qui concerne quelques travaux, nous avons pu vérifier, d'une manière documentaire, sa paternité personnelle ; En ce qui concerne les autres, sa qualité en tant qu'ingénieur en chef du

²⁰ Nicolau de Frias (Lisbonne, 1530-1610), Eugênio de Frias (dates inconnues), Théodosio de Frias (fils de Nicolau de Frias- Lisbonne (pt), 1555 - Lisbonne (PT), 11 novembre 1634); Sebastião Pereira de Frias (dates inconnues), Luís Frias (fils de Théodosio de Frias - dates inconnues); Valeriano Frias (dates inconnues).

Brésil aurait au moins exigé, sans aucun doute, son approbation finale et son entière responsabilité. » (Silva-Nigra, 1946, p. 10). Frias de Mesquita était subordonné au Commandant Tiburcio Spanochi, *Engenheiro-Mor* de Felipe II d'Espagne, qui a conçu les plans urbains des villes de Salvador et Recife, et qu'ont été exécutées *in loco* par Frias.

La première actuation du *Engenheiro-Mor* au Brésil a été la construction du « *Forte da Laje* » ou « *Castelo do Mar* » à Recife en 1606. Frias de Mesquita conçoit et exécute plusieurs autres travaux²¹ entre églises et forteresses sur l'ensemble du territoire brésilien, en particulier dans la région du Nord-Est. Le 23 août 1614, après avoir finalisé la construction du « *Forte da Laje* » à Recife, il est volontaire pour intégrer l'expédition de Diogo de Sousa et Jerônimo de Albuquerque qui partait pour expulser des envahisseurs étrangers fixés au Brésil, dans l'épisode du « *Jornada do Maranhão* » décrit auparavant.

En 1616, Frias de Mesquita conçoit et construit le *Fort de Santa Maria de Guaxenduba* (1615), le Fort de *São Francisco*, le *Fort de São José* et l'église matrice de *Santa Maria da Vitória*, en plus de coordonner la réforme du *Fort São Luís* ou *Fort São Felipe*. En outre, il remplit les fonctions du « *Provedor da Fazenda* » (fonctionnaire du Trésor) et de « *Auditor Geral* » (auditeur général). Cependant, le fait le plus pertinent de son travail pour l'actuelle thèse est la conception du plan urbain de la ville de São Luís, qui sera analysée dans le sujet suivant.

Frias quitta le Maranhão pour assumer d'autres missions ailleurs au *Pernambuco*, *Espírito Santo*, *Bahia*, etc. et on ne revoit plus d'actuation de sa part au Maranhão. On sait qu'il lutte contre l'invasion hollandaise de Bahia et y reste pour conduire les travaux de reconstruction des villes et de forteresses entre 1625 et 1629. Il retourne au Portugal lors des Guerres de Restauration en 1635. Selon le récit de Silva-Nigra (1946) en 1645 il apparaît une autre fois au Brésil où on croit qu'il y meure peu après.

2.2.2. Analyse critique de la planification de São Luís et sa contribution pour la définition du modèle d'urbanisme portugais

Aux fins de l'analyse, on rappelle que la méthode portugaise de faire une ville s'établit dans le principe de « *arruar* » c'est-à-dire de faire des rues. Le dessin du plan urbain, une innovation

²¹ Il conçoit et/ou exécute les projets suivants : Fort da Laje (Recife, 1603-1608) ; Fort do Mar (Salvador, 1608) ; Fort de São Diogo (Salvador, 1609-1612); Casa da Relação (Salvador, 1612); Reconstruction de l'église Matriz (Natal, 1614); Fort de Guaxenduba (São Luís, 1614); dessin du plan urbain de la ville de São Luís (1615); reconstruction des forts São Luís ou São Filipe, São Francisco et São José (São Luís, 1616); Église Matriz de Santa Maria da Vitória (São Luís, 1616); Fort de Fernando de Noronha (Fernando de Noronha, 1617); Monastere de São Bento (Rio de Janeiro, 1617); Fort São Mateus (Cabo Frio, 1617); Convento do Carmo (Rio de Janeiro, 1617); Fort de Santa Catarina (Cabedelo, 1617); Seminario de Salvador (1621), reconstrution des forts de Bahia et projet de la Grande Caserne de Salvador (Salvador, 1625-1629).

de renaissance, apparaît comme un moyen de liaison entre la réalité à modifier et les intentions transformatrices sur elle, selon Bueno (2003). Le plan urbain se configure donc comme un élément fondamental dans lequel on inculque les principes de domination et de contrôle du territoire conquis, en le soumettant au pouvoir royale, tout en imposant un ordre convergent aux principes et aux valeurs urbains portugais. Ainsi, il est à partir de la perspective du tracé urbain qui sera développée la présente analyse.

Conforme mentionné précédemment, le tracé original du plan urbain de São Luís, conçu par le *Engenheiro-Mor* Francisco Frias de Mesquita de 1615, a été perdu, ne restant que la cartographie hollandaise comme témoin de la configuration urbaine coloniale du XVII^{ème}. Ainsi, on soulève une question à propos de ce plan. Compte tenu de l'absence de dessins et de rapports de l'époque qui décrivent la configuration originale du tissu urbain de la ville de São Luís implanté selon les plans de Frias de Mesquita, la tâche de décrire ce plan nous est interdit. Les conclusions présentées ici sont basées principalement sur l'analyse critique des cartes hollandaise et sur des thèses d'auteurs tels que Duarte (2000) et Zenkner (2002).

Dans leurs études, ces auteurs suggèrent que le maillage conçu par Frias se limitait aux quatre rues orientées Nord-Sud et aux quatre rues orientées Est-Ouest situées dans la partie inférieure du terrain, au Sud sur ladite carte (Figure 12). De cette façon on suppose que l'existence des autres rues, qui apparaissent à l'Est sur la carte sont une conséquence de l'expansion ultérieure de la ville dans cette direction vers le « *Convento do Carmo* » (Couvent du Carmo), construit postérieurement en 1627. Le plan représente donc « deux noyaux implantés à des époques différentes, bien que ultérieures. Il est utile de se rappeler que nous parlons d'une période d'un peu moins de trente ans. » (Duarte, 2000, p. 156).

Telle asymétrie du format des îlots est une indication que le plan de Frias n'envisageait probablement pas cette zone de la ville et que cela aurait donc été le résultat d'une formation spontanée fruit de l'expansion ultérieure du tissu urbain dans cette région vers le Couvent, compte tenu de la tendance de concentration des agglomérations et de direction des flux autour des monuments religieux dans les urbanisations portugaises. Cependant, l'organisation spatiale de cette zone a gardé le germe de la régularité orthogonale du plan original, un principe également suivi lors de l'expansion du tissu urbain colonial aux XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles, excepté de légères adaptations au terrain accidenté (on approfondira cette question dans le chapitre 3).

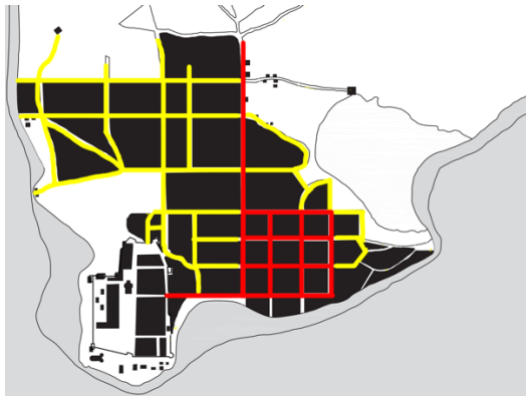


Figure 12 : Évolution du tracé urbain de São Luís.

En rouge le probable tracé dessiné par Frias de Mesquita en 1615 ; en jaune l'expansion de la maille urbaine dans les années postérieurs.

Source : Luísa Ghignatti, 2019.

Si la composante topographique est ajoutée à l'analyse, on aperçoit que les îlots au Sud sont situés principalement dans plaine de la partie inférieure du terrain, tandis que les îlots à l'Est sont situés sur le plateau de la partie haut de la ville, à la même altitude du *Fort São Luís*. Il serait donc plus probable que Frias n'ait conçu un plan régulier que pour la partie basse et plate de la ville, puisque pour l'organisation de l'espace à l'intérieur de la Citadelle, située au sommet du promontoire, on avait la tendance à suivre les principes énoncés dans les « *Leyes de Indias* » et que plus tard ont été théorisés dans le « *Método Lusitânico de Desenhar as Fortificações* », que prévoyaient la disposition des bâtiments principaux autour de la « *Plaza Mayor* » (place majeur), principe suivi dans pratiquement toutes les villes coloniales brésiliennes.

En tenant compte de cela, les études de Zenkner (2002) et Duarte (2000) associent le prétendu plan de Frias pour São Luís à un légat de la Renaissance formalisé sur le tracé urbain vue son caractère régulier et uniforme. Cette affirmation est corroborée par l'influence des idéaux de la Renaissance italienne liés à la fortification et à l'organisation urbaine du territoire en vogue à l'époque qu'ont été transportées à São Luís à travers l'interrelation des maîtres précepteurs de Frias de Mesquita, grandement influencées par ces idéaux et certainement incorporées par l'*Engenheiro-Mor* du Brésil.

À propos de l'influence de la Renaissance on met également l'accent sur la morphologie du *Fort São Luís* ainsi que sur celle des autres forteresses implantées dans les alentours du noyau urbain. Les formes ébranlées des fortifications sont l'un des légats de la renaissance. Ce format des remparts consistait de la technique de défense la plus avancé face aux nouvelles technologies de guerre et aux innovations techniques issues des études de balistiques. Le *Fort São Luís*, réformé selon le projet Frias de Mesquita en 1616, a été reconstruit sans crénelés et avec deux remparts arrondis, parce qu'on croyait que ce format répertoriait mieux les projectiles lancés contre la fortification.

En plus, il est irrésistible la comparaison entre l'urbanisme espagnol et portugais développés dans les colonies. Plusieurs auteurs ont déjà écrit sur le sujet, ainsi, on se limitera ici sur les comparaisons les plus pertinentes qui peuvent être perçues dans le cas de São Luís, ayant comme objet d'étude principal le plan qu'on suppose être l'originale du tracé urbain symétrique et régulière de Frias et non sa probable expansion postérieure.

En analysant le dessin du plan pour l'aménagement urbain de la ville, il est inévitable l'analogie de celle-ci avec la morphologie urbaine proposée dans la « *Recompilation des Leyes das Indias* » de 1553. Cependant, sachant que ces deux façons de faire urbanisme ont été influencées principalement par les traités et par les intellectuels de la Renaissance, on suppose que la forme urbaine en grille est probablement une dérivation de l'urbanisme hypodamique et des traités romains de castrametation, repris par les théoriciens de la Renaissance italienne.

Dans les tracés urbains classiques on préférerait la symétrie, les formes géométriques et les lignes droites. De ce fait pour la ville idéale on prévoyait des rues rectilignes, droites, larges et interconnectées de telle manière à former un tracé routière régulier en grille. Bien que São Luís n'ait pas émergé de la détermination d'un *cardo* et d'un *decumanos*, son tracé rectiligne et ses îlots réguliers remettent à la morphologie des villes grecques et des *castrum* romains.

Dans toutes les villes portugaises, on observe cette dualité : d'une part, la culture méditerranéenne, grecque (...), associée à une culture traditionnelle et vernaculaire ; D'autre part, la culture romaine, plus tard réaffirmée et consolidée dans les cultures de la Renaissance et des Lumières, associée à une culture érudite du pouvoir. Le premier de ces modèles urbains tend à être moins régulier et à être structuré fondamentalement à partir de fonctions et de bâtiments singuliers (...) situés dans des sites importants du réseau urbain. Le deuxième modèle de la ville tend à être plus régulier, planifié et construit selon un schéma abstrait : un ordre géométrique prédéfini qui structure un tracé des espaces urbains et dans ces ordres viennent s'insérer les différents types de bâtiments et de fonctions. (Teixeira; Valla, 1999, p. 17).

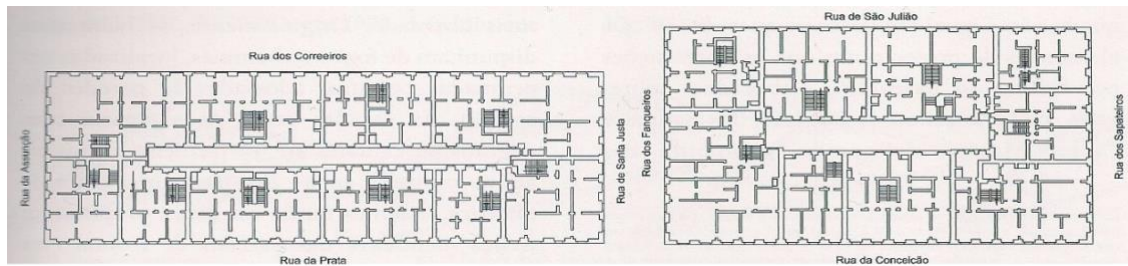
Un tel schéma est préférable lorsqu'il est nécessaire d'ériger rapidement une agglomération en s'abstenant de la nécessité de la réfléchir en détail, n'établissant que les principes souhaitables pour son développement futur :

Contrairement aux formes culturalistes fermées de la ville idéale, ce que caractérise le schéma hypodamique est la possibilité d'imprimer intempestivement une forme lisible et étendue à une dimension de la ville ou du village ou une partie de la ville, quand ce qui est ajouté à cela est supérieur à ce qu'on pourrait immédiatement faire avec les ressources disponibles. Et c'est alors que le tracé est adopté comme un processus de mise en forme au-delà de l'immédiat, sans avoir besoin de dessiner les bâtiments ou même les monuments et les espaces singuliers. (Portas, 2005, p. 59).

Dérivé de ce type de morphologie urbaine, on met en évidence la configuration uniforme et carrée des blocs plan de Frias pour São Luís. Les îlots *ludovicenses* ressemblent à ceux des villes coloniales espagnoles, dont leurs tracés étaient basés sur de l'application des principes des « *Leyes de Indias* », cependant, est dans la répartition interne de lots que les plans espagnol

et portugais se différencient.

Alors que dans le régiment espagnol était prévu la division de l'îlot par la moitié de chaque front de lot, c'est-à-dire, chaque bloc comprenait quatre lots, la méthode portugaise se composait d'une division géométrique des fronts de lot proportionnelle aux mesures de la section de la rue, et que à son tour, étaient également proportionnelles aux dimensionnements et aux positionnements des travées dans les façades des bâtiments.



(a)



(b)



(c)

Les différentes configurations d'îlots d'origine portugaise : (a) des îlots de la Baixa pombaline à Lisbonne, (b) un quartier du centre historique de Porto, (c) des îlots du centre historique de São Luís.

Source : (a) (Cóias, 2007, p. 72); (b) Porto Vivo SRU, Documento Estratégico - Seminário, 2008, p. 20. Disponible sur: <http://www.portovivosru.pt/pt/area-de-atuacao/detalhe-quarteiroes/seminario>. Accès en juillet, 2019 ; (c) Google Earth, 2019.

Le format du lot dérivé de l'application de différentes méthodes de subdivision de l'îlot a généré des parcelles et des édifications morphologiquement différentes puisque ces dernières ont été construites de manière à occuper autant que possible du terrain. Par conséquent, dans le plan espagnol, la parcelle avait tendance à un format carré et régulier et la construction occupait normalement les limites du front du lot, ce que formaient des bâtiments composés par des vastes façades et, par conséquent, une grande partie du bâtiment était tourné vers l'extérieur. Dans le cas portugais, le lot avait tendance à une configuration de front étroite et longueur approfondie, ainsi les bâtiments dérivés de cette configuration avaient tendance à se développer en profondeur avec des façades proportionnellement plus petites, en faisant que la majeure partie du bâtiment soit tourné vers l'intérieur du lot.

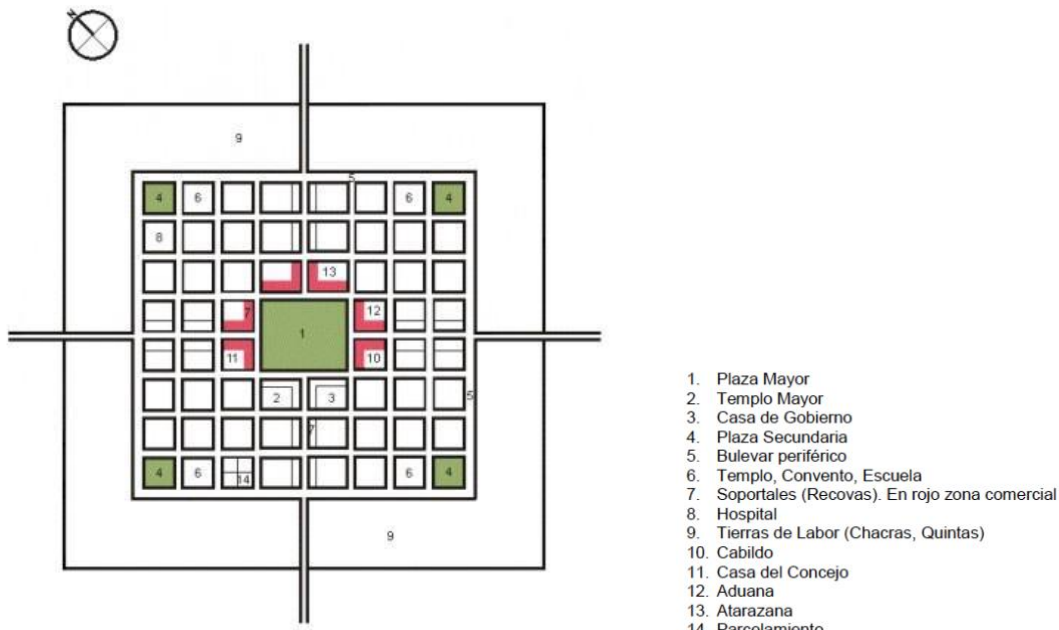


Schéma d'organisation des villes coloniales espagnoles selon les percepts des *Leyes de Indias*.

L'organisation se fait au tour d'une place central, autour de laquelle les bâtiments institutionnels plus importants seront placés. Les autres îlots devraient être distribués aux colons. La division des îlots en lots suit le schéma indiqué au numéro 14.

Source : (Vigliocco, 2008, p. 9)

Malgré cela, selon Rossa (2002), bien que le plan urbain portugais et espagnol ressemble quant à l'organisation spatiale, cadastral et fonctionnel de l'îlot, la même chose ne se produit pas avec l'échelle, le dimensionnement de l'architecture et surtout le choix des lieux. Santos (1968) explique :



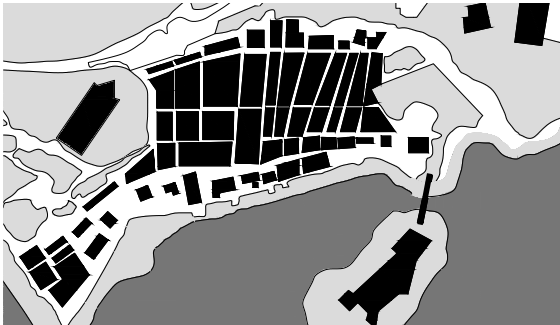
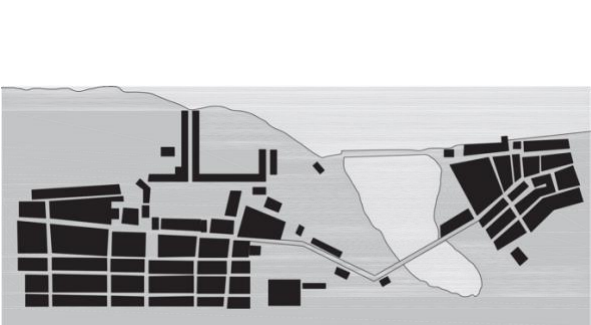
La différence des méthodes de l'urbanisme colonial portugais par rapport à l'espagnol, commence par la législation. Alors que ces derniers l'avaient (...) un code législatif de portée générale à être observé par les conquérants, les premiers limitaient leur législation à ce qui était contenu dans les *Ordenações* du Royaume, qui s'occupaient plutôt des Édifices et Servitudes, avec des limitations aux droits de propriété, qu'à la façon d'agir pour établir les villes. Celles-ci étaient considérées comme des cas particuliers, nécessitant des déterminations spécifiques, qui pourraient varier d'une ville à l'autre. (Santos, 1968, p. 40-41).

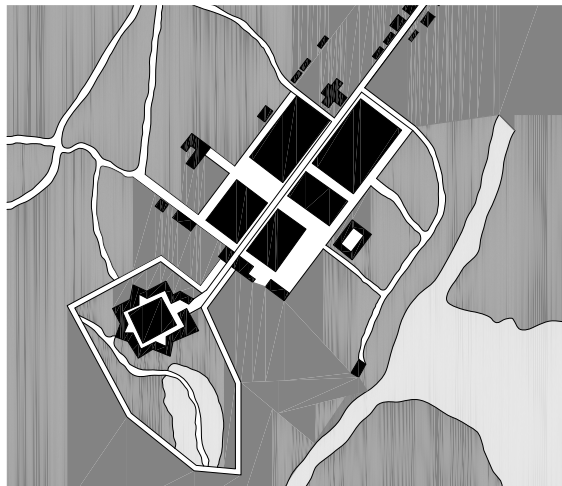
Il est également essentiel de comparer le plan urbain de São Luís avec le tracé urbain des autres villes brésiliennes fondées ou dont l'établissement du réseau routier a eu lieu à la période coloniale, c'est-à-dire entre la fin du XVI^{ème} siècle et le début du XVIII^{ème} siècle.

Tout d'abord on a comparé les cartes du tracé colonial des villes fondées directement par la Couronne, que nous appellerons de « villes royales », et des villes fondées par initiative privée, que nous classerons comme « villes de fondation spontanée ». Nous avons affronté les cartes des villes royales de Salvador (fondée en 1549), Rio de Janeiro (fondée en 1565), Filipéia ou João Pessoa (en 1585), São Luís (en 1615) et Belém (en 1616) ; avec celles de villes spontanées comme Natal (fondée vers 1599), Olinda (fondée en 1537 et élevée au village en 1676) et Ouro Preto (en 1711) et Diamantina (fondée en 1713).

De cette comparaison, il devient évident la prédominance de la régularité du tracé urbain dans les villes royales et l'irrégularité ou l'organicité de celui-ci dans les villes spontanées. En outre, on souligne l'importance qui a été accordée aux villes royales dans un contexte régional que se manifeste, entre autres, dans la prétention à une organisation et prédétermination de l'espace urbain, conçu de façon à être le siège local du pouvoir de la métropole à des fins de contrôle territorial. São Luís s'insère donc, dans le contexte d'une ville royale, siège de la puissance métropolitaine et pour cela avait besoin d'être bien organisé. Son organisation urbaine, conçu presque *ex nihilo*, devrait être bien arrangée et prévoir l'installation des institutions royales regroupées autour de la *plaza mayor* préférablement à l'intérieur du fort São Luís selon les principes de constitution des villes portugaises divisées entre ville haute et basse pour faciliter la défense et les échanges commerciaux.

Tableau 2 : Tableau comparative entre les royales et villes de fondation spontanée

Villes royales	Villes de fondation spontanée
 <p data-bbox="240 1357 523 1391">(a) Salvador, plan de 1631</p>	 <p data-bbox="831 1357 1086 1391">(f) Olinda, plan de 1665</p>
 <p data-bbox="240 1738 587 1771">(b) Rio de Janeiro, plan de 1714</p>	 <p data-bbox="831 1738 1078 1771">(g) Natal, plan de 1864</p>



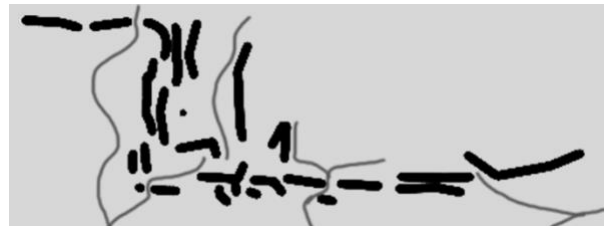
(e) João Pessoa, plan de c.1740



(i) Diamantina, plan de 1784



(d) São Luís, plan de 1644



(h) Ouro Preto, plan de 1775



(e) Belém, plan de 1773

Figure 13 (a-h) : Comparaison des tracés urbains des villes coloniales fondées entre les siècles XVI et XVIII. À gauche les villes dites royales, à droite les villes de fondation spontanée. Photomontage sur base cartographique ancienne.
Source : Luísa Ghignatti, 2019.

Une autre appréciation sur le plan urbain *ludovicense* est obtenue à partir de la comparaison entre les villes royales. São Luís et Salvador²² sont les seules villes royales de cette période dont les tracés urbains ont fait objet d'un plan préconçu. Cependant, São Luís se distingue pour présenter une morphologie urbaine de traçage régulier et symétrique, d'îlots carrés organisés

²² Le projet de la trace urbaine de la ville de Salvador a été conçu par Tiburcio Spanocchi (voir note [7] page 33).

géométriquement, tandis que les autres villes royales, même s'elles possèdent une disposition urbaine régulière, les îlots ne sont pas géométriques ni symétriques avec la tendance à une morphologie rectangulaire plutôt que carré, ce qui aura un impact direct sur la configuration morphologique des bâtiments. Le cas des édifices à São Luís sera analysé plus en profondeur dans le sujet 3.3, dû au fait que l'édifié s'y consolide seulement au XVIII^{ème} siècle.

Un autre facteur de rapprochement entre l'urbanisme colonial espagnol et portugais est l'organisation des institutions de la ville autour d'une place matrice. Cependant, alors que dans le cas espagnol la place est implantée dans un endroit plat et autour d'elle la ville se développe, normalement ayant le même niveau topographique que celle de la place, pour les villes portugaises la configuration est diverse.

En s'approchant d'un caractère méditerranéen de choix du terrain, les villes portugaises se développent entre la ville haute et la ville basse, et les activités liées à son fonctionnement sont réparties entre ces deux zones. Par exemple, Lisbonne « (...) est née dans un *site génétique* typiquement méditerranéen, en combinant l'abri côtier avec l'Acropole ce que permet de la bien garder et défendre. » (Ribeiro, 1994, p. 78). Dans le cas de São Luís, bien que le choix du terrain n'ait pas d'abord été fait par les Portugais, la configuration du lieu d'implantation du fort Français au sommet d'un promontoire était conforme aux objectifs portugais d'occupation et a donc été maintenue. Par contre, la fortification et l'organisation de son intérieur à leur tour ont été faites en suivant ses modèles d'occupation militaire selon ce qui sera systématisé plus tard par Pimentel dans son ouvrage.

São Luís donc se configure comme un hybride entre la monumentalité de la *plaza mayor* espagnole et l'intégration organique entre l'aménagement urbain et le paysage, typiquement portugaise. L'évolution du tracé de Frias en témoigne. D'abord occuper les zones plates de la topographie (dans la partie inférieure s'est déroulé autour de la *Praia Grande* et en haut autour du couvent de *Carmo*). Ensuite, avec la croissance de la ville l'intégration des deux tracés est faite avec l'occupation des parties escarpées du terrain, cependant, on cherche à maintenir au maximum la régularité des îlots primitives, à l'exception de quelques besoins d'adaptation à la topographie.

L'absence d'une hiérarchie routière, à son tour, est un point dans lequel les deux typologies urbaines s'approchent entre elles, au même temps que se distinguent du tracé de la ville idéale de la Renaissance. Dans le tracé portugais de São Luís, les rues ont été conçues toutes avec les mêmes dimensions. Ce qui ne signifie pas que certaines rues ont acquis plus d'importance que d'autres. C'est juste que cela était dû plutôt à une tendance à la concentration des activités plus importantes dans des certaines rues, au long de la phase de consolidation de ce tissu urbain au

XVIII^{ème} siècle, que par la configuration morphologique des rues. Ainsi :

(...) La véritable préfiguration de la ville coloniale hispano-américaine, incarnée dans *Ordenaciones Filipinas* de 1573 que même après l'Union Ibérique n'ont pas été directement appliquées à l'Empire portugais, mais lentement absorbé. Ainsi, on voit comment l'évolution a été produite sans que le changement implique l'internalisation forcée des valeurs étrangères. (Rossa, 2002, p. 249).

Le tracé de São Luís est donc le reflet de la convergence des courants théoriques urbaines qui se sont accumulées et ont abouti dans un tracé colonial singulier dérivé d'influences de la Renaissance adaptées à la manière portugaise de constitutions des agglomérations. La ville est le premier et le seul cas au Brésil au début du XVII^{ème} siècle d'une ville royale de tracé urbain rationnel, géométrique et symétrique et est la seule ville dont le plan urbain a été entièrement conçu et dessiné par l'*Engenheiro-Mor* Frias de Mesquita.

C'est l'un des premiers cas brésiliens d'expérimentation de l'application de principes de la Renaissance adaptés à la réalité du territoire. Rossa (2002) suggère l'hypothèse que la ville de Salvador a émergé comme l'une des villes qui ont fait la transition d'un urbanisme réglementé, typique de la tradition médiévale portugaise, vers un urbanisme d'école, théorisé par Pimentel quelques ans plus tard. Dans ce contexte, on propose donc que São Luís soit le premier cas d'urbanisme d'école au Brésil.

Certes, la ville est constituée par un modèle encore en phase d'expérimentation, puisque Belém, fondé à l'année suivante, présente un tracé qui s'approche de l'urbanisme médiéval portugais réglementé ; et encore assez loin du modèle de « ville idéale » de l'École Portugaise d'Urbanisme. À la période de fondation de São Luís, celle-ci consiste encore d'une méthode et d'une méthodologie d'urbanisation qui continuerait d'être testée et perfectionnée aux siècles suivants dans d'autres villes brésiliennes et dans les possessions portugaises d'outre-mer de l'Inde et de l'Afrique, jusqu'à ce qu'on atteins le modèle idéal de l'École, concrétisé dans le plan de reconstruction du quartier *Baixa Pombalina* au milieu du XVIII^{ème} siècle à Lisbonne et dans le plan de la ville de Vila Real de Santo Antônio en 1776.

São Luís apparaît alors comme un cas pionnier dans le contexte brésilien en raison de: a) l'acte de conception, de dessin et de construction d'une ville presque de zéro, à partir d'un plan rationalisé et préconçu (l'autre cas serait Salvador); b) être le premier cas au Brésil d'un tracé urbain rationnel à schéma géométrique et orthogonal; c) au lieu de la simple application des ordinations espagnoles proposées dans les « *Leyes de Indias* », on a dans la configuration de São Luís une plus grande complexité, qu'incorpore plusieurs courants théoriques d'organisation urbaine que a été perfectionné et adapté à la réalité du territoire et surtout à l'idéal portugais de configuration des villes, en les construisant de la meilleure manière possible avec les ressources

disponibles (généralement eschasses).

2.3. Développement de la ville au XVII^{ème} et début du XVIII^{ème} siècle

Ici on cherche à exploiter l'évolution du tissu urbain de la ville de São Luís avant la création de la *Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará et Maranhão* en 1755 afin de comprendre les dynamiques d'occupation du territoire qu'ont influencées et dirigées la croissance de la ville après la deuxième moitié du siècle XVIII jusqu'à nos jours. On soutient que ce moment-ci est fondamental pour comprendre l'organisation future de la ville, car on croit qu'en existent déjà les germes de conception urbaine sur lesquels São Luís va s'appuyer pour constituer la forme que la ville assume aujourd'hui.

Depuis la fondation de São Luís en 1612 et les guerres pour la possession du territoire qui a terminé avec l'expulsion française en 1615 jusqu'à la fondation de la *Companhia de Comércio*, la dynamique de l'économie à São Luís se résumait à la subsistance. La principale activité économique de cette période a été l'agriculture et parmi les genres produits se distinguent le manioc, le sucre et le coton, atteignant ce dernier à servir de monnaie d'échange interne. D'autres produits tels que le cacao et le tabac étaient également produits et commercialisés, mais dans une moindre quantité et de qualité inférieure.

Selon Viveiros (1954), comme le Maranhão produisait peu, il n'y avait presque rien à exporter, et ainsi il n'y avait donc pas d'où pouvoir collecter des impôts à la couronné et pour cela le commerce extérieur était pratiquement inexistant. Du Portugal un seul bateau y arrivait par an, que partait en mars et revenait en septembre, avec une capacité de charge de seulement 400 tonnes. « Il n'étaient pas peu les supplications des colons au monarque portugais pour une navigation plus fréquente, à ce qu'ils ont obtenu comme réponse de ne pas être en mesure d'envoyer des navires à des ports sans cargaison. » (Viveiros, 1954, p. 39)

À cette époque, la population urbaine était composée d'environ 300 habitants, la plupart étaient des anciens combattants qu'ont intégré les troupes portugaises lors de la reprise du territoire en 1615 et de quelques Français qui y ont préférés rester. Ces agroupements étaient concentrés en trois zones principales : au pied de la forteresse de *São Felipe* ou *São Luís*, à la place dite des Français et à la région de l'*Araçagy*. On cite aussi d'autres types d'agglomérations dispersées à l'intérieur du territoire telles que celles entreprises par l'initiative particulière des colons, ainsi que d'autres qui sont partis habiter avec les autochtones ou bien les agglomérations organisées

et commandées par les jésuites²³.

D'après le plan de Frais de Mesquita, l'espace urbain a été parcellé et les terrains ont été distribués parmi les résidentes qu'ont construit ses résidences en *pau-à-pique*²⁴, dans des conditions précaires, étant construites en pierre seulement le fort et quelques édifices religieux.

Quant à la répartition des lots parmi les colons, bien que plusieurs de ces lots aient été désignés par décret royal aux nouveaux habitants, en pratique il suffisait de les occuper et de les améliorer que la Mairie de São Luís habituellement accordait la possession :

La pratique des premiers colons par rapport à l'habitation consistait à s'approprier d'un terrain et à construire sa maison, sans aucune légitimation qui n'était pas le travail de le faire. Plus tard, pour une raison ou un autre, certains sont conduit à la Mairie pour à « Légaliser » sa possession (...). Compte tenu d'innombrables autres lettres, nous croyons que des générations et Générations est venait en perpétuant la pratique de l'occupation sans autre intermédiation que le « cultivation », le travail d'affection de la terre et de construction, et en considérant la présence de cette exigence, la Mairie ne refusait pas la concession des terres occupées. (Mota; Mantovani, 1998, p. 34)

C'est durant le gouvernement de Diogo da Costa Machado, le troisième *Capitão-mor* de la province que São Luís subit la première expansion de sa population. Pendant son administration, entre 1619 et 1622, la ville a reçu la première vague d'immigrants. Environ 200 couples venues des îles de Açores arrivent dans la ville avec le nouveau *Capitão-mor*. Un contingent suffisamment grand pour transformer « la vie de São Luís, qui a cessé d'être une simple caserne de troupes, défenseur de la domination d'une nation, pour devenir un village de colons, dont la vie civile et économique avait besoin d'être organisée. » (Viveiros, 1954, p. 15). Cependant, ces immigrants vécurent dans des conditions précaires et malsaines jusqu'à la fondation de la *Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão* en 1755.

Pourtant, le flux migratoire qui était destiné à Maranhão était lent, irrégulier et faible, à tel point qu'en 1720, la région ne comptait qu'environ 1.400 habitants. Selon Viveiros (1954) sont venus 40 couples en 1621, quelques dizaines d'autres en 1625, et sept ans plus tard quelques dizaines de couples de plus. Entre 1670 et 1680, un contingent considérable de 100 couples venus de l'île de Faial dans les Açores, débarqué au Maranhão, dans une tentative d'atténuer la situation de misère sur l'île açorienne en raison d'une éruption volcanique.

En 1626, le Fort de São Luís est reconstruit en pierre et en chaux et passe à compter environ 200 mètres de large sur 300 mètres de long. Dans cette phase de l'occupation, il y a eu quelques

²³ Ces agglomérations ne font pas objet de cette étude donc on se limite à les citer brièvement pour indiquer l'existence d'autres types d'occupation du territoire autres que celles commandées par la couronne.

²⁴ *Pau-à-pique* ou *taipa-de-mão* en français la boue, est une technique ancienne pour la construction des édifices rustiques. Consiste d'une structure de bois entrelacés à la verticale et à l'horizontale rempli avec de la terre.

initiatives de fixation à l'intérieur de l'état avec l'implantation de *engenhos* à sucre dans la périphérie de São Luís. Le premier, date de 1622 et était situé sur les rives de la rivière *Itapecuru*. Plus tard, d'autres quatre ont été installés dans cette région et après les invasions hollandaises de 1641 on y ajoute d'autres.

On souligne l'importance que les ordres religieux ont eu pour la formation et composition du tissu urbain de la ville. De l'analyse des plans hollandais on a construit le plan de la Figure 14 que signalent les lieux d'implantation des principaux ordres religieux existants dans la ville au début du siècle XVII.

Depuis la fondation de la ville de São Luís celles-là ont marqué sa présence dans les nouveaux territoires conquis avec la fondation de nombreuses installations destinées à la conversion et à l'éducation des âmes de cette partie du monde. Sur la carte hollandaise, parmi celles facilement perceptibles, due à la forme caractéristique du dessin, on distingue la Cathédrale de la *Sé* ou de *Nossa Senhora da Vitória* (réfèrent au numéro 1 dans l'image) placé à l'intérieur de la muraille, et l'Église et le Couvent de *Carmo*, appartenant à l'ordre des Capucins, placé dans le *Largo do Carmo*²⁵ au centre de la carte (numéro 2).

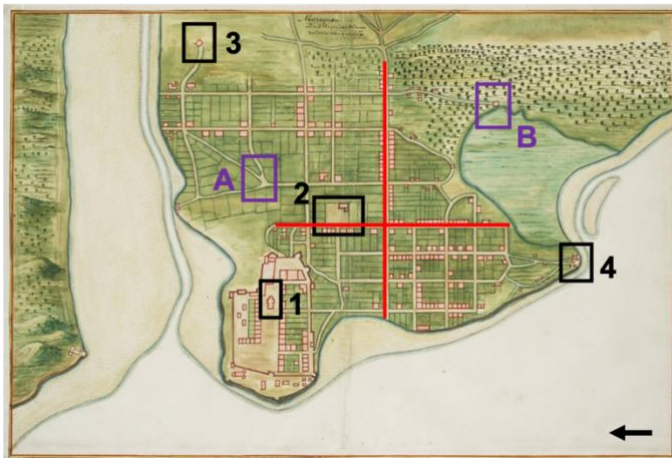


Figure 14: Plan de la ville de São Luís au XVII^{ème} siècle.

Les structures ci identifiées ont été des moteurs de l'expansion du tissu urbaine En noir l'emplacement des couvents et églises à São Luís au XVII^{ème} siècle : 1) Église de *Sé* ou de *Nossa Senhora da Vitória* ; 2) l'Église et Couvent de *Carmo* ; 3) Couvent de *São Francisco* ; 4) *São José do Desterro*. En violet l'emplacement des principales sources d'eau potable à l'époque : A) *Fonte do Ribeirão* ; B) *Fonte das Pedras*. En rouge le *cardus* et *decumanus* de la ville : l'axe nord-sud correspond à *Rua do Egito* ; l'axe est-ouest correspond à la *Rua Direita*. Source : Vingboons Johannes, *Maragnon in Zuid America ten westen van Brasill*, 1644 in (Reis Filho; Bueno; Bruna, 2000, p. 236) (adaptée par l'auteure).

D'autres ordres religieux existaient à l'époque dans la ville, mais n'étaient pas clairement marqués sur la carte. Pour arriver à les dévoiler, on a comparé les dessins hollandais, avec des cartes actuelles et avec des rapports de l'époque tels que celles du prêtre capucin Claude

²⁵ *Largo* est une espèce de place, est une espace à ciel ouvert, normalement résultant de l'élargissement d'une rue dans un point spécifique ; forme urbaine caractéristique de l'urbanisme portugais.

D'Abeville qui a accompagné l'expédition Française au Maranhão. D'après l'analyse on a conclu que la représentation du bâtiment loin du noyau central à sud dans la carte, correspond à l'église de *São José do Desterro* (numéro 4), construite au début du XVII^{ème} siècle, et à nord-est l'ancien Couvent de *São Francisco* (numéro 3) appartenant à l'ordre des franciscains. À cet emplacement, on a construit en 1613 dans le sommet d'une colline une cabane spacieuse à côté d'une chapelle, qu'ont été reconstruites en 1625 et aujourd'hui correspond à l'emplacement de l'actuelle Église de *Santo Antônio*.

Certes, ces installations ont servi des moteurs pour l'expansion et pour le développement du tissu urbain de São Luís. Étant donné que ces bâtiments étaient placés loin de la concentration urbaine dans les partis les plus isolées de la ville à l'époque, les bâtiments religieux attiraient des flux de gens et des marchandises vers ces zones et on finissait par s'installer dans les alentours, ce qui a poussé la croissance de la ville dans ces directions.

Selon Zenkner (2002) et Duarte (2000) à partir de 1627 avec l'installation du Couvent de *Carmo* sur la colline de Santa Barbara, le noyau embryonnaire constitué par le Fort commence à se rompre et la ville se développe dans la direction est, vers le couvent. Un nouveau tissu urbain est formé dans cette région, en ajoutant au tracé primitif de Frias de Mesquita de 1615 d'autres trois voies dans la direction nord-sud et quatre autres voies dans la direction est-ouest dans la partie haute de la ville.

Selon les auteurs, cette phase de croissance embryonnaire s'est terminée en 1645 avec la construction du Couvent de *Mercês*, qui réoriente la direction d'expansion de la ville en direction à la partie sud du territoire, vers l'extrémité opposée du terrain, où étaient implantés L'Église de *São José do Desterro* depuis le début du XVII^e siècle et quelques agglomérations urbaines d'habitants liées à l'activité de la pêche, vue que cette zone se situe aux marges de la rivière *Bacanga*.

En plus de la réorientation de la croissance dans la direction de *Carmo-Mercês-Desterro* d'autres changements ont été identifiés par Zenkner et Pontual (2002) dans cette première phase de croissance urbaine. On cite l'émergence des nouveaux îlots de taille similaires à ceux prévues dans le tracé de Frias (de dimensions approximés de 80x80 mètres) à l'intérieur du fort São Luís, dont la configuration précédente se résumait à des bâtiments dispersés plus ou moins organisés dedans le périmètre fortifié; l'émergence de rues plus petites et plus tortueuses en raison des adaptations nécessaires à la topographie du terrain due à l'occupation des zones accidentés du terrain; la construction des édifices importants, pour la plupart religieux, tels que l'Église *São João* et Église do *Carmo*; l'émergence de petits blocs rectangulaires près du fort qui remplissaient le vide jusque-là existant entre les murs et le commencement du tracé en grille

de Frias.

Ainsi, « ce qu'a promu un grand impact sur la configuration urbaine, c'est-à-dire que la forteresse petit à petit perd sa configuration et assume une autre, plus forte, en dissolvant les structures primitives et en passant à constituer un seul corps, une seule ville » (Zenkner, 2002, p. 10) ou même, comme le mentionne Duarte (2000), la réintégration du tissu urbain de façon à composer ce qu'était São Luís depuis le début, c'est-à-dire, une ville forteresse.

Il convient également de mettre l'accent sur l'emplacement des sources d'eau potable, fondamentales pour la subsistance des habitants, et qui ont constitué des facteurs d'influence à la formation et le développement urbain de São Luís. À partir de l'analyse du tracé ancien et la comparaison avec des plans actuels, on a identifié deux sources d'eau existantes à l'époque de l'invasion hollandaise. À l'Est du Fort *de São Luís*, dans la partie haute du plan ancien, ils sont représentés quatre voies qui confluent vers un même point. On a pu conclure que cet endroit coïncide avec l'emplacement de l'actuelle *Fonte do Ribeirão* (Fontaine do Ribeirão) (lettre A sur le plan de la Figure 14), construite à cet endroit en 1796, mais qu'existait déjà comme un endroit de relevant signification dans le quotidien urbain colonial depuis les débuts de l'occupation du territoire.

L'autre source d'eau potable a pu aussi être identifiée à Sud-Est des plans hollandais. Dans cette région du plan, il est représenté un chemin qui conduit à un seul point, sans avoir d'autres liaisons. La comparaison avec des plans actuels a révélé que cet endroit correspond à l'emplacement de l'actuel *Fonte das Pedras* (Fontaine des Pierres) (lettre B sur le plan), construite par les hollandais lors de leur invasion de la ville au milieu du XVII^{ème} siècle.

Les auteurs Mota et Mantovani (1998) à son tour, donnent un aperçu intéressant à respect de la croissance de la ville à partir de l'analyse des *cartas-de-datas*²⁶. Selon l'analyse, les auteurs concluent que dans un premier moment l'articulation urbaine se matérialise sur le territoire à partir des agglomérations qu'avaient dans les liens familiaux la base de son implantation et formation.

En outre, ces agglomérations avaient tendance à se concentrer dans les alentours des zones importantes pour la vie urbaine, qui étaient évidemment liées aux besoins immédiats des colons à cette période, tels que la nécessité de proximité avec des sources d'eau potable (face à la indisponibilité de la plomberie pour la distribution d'eau); avec les forts (en raison de la nécessité de protection et défense ou de la proximité avec les institutions administratives); avec

²⁶ *Cartas-de-datas* consistent des titres de donations de terrains urbains effectués par le Senat de la Chambre des élus de São Luís

les couvents et les églises; ou avec le port (par la facilité de communication et commercialisation avec l'intérieur et la métropole par la navigation). Dans ces *cartas* ils ne sont pas rares non plus les demandes pour des ajouts de lots et d'amélioration des maisons.

Ainsi, la ville se développe lentement dans ces premières années de l'occupation du Maranhão au début du XVII^{ème} siècle. À São Luís, deux mouvements distincts sont observés, variant entre l'occupation de nouvelles zones et la consolidation des tissus urbains existants. Cependant les conditions de vie étaient précaires, les maisons insalubres, le commerce presque inexistant et la disponibilité des denrées alimentaires insuffisantes compte tenu la demande.

En plus de cette précarité, l'invasion hollandaise qu'a eu lieu en 1641. L'épisode a été suffisamment raconté par des auteurs tels que Meireles et Viveiros, de sorte que la présente étude se limite à commenter les conséquences les plus pertinentes qui ont eu un impact direct sur la ville de São Luís et ses environs. Tout d'abord, l'invasion hollandaise a détruit les bâtiments existants dans la ville, la laissant en ruines et corroborant à la situation de précarité dans la capitale. D'autre part, pendant la période de domination flamand qu'a perduré jusqu'à 1644, par leurs initiative selon Martins (2001) ont été construits six *engenhos* à sucre, ajoutés aux cinq déjà existants, tous agglomérés dans les environs du Fort *do Calvário*, dans les proximités de l'actuelle ville de *Rosário*

Des traits urbains qui ont subsistés du passage des Flamands par São Luís, ils se résument au monument de l'*Outeiro da Cruz*, qui correspond à une croix implantée sur une élévation, symbolisant la défaite hollandaise par les troupes portugaises en 1644.

Simultanément à l'invasion hollandaise au Maranhão a eu lieu les Guerres de Restauration en Europe, commentés auparavant. Après les guerres, l'un des résultats de l'indépendance portugaise a été l'expulsion définitive des Flamands du territoire brésilien en 1661. Ceux-ci s'installeront dans les Antilles, où ils commencent à produire du sucre moins cher que les Portugais. En conséquence, l'économie précaire de l'État de Maranhão est fortement ébranlée, où étaient encore peu les colons qui pouvaient payer les coûts élevés d'investissement dans la monoculture de la production de sucre, le principal produit colonial à l'époque et le plus rentable dû aux hautes demandes de l'Europe. Une autre conséquence de l'expulsion s'est concrétisée au niveau social auquel les habitants de São Luís obtiennent les mêmes privilèges que les citoyens de la ville de Porto, au Portugal.

Cependant, l'une des premières tentatives de modifier cette réalité a été le résultat des constantes supplications des colons déplacés à Maranhão à la métropole. En 1682, le Portugal crée la *Companhia de Comércio do Estado do Maranhão* (Société de Commerce de l'État de

Maranhão). Selon Martins (2005) dans la pratique, c'est une société de capital privé qui détenait le monopole de l'exploitation de l'économie et du commerce dans l'État pendant vingt ans et qui, en retour, assurait l'approvisionnement en produits européens, équipements et main-d'œuvre, notamment des esclaves africains, afin de stimuler le développement et le croisement de la monoculture du coton et de la canne-à-sucre.

Cependant, les prix élevés pratiqués par la *Companhia*, en plus de l'insuffisance et la précarité dans l'approvisionnement de main-d'œuvre et d'équipements ont découragé les investissements dans l'agriculture. Les colons se révoltent contre la compagnie en 1684 dans l'épisode qui est devenu connu sous le nom de *Revolta de Beckham*²⁷. Éteint la rébellion en 1685, la *Companhia* perd son prestige et disparaît peu de temps après.

Sans avoir eu le temps d'avoir un impact plus profond dans le développement de l'urbe *ludovicense*, l'épisode de la création de la société commerciale est pertinent dans la mesure où il consiste en une première tentative d'inclure l'économie locale *ludovicense* dans le réseau de relations commerciales portugaises et démontre l'importance économique croissante que la ville commence à avoir pour la métropole portugaise.

À la fin du XVI^{ème} siècle, le village de São Luís est élevé dans la catégorie de la ville. Ce changement a également été accompagné dans le domaine religieux. L'administration ecclésiastique de l'actuel archidiocèse de São Luís do Maranhão a été créée en 1614 et dépendait jusque-là du Prélat de *Pernambuco*. En 1677, elle devient indépendante par l'élévation à Diocèse avec le siège dans l'actuelle Cathédrale de *Nossa Senhora da Vitória* et dont le territoire d'influence comprenait toute la région de l'Amazonie. Ainsi, São Luís se réaffirme comme centralité politique, administrative et religieuse de l'État de Maranhão et de la région nord.

São Luís entre dans le siècle XVIII sans avoir des grands changements urbains. On cite par exemple la construction de certaines églises et couvents, en plus de ceux déjà cités, comme l'Église *dos Remédios* (1719) et l'Église de *São João Batista* (dont le Hermitage a été construit en 1665). Ou encore les initiatives d'installation des industries primitives comme l'usine d'*Anil* (Indigo) sur les rives de la rivière *Cutim* sous le gouvernement du *Gouverneur-Mor* Pedro César de Meneses, entre 1671 et 1678. Selon Meireles (1960) Le produit indigo a eu une bonne

²⁷ La *Revolta de Beckman* (Révolte de Beckman) a eu lieu en 1684 au Maranhão. Cela a été un mouvement dirigé par les frères Manuel et Tomás Beckman, propriétaires des terres et producteurs de sucre installés au Maranhão qui s'est révoltés, appuyés par d'autres propriétaires, contre les abus commis par la Compagnie Générale de Commerce du Maranhão. Les révolutionnaires ont envahi la Casa de Câmara e Cadeia et ont institué une nouvelle gouvernance en février de l'année révoquée. La révolte a perduré jusqu'à mai de 1685, quand une armée de militaires envoyés par la Métropole Portugaise débarqua à São Luís et réprima les insurgés. Manuel Beckman a été déclaré coupable au gibet et meurt le 2 novembre de 1685. Tomás Beckman a été condamné à la prison à perpétuité.

acceptation sur le marché européen, mais la faible capacité de production a conduit à la fermeture de l'usine en 1771. Son installation dans cette région est l'un des premiers indicateurs de la direction de la croissance de la ville qui sera plus tard stimulée vers cette zone au cours du XIXe siècle, où viendront s'installer des industries de tissus attirés par la disponibilité abondante des cours d'eau et des espaces libres, nécessaires pour cette industrie.

De l'étude des *cartas-de-data* de Mota et Mantovani (1998) on mentionne également l'inquiétude croissante de l'administration municipale au milieu du XVII^{ème} siècle en ce qui concerne « le traçage de la ville, l'alignement des rues, l'entretien des îlots délimités, construction des trottoirs, nettoyage des routes, etc. Cet intérêt pour l'élégance urbaine devient plus courant au fur et à mesure que finit le siècle, quand les *cartas* passent à exprimer critères pour la construction des habitations, comme l'exigence pour qu'elles soient couvertes avec des tuiles et non plus avec la paille. » (Mota; Mantovani, 1998, p. 15)

En ce qui concerne l'articulation entre les agglomérations éparpillées autour du noyau urbain de São Luís, l'étude toponymique de Heloisa Curvelo-Matos (2014) révèle l'origine des noms actuels de plusieurs quartiers de São Luís et leur date respective d'apparition. Grâce à la spatialisation des conclusions obtenues dans cette étude, il a été possible de mieux comprendre la dynamique d'occupation du territoire dans ses différentes phases, schématisées sur un plan qu'on présente dans la Figure 15.

Selon la thèse de Curvelo-Matos (2014) les tendances toponymiques du début du XVII^{ème} siècle reflètent spatialement les stratégies militaires portugaises d'occupation du territoire qui a suivi deux lignes principales d'action: l'occupation planifiée et l'occupation spontanée.

L'occupation planifiée avec la construction stratégique des forteresses dans les zones les plus vulnérables du territoire a donné naissance à des agglomérations que se sont installées aux alentours de ces fortifications. Au 17^e siècle sur la côte on cite l'insurgée des agglomérations du *São Francisco*, de *Ponta da Areia* et de *Desterro*, surgies autour des forts *São Francisco* et *Santo Antônio* et de l'église *São José do Desterro*, respectivement. À l'intérieur, il surgie l'agglomération proche à l'*Outeiro da Cruz* et aux postes de control y situés. Au XVIII^{ème} siècle, on cite celles de *São Marcos* e *Ponta do Farol*, surgies autour du Fort et du phare de São Marcos respectivement. Selon Curvelo-Matos (2014) ceux-ci reflètent dans la toponymie des lieux l'influence typiquement portugaise de dénomination littérale des lieux à partir des éléments remarquables de référence, qu'ils soient culturels, géographiques, religieux, évènementiels, etc.

En revanche, les agglomérations de *Cutim Anil*, *Vinhais Velho*, *Turu*, *Camboa* et *Vila Bacanga* gardent dans la toponymie un indicateur de la dynamique de l'occupation spontanée du territoire

qui a été faite « à partir du contact avec les populations indigènes, les *Tupinambás* qui, au long du processus de fixation des Portugais dans ces terres, ont assuré, avec leur travail, les conditions nécessaires à une telle entreprise » (Curvelo-Matos, 2014, p. 150) et donc ont incorporé la toponymie des populations autochtones dans la dénomination de ces occupations « non-officielles ». En conséquence de l'expansion de la matrice urbaine au cours des siècles XVIII et XIX, ces agglomérations primitives seront plus tard englobées par le réseau urbain et deviendront des arrondissements de la ville de São Luís.

Ainsi, on a exposé brièvement le panorama du point de vue de l'urbanisation coloniale du noyau original de la ville de São Luís et de la dynamique d'occupation des zones voisines à ce noyau avant la création de la *Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão* en 1755 qui changera profondément la dynamique économique de la ville et, par conséquent, son tissu urbain et son architecture ; fait qui sera analysé dans le chapitre suivant.

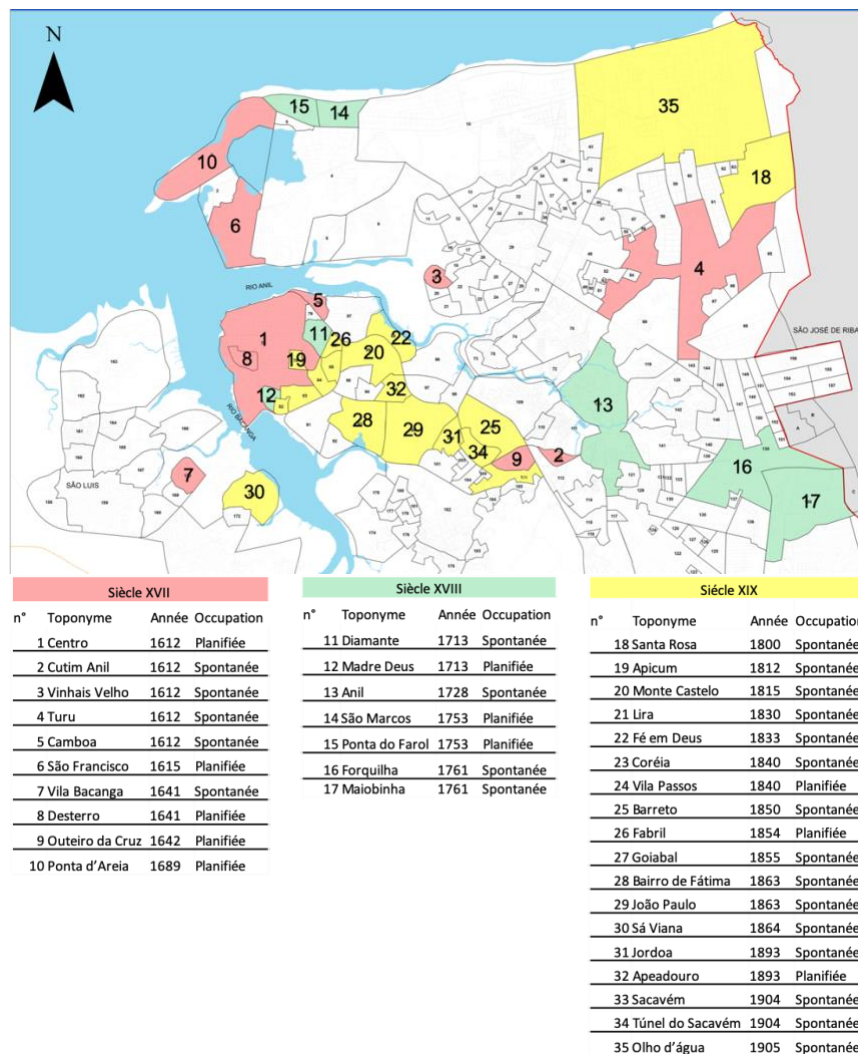


Figure 15 : Le plan en haut et sa respective légende représentent la planification de l'expansion urbaine au long des siècles qu'a eu pour base de conception l'étude de Curvelo-Matos (2014).

Les tableaux ont été pris de l'étude et adaptées pour la présente thèse.

Source : Luísa Ghignatti, 2019, basé sur l'étude de Curvelo-Matos (2014).

3. LA CRÉATION DES COMPAGNIES DE COMMERCE ET L'ALTÉRATION SOCIALE, URBAINE ET ARCHITECTURALE DE LA VILLE DE SÃO LUÍS

ABSTRACT

Driven by the intensification of the influx of people, the urban space changed with the intensification of urban activities, also the result of the social and ethnic diversity that will make up the new *ludovicense* society. Thus, new social classes emerged in the city, associated with the main economic activities of the time: the commercial bourgeoisie and the agrarian noblesse.

This section aims to highlight the fact that the consolidation of the urban fabric of São Luís took place only in the 18th century, while the layout of the city is the result of a 17th century design. It is pointed out that the morphological and constructive typologies used in the construction of the buildings that consolidated this urban fabric were imported from Portugal, which, in the same period after an earthquake, was designing new typologies for reconstruction of Lisbon. In this way, we put on evidence that these Portuguese typologies designed for an 18th century urban layout have been incorporated in the São Luís urban morphology, for so, they have had to undergo modifications in order to be adapted to the climate of the tropics, but especially to the urban layout existent since the 17th century.

Otherwise, we seek to demonstrate the evolution of the urban fabric of the city in the 18th and 19th century with the contribution of new infrastructures that, beyond its obvious benefits, have helped to consolidate the pre-existing urban fabric and have corroborated its expansion.

Also studied is the phenomenon of the *Rua Direita/Rua Grande* as an example of an urban element common to the urban planning of Portugal and of São Luís that serves to reinforce the thesis of interrelation between these two urban cultures. The objective here is to demonstrate how this characteristic element of Portuguese medieval urbanism has been transformed and adapted to be inserted into the colonial urban fabric of São Luís and how the *Rua Direita*, known in São Luís as *Rua Grande*, was the urban structure that led to the expansion of the urban matrix from 17th century.

3.1. Antécédents historiques et l'émergence des nouveaux groupes sociaux

La création de Compagnies de Commerce remonte au début du siècle XVII avec des entreprises pionnières anglaises et néerlandaises des Indes Orientales. L'objectif de ces entreprises visait l'exploitation commerciale des territoires d'outre-mer, notamment de l'Orient. Cependant, des alliances commerciales ont été pratiquées depuis la fin du XVI^{ème} siècle, dans le cas d'initiatives de groupes d'individus qui se commercialisaient seuls et avec des difficultés.

Aux Compagnies de Commerce était assuré le monopole sur la commercialisation de certains produits sur une longue période de temps et pourraient également compter avec des contributions financières de l'état. De cette façon, même qu'elles fonctionnaient de façon autonome, les Compagnies de Commerce comptaient avec le soutien de l'État pour ses activités, ce qu'a contribué à leur prospérité au long du temps.

L'économie du Portugal souffre avec le financement des Guerres de Restauration (de 1640-1668) souffre. Après la Restauration le Brésil devient la principale possession portugaise en outre-mer et la principale source de revenus pour l'empire. Ainsi en 1649, le roi Dom João IV établit la première *Companhia Geral de Comércio do Brasil*, afin de combattre les investies hollandais et intégrer le Brésil dans le commerce intercontinental Portugais.

(...) L'institution de la *Companhia Geral do Comércio do Brasil* est apparue aux yeux de la royauté comme un élément d'une grande efficacité pour la réorganisation du trafic dans l'Atlantique brésilien. (...) L'action de l'entreprise a été une arme puissante de la couronne dans la restauration de son patrimoine ultra-marin. (...) A donc été une expérience, une réponse authentique de D. João IV à la puissante société néerlandaise qui avait investi contre Bahia et Pernambuco. (Dias, 1971, p. 395)

Compte tenu du succès de cette première entreprise et des supplications des sujets installés à Maranhão, comme indiqué précédemment, le Portugal entreprend la première tentative d'intégration du nord-est du Brésil dans le commerce international avec la création de *Companhia de Comércio do Maranhão* en 1682. Toutefois, l'entreprise n'a pas eu de succès et fait faillite peu de temps après sa fondation. Près d'un siècle passe avant que Maranhão puisse sentir les effets de l'essor de son économie.

Le 2 novembre 1755, Lisbonne est secouée par un tremblement de terre qui détruit une grande partie de la ville, surtout la zone riveraine. Après la tragédie, le Marquis de *Pombal*²⁸ et secrétaire d'État du roi Dom José I²⁹ met en œuvre des mesures pour reconstruire Lisbonne. En outre, pendant le temps qu'il était au pouvoir, Pombal a également mis en œuvre des

²⁸ Sebastião José de Carvalho e Melo – Marquis de Pombal, noble et secrétaire d'État portugais (Lisbonne (PT), 13 mai 1699 – Pombal (PT), 8 mai 1782).

²⁹ Dom José I - Roi du Portugal entre 31 juillet 1750 à 24 février 1777 (Lisbonne (PT), 6 juin 1714 - Sintra (PT), 24 février 1777)

changements administratifs importants dans la métropole et en particulier dans les colonies sous la domination de Portugal comme un des moyens pour récupérer l'embrelée économie portugaise et subtilement établir sa propre influence dans tout l'empire.

Ainsi, au Brésil il crée la *Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão* le 7 juin 1755, et la *Companhia Geral de Comércio de Pernambuco et Paraíba* le 13 août 1759, ce qui contribue à intensifier les relations, principalement commerciales, entre la métropole et la colonie. Selon Dias (1971) c'est à travers l'actuation des Compagnies de Commerce que le Marquis de Pombal voit les moyens pour renforcer son despotisme.

La *Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão* délibérait comme un organisation collectif subordonné directement au roi. Elle était administrée de manière autonome par un conseil d'administration, dont le siège était à Lisbonne, composé d'un fournisseur, sept adjoints, un secrétaire et trois conseillers, élus par des actionnaires qui possédaient plus de 5000 *cruzados*³⁰ en actions de la société.

La société comptait également avec des administrations subordonnées chargées de gérer les transactions commerciales localement et d'assurer les privilèges et les monopoles de la société dans toutes les régions où elle commercialisait. Dans celles plus importantes, notamment *Cacheu, Bissau, les îles du Cap-Vert, Pará* et *Maranhão*, l'entreprise avait deux administrateurs responsables qui rapportaient directement au siège de la compagnie de Lisbonne.

La flotte chargée du transport des marchandises comptait avec 124 navires de différentes tailles, soit une capacité de charge totale de 43 400 tonnes qui faisait les différentes routes et ainsi distribuées :

Naus, galéras, sumacs et corvettes, navires de plus grande tonnage et endurance, opéraient sur les routes les plus difficiles et les plus risquées : de Lisbonne, *Cacheu, Bissau*, les îles du Cap-Vert et de l'Angola, aux ports de Belém et de São Luís. Le retour était complété avec le tournevoyage de l'État du Grão-Pará e Maranhão vers le royaume. Les lourds courants de trafic étaient constitués par le transport de main-d'œuvre africaine, par les exportations de produits tropicaux des *capitanias* du haut-nord du Brésil et par les articles d'origine européenne.

Les navires de moindre capacité étaient utilisés dans le transit du cabotage, représenté, surtout, par les chaloupas de la côte du Brésil, qui menaient la viande de Parnaíba aux ports de Pará et Maranhão, et par les lambrottes, *hiates* et *chaloupas* qui faisaient le trafic entre Guiné et îles du Cap-Vert avec des tissus, esclaves et comestibles. (Dias, 1971, p. 100)

L'objectif de la *Companhia Geral de Comércio* était d'assurer le trafic d'esclaves africains vers les états du *Grão-Pará* et du *Maranhão*, stimulant ainsi l'agriculture et le commerce dans ces régions de façon à pouvoir fournir aux marchés européens des produits des tropiques, en composant le « commerce triangulaire » dans l'Atlantique. Pour l'exercice de ses activités,

³⁰ Monnaie portugaise qu'ont circulé au Portugal entre les siècles XVI et XIX.

l'entreprise a reçu des privilèges tels que priorité de leurs navires aux douanes ; le monopôle pendant vingt ans sur le trafic d'esclaves et sur la commercialisation de certaines marchandises au *Grão-Pará* et Maranhão ; le droit d'avoir leurs navires escortés par l'Armée Royale (ce qu'assurait la sécurité des transports navales, toujours sujets aux actes de piratage), etc.

Au Maranhão, la compagnie a inséré la culture du coton à grande échelle basée sur le travail de l'esclave noir qu'elle a apporté de l'Afrique. En outre, elle stimulait la production et l'exportation du riz, du sucre et, dans une moindre quantité, des produits manufacturés et des matières premières régionales, tel que le cuir, le cacao. Dans le Maranhão, les échanges des marchandises et la successive exportation ont été mise en place dans les deux principaux ports de la région à l'époque, ceux de de São Luís et d'*Alcântara*. De cette façon, ces deux villes prospèrent économiquement et culturellement avec la circulation des biens et des richesses qui y passent. Il en a résulté l'augmentation de la population de la ville de São Luís, qui passe de moins de 1.000 habitants en 1718 à 16.580 en 1788 selon Viveiros (1954).

3.2. Réorganisation sociale dans l'espace urbain et la nécessité des nouvelles constructions

Poussé par l'intensification de l'afflux de population, l'espace urbain se modifie avec l'intensification des activités urbaines, aussi fruit de la diversité sociale et ethnique qui composera la nouvelle société *ludovicense*. C'est ainsi que des nouvelles classes sociales émergent dans la ville, associées aux principales activités économiques de l'époque : la bourgeoisie commerciale et la noblesse agraire. Ces nouvelles classes vont exiger la construction de nouvelles typologies de bâtiments en conformité avec leurs respectives niveaux de vie. C'est donc à cette époque que l'aménagement urbain de la ville du XVII^{ème} siècle se consolide et s'élargit avec la construction des *sobrados*, *moradas*, maisons de plain-pied, églises, places et monuments. C'est donc à cette époque qu'on doit la construction de la plus grande partie de la collection architecturale de ce qu'on appelle aujourd'hui le centre historique de São Luís.

Les différentes classes sociales qui composent cette nouvelle société *ludovicense* avaient tendance à se concentrer sur des zones spécifiques de la ville en fonction de leur standard sociale. Ainsi, en raison de la topographie accidentée du terrain, on aperçoit une concentration plus élevée de la population plus riche dans les sommets des collines, qu'à son tour, étaient favorisés par les vents et pour cela très apprécié dans le climat tropical de la ville, tandis que les classes populaires ont eu une tendance à s'établirent dans les zones riveraines ou dans les

zones de la ville où les courbes de niveau sont plus basses, comme dans les fonds des vallées.³¹

Dans une certaine mesure, cette distribution spatiale a été encouragée par la Mairie qui prêchait par l'embellissement de la ville avec la construction de pompeuses et grandes maisons. Ainsi, les parcelles données par la Mairie, qui au début du siècle XVIII mesuraient en moyenne trois *braças*³² (environ 5,50 mètres) de face à onze *braças* (environ 25 mètres) de profondeur, selon Mota et Mantovani (1998), à la fin du siècle il y avait une plus grande diversité de taille, certains parcelles arrivant à mesurer jusqu'à 45 *braças* (environ 80 mètres). Cela est un résultat de l'appréciation du sol urbain, dérivée de la croissance vertigineuse de la population. « Ce qu'il semble est qu'il existait, en fait, un conflit pour les espaces privilégiés dans la ville, avec un retour direct sur les affaires et le confort, dont la conséquence était d'enlever la population libre et pauvre vers les lieux de où l'accès et la topographie étaient pire » » (Martins, 2005, p. 102).

Il est possible de comprendre la répartition sociale dans la ville à partir de l'analyse des typologies architecturales de chaque zone, qui ont tendance à se concentrer sur des zones spécifiques consonnes à la classe sociale correspondante distribuées selon la Figure 16.

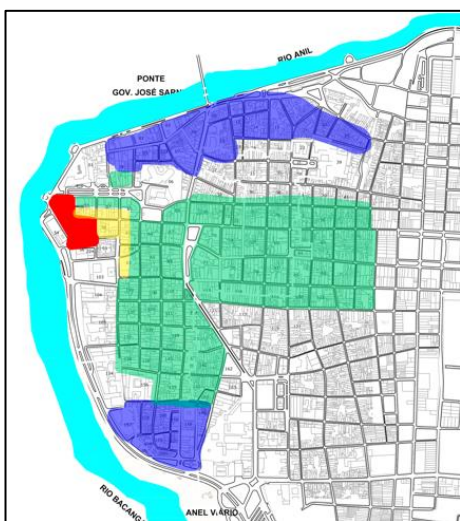


Figure 16 : La distribution des typologies des maisons dans le tissu urbain de São Luís.

La classification a été faite selon la majorité des typologies de chaque région. En bleu la zone avec prédominances des typologies *porta-e-janela* ; en vert les *sobrados*, en jaune les typologies autour du port et de la place du commerce ; en rouge les *trapiches*. Les autres zones en blanc on n'a pas pu déterminer la prédominance d'une typologie spécifique, donc sont des zones mixtes.

Source : Luísa Ghignatti, 2019.

Dans ce domaine, près de l'ancienne plage de *Caju*, au nord du noyau ancien de la ville, (en bleu) certains des bâtiments existants sont les vestiges des premières agglomérations dans la région des débuts de l'occupation du territoire au XVII^{ème} et début du XVIII^{ème} siècle. La

³¹Spécifiquement dans la zone des plages : Plage du *Caju*, du *Desterro*, *Pequena*, de *Madre de Deus*, du *Jenipapeiro*, du *Açougue*, du *Armazém* et de *Santo Antônio*.

³² Ancienne unité de mesure. Une *braça* correspond à 2,20 mètres.

typologie constructive de la plupart de ces bâtiments est appelée *porta-e-janela* (porte-et-fenêtre), caractérisée pour présenter une façade composée d'une porte et d'une fenêtre et avec seulement le rez-de-chaussée, sans étages au-dessus. La présence majoritaire de cette typologie dans cette région indique que la population résidente appartenait à une classe économique inférieure, principalement des pêcheurs ou des individus liés à l'activité de la pêche. La même typologie fait la majorité aussi dans la zone la plus au sud du centre, dans la région de *Desterro*, aux marges de la rivière *Bacaga* a fini par attirer essentiellement des pêcheurs.



Figure 17 : Les différentes typologies de bâtiments du centre historique de São Luís.

Dans l'ordre, de gauche à droite : en haut : *porta-e-janela*, *meia-morada*, *três-quartos de morada* e *morada-inteira*, *morada e meia*; au milieu : *meia morada* et commerce, rez-de-chaussée de commerce, rez-de-chaussée avec *mirante*, rez-de-chaussée avec cave, rez-de-chaussée avec *mirante* et cave ; en bas les typologies des *sobrados* : deux étages et cave, deux étages et *mirante*, deux étages avec cave et *mirante*, trois étages et *mirante*, quatre étages.

Source : (Lopes, 2008, p. 70-71) (adapté)

Entre les zones populaires et nobles, nous avons les bâtiments liés aux classes moyennes qui habitaient dans des typologies telles que : *meia-morada* (porte et deux fenêtres), *três-quartos de morada* (porte et trois fenêtres), *morada-inteira* (porte et quatre fenêtres) et *morada e meia* (une porte et six fenêtres), que se différencient selon la taille de la façade représenté par le nombre d'ouvertures possibles selon la taille de la parcelle et conséquemment de la maison, c'est à dire, plus d'ouvertures dans la façade, plus grande est la maison, plus aisée est la famille qu'y habite.

Les rues à l'est de la Place du Commerce (*Rua da Estrela*, *Rua do Giz* et *Rua Formosa*), celles proches au Couvent de *Carmo* ainsi que l'ancienne zone intra-muros du Fort São Luís sont disposées dans les collines qui entourent la zone commerciale et portuaire primitive de la ville. Parce qu'ils étaient situés dans les élévations, les bâtiments construits-là ont bénéficié d'une meilleure ventilation, de protection et des vues de la baie de *São Marcos*, de sorte qu'elles étaient considérées comme des zones nobles de la ville et, par conséquent, lieu de fixation des habitants les plus riches, c'est-à-dire, familles nobles et bourgeoises liées au commerce et à

l'agriculture.

Alors que les familles liées au commerce résidaient presque toute l'année dans la ville, la noblesse agraire résidait dans le champ, où étaient situés les centres de production, telles que les champs de plantation et les infrastructures pour la production des marchandises exportées. Ces familles venaient à São Luís sporadiquement pendant les fêtes et les rites religieux, au moment de la commercialisation de la production ou pendant les cours pour les plus jeunes, et donc le *sobrado* citadin était utilisée comme deuxième résidence pour les séjours temporaires urbains. Cela générait une dynamique urbaine marquée par la saisonnalité, généralement compatible avec les périodes de récolte et de l'exportation de la production.

Les maisons de ces familles situées surtout dans les zones considérées nobles sont nommées les *solares* et appartenaient surtout à la noblesse agraire. Ils étaient constitués de rez-de-chaussée avec un, deux, trois ou quatre étages au-dessous. Au rez-de-chaussée normalement étaient placés les activités d'entretien de la maison comme le stockage des aliments et des équipements de transport comme les coches et les palanquins. Il était également l'endroit où o plaçait la *senzala*³³, le puits d'eau potable et la cour intérieure, habituellement arborisé. La famille et les agrégats³⁴, habitent les étages supérieurs. L'organisation des pièces à l'intérieur de la maison variait selon le format de son plan que se développait toujours autour d'une cour intérieure (en format de L, C ou U), disposées soit successivement interconnectés soit reliés par un couloir en forme de véranda toujours fermé par des persiennes.

Semblables à ceux-ci, nous avons les bâtiments situés dans la zone portuaire qui diffèrent des précédents fondamentalement sur la fonction et la forme correspondante du rez-de-chaussée, car celui-ci, était destinait au commerce, et donc appartenait surtout à la bourgeoisie commerciale. La proximité avec le port et de la nécessité pour le stockage des marchandises ci-commercialisées ont influencé dans la configuration des bâtiments dans cette zone. Ces édifices sont caractérisés par rez-de-chaussée destiné au commerce, et des étages supérieurs destinées à la résidence familiale, (ceux de configuration très semblable aux maison nobles), étant le plus courant des maisons composés par un ou deux étages supérieurs. On réitère ici le caractère essentiellement commercial et bourgeois de cette partie de la ville.

³³ *Senzala* était un grand logement destiné aux esclaves que servaient dans la maison seigneuriale à la période coloniale

³⁴ Les agrégats correspondent à des membres éloignés de la famille qui n'appartiennent pas au noyau familial principal, tels que les oncles, neveux, grands-parents, cousins, filleuls, etc. qui immigraient de l'intérieur vers la capitale et trouvaient de l'accueil dans la ville grâce aux liens Du sang, bien que ceux-ci entaient lointain.

À son tour, dans la zone plus proche du marché et dans les environs du port les bâtiments appartenait principalement à la bourgeoisie commerciale où fonctionnent comme le siège de sociétés liées principalement au commerce exportateur/importateur. Les maisons dans cette zone ont une typologie constructive différenciée, plus hautes que dans les typologies antérieures. Ces bâtiments s'organisent en rez-de-chaussée, destiné au commerce et/ou le stockage de marchandises ; premier et deuxième étages résidentiels destinés au logement de la famille et agrégats ; les autres étages au-dessous destinés à l'hébergement des voyageurs et des commerçants qui venaient séjourner temporairement à la ville.

Immédiatement à côté du vieux port et de l'ancienne rampe d'embarquement/débarquement étaient installés les *trapiches* espèces d'entrepôts destinés exclusivement au stockage des marchandises arrivaient au port, sans fonction d'habitation dans un première moment. La typologie des *trapiches* est composée de façades assez sobres marquées par peu d'éléments décoratifs, grandes portes qui permettaient le passage des énormes fardeaux et petites fenêtres, suffisantes pour permettre la ventilation, de format habituellement arrondi et situé au-dessus des portes.

La population noire qui habitait la ville, même que très expressif numériquement d'environ 70% de la population au XIXème siècle selon Viveiros (1954), sa représentativité dans l'espace urbain était limitée, ayant assumé impact pertinent dans la ville seulement après l'Abolition de l'Esclavage à la fin du XIXe siècle. Tout d'abord parce qu'à l'époque coloniale, la plupart des noirs à São Luís étaient des esclaves et due à cela, demeureraient dans les *senzalas*, insérés dans la composition morphologique des maisons seigneuriales. Deuxièmement, les rares noirs que n'étaient pas des esclaves étaient relégués aux *quilombos*³⁵ ou à la périphérie de la ville très probablement dans des logements insalubres et éphémères, et donc n'ont pas réussi à constituer des typologies morphologiques pérennes représentatives de cette classe sociale. Les rares bâtiments associés à cette population à cette période est le « *Cafuá das Mercês* », sorte « d'entrepôt » pour la commercialisation des esclaves après leur débarquement dans la capitale. D'un autre côté, la présence africaine dans la ville est encore très présente à travers les manifestations culturelles dans les fêtes populaires, telles que le « *Tambor de Crioula* »³⁶.

³⁵ Phénomène typique des Amériques du Sud, les *quilombos* étaient des endroits de refuge pour des africains et ses descentes, évadés de l'esclavagisme.

³⁶ « *Tambor de Crioula* » est une danse d'origine africaine pratiqué par les descendant des esclaves africains dans le Maranhão, en hommage à Saint Benoît. Consiste d'une danse en cercle où les hommes jouent les tambours, toujours au nombre de trois (le petit, le moyen et le grand), et les femmes dansent en cercle au tour des tambours et est caractérisé par les jupes longues portés par les femmes.

3.3. Nouvelles typologies : l'architecture du XVIII^{ème} implanté dans un tissu urbain du XVII^{ème} siècle

Cette rubrique vise à souligner le fait que la consolidation du tissu urbain de São Luís a été réussie seulement au XVIII^{ème} siècle, tandis que le tracé de la ville est le résultat d'une conception du XVII^{ème} siècle. On cherche à souligner que les typologies morphologiques et constructives utilisés dans l'édification des bâtiments qui ont consolidé ce tissu urbain ont été importés du Portugal, qui, dans ce même période après le séisme, concevait des nouvelles typologies pour la reconstruction de Lisbonne. De cette façon, on évidence le fait que ces typologies portugaises conçues pour un tracé urbain du XVIII^{ème} étant incorporés à São Luís ont dû subir des modifications afin de s'adapter au climat des tropiques, mais surtout au tracé urbain déjà existant du XVII^{ème}.

Après le tremblement de terre et d'une série d'études (voir annexe), le Marquis de Pombal et l'équipe d'ingénieurs et d'architectes dirigée par Manuel da Maia³⁷, Carlos Mardel³⁸ et Eugênio dos Santos³⁹, responsables de la conduite des travaux de réaménagement urbain de Lisbonne, ont déterminé pour sa reconstruction un plan d'urbanisme de tracé géométrique à caractère illuministe due à sa rationalité (voir Annexe Figure X). Toutefois, ce principe d'orthogonalité du plan urbain n'était pas une nouveauté dans la ville, existant depuis le XV^{ème} siècle dans le *Bairro Alto*⁴⁰.

La nouveauté du plan de la *Baixa* réside dans sa rationalité concernant l'optimisation de l'organisation de l'espace urbain des principes d'hygiène, salubrité, sécurité, confort, dimensionnement, etc. consacrés par les idées du siècle des lumières en vigueur à l'époque. Ces principes ont été également transposés aux bâtiments, dont les façades ont été conçus par la même équipe d'ingénieurs, en donnant origine à un nouveau style appelé *pombalino* :

³⁷ Manuel da Maia – Architect e ingénieur portugais (Lisbonne (PT), 5 août 1677 – Lisbonne (PT), 17 septembre 1768)

³⁸ Carlos Mardel – Architect et ingénieur hungaro (Pozsony (HU), 1695 – Lisbonne, 8 septembre 1763)

³⁹ Eugênio dos Santos – Architect et ingénieur militaire portugais (Prazeres (Aljubarrota), mars de 1711 – Lisbonne (PT), 25 août de 1760).

⁴⁰ *Bairro Alto* (Quartier Haut), comme le nom indique, aujourd'hui correspond à un quartier de Lisbonne situé au sommet d'une des collines que contourne la zone de *Baixa-Chiado*. Le tracé urbain de cette zone est le résultat du lotissement d'une *Quinta* (ferme), mis en place au XV^{ème} siècle. Ce tracé est géométrique et bien régulier, organisés en blocs rectangulaires : « En se référant à la régularité comme un nouveau paradigme dans l'urbanisme portugais, il convient de rappeler la construction du *Bairro Alto* (de *São Roque*) dans la Lisbonne Manuéline, initié encore en 1498, avec le nom de *Vila Nova de Andrade* (ou *Arrabalde de Santa Catarina*), Construit à l'extérieur des murailles, à côté des portes de Santa Catarina (dans l'actuel *Largo de Camões*). *Bairro Alto* n'est pas une exception, mais la représentation des réalisations et des stratégies urbaines qui commencent à être adoptées dans les colonies. Il présente des qualités telles que « l'homogénéité de son réseau urbain, qui est resté inchangé pendant plus de 400 ans, et la variation réduite de ses typologies et éléments de composition architecturale. » (Carita, 2013, p. 11 apud Leite, 2018, p. 97) »

« organisation et rationalisation de la production forment le slogan que la situation l'exigeait, et il s'agit d'un phénomène nouveau. En étudiant les bâtiments de la *Baixa*, de la *Praça do Comércio* et la place du *Rossio*, nous nous sommes déparés avec son caractère uniforme. » (França, 1987, p. 152).

En outre, il était nécessaire de reconstruire la ville dès que possible et pour le faire était nécessaire de rationaliser les méthodes et les matériaux de construction de l'époque. De cette manière, « (...) on a prédit la première pré-industrialisation des éléments architecturaux de l'histoire, déterminée par Pombal afin d'assurer une plus grande vitesse dans les travaux de récupération physique de la capitale lusitane. » (Espírito Santo, 2006, p. 63).

En reprenant la déclaration antérieure d'une hypothèse d'approximation typo-morphologique entre les bâtiments de São Luís et *pombalinos*, il est conclu que ce fait est le résultat de circonstances déterminées dont on les cite principales à suivre: a) les deux villes ont été en cours de construction au même temps, mais pour des raisons différentes (à Lisbonne en raison du séisme, à São Luís grâce à la prospérité économique de la région) ; b) la relation étroites entre Lisbonne et São Luís, basée principalement dans les relations commerciales ce qu'a entraîné une plus grande interaction sociale entre les deux populations, qui à son tour s'est traduite également dans les échanges techniques et technologiques entre les spécialistes portugais et *ludovicenses*, notamment l'échange de connaissances relatives aux techniques de construction des bâtiments ; c) les liens extrêmement étroits entre les dirigeants du Maranhão et de la métropole aussi contribué à faciliter cette importation (le gouverneur général de l'État de Grão-Pará et Maranhão et le gouverneur de la *capitania* du Maranhão étaient respectivement frère et neveu du Marquis de Pombal) ; d) la standardisation des éléments architecturaux a permis d'accroître sensiblement le montant des pièces produites en rendant possibles leur exportation vers l'étranger.

Ainsi, « les importations de la technique constructive *pombalina* à São Luís se produit à la fin du XVIII^{ème} et pendant le XIX^{ème} siècle, avec la nécessité de construire rapidement des bâtiments pour répondre à la demande des maisons et des magasins de commerces, causée par une croissance accélérée de la ville, suite à l'enrichissement économique de la région » (Figueiredo, 2014b, p. 171).

Cependant, bien qu'apparemment très semblables, surtout sur les façades, les bâtiments *pombalinos* et *ludovicenses* possèdent des configurations de type-morphologiques essentiellement différentes. Afin de mieux comprendre ces asymétries, on a procédé à une analyse comparative des plans et des façades des bâtiments historiques de São Luís et les

bâtiments *pombalinos* à Lisbonne⁴¹ et les résultats sont présentés ci-dessous.

Dans cette étude, on ciblera l'analyse essentiellement aux bâtiments civils et institutionnelles car : a) São Luís se distingue non pas par son architecture religieuse, comme c'est le cas pour les autres villes coloniales brésiliens comme *Ouro Preto* et *Diamantina*, mais surtout pour son architecture civile, dont la valeur a été reconnue par la classification comme patrimoine de l'humanité en raison de sa magnificence et la quantité d'exemplaires encore existent (environ 5400 exemplaires) ; b) le plan de la reconstruction de Lisbonne s'est centré principalement sur la reconstruction des bâtiments civils et institutionnels, tandis que les édifices religieux ont été relégués à l'arrière-plan par Pombal, à cause de ses disputes avec l'Église, à l'époque.

Des études comparatives entre les architectures des deux villes ont été effectuées par des auteurs comme Luís Silva (2013), Margareth Figueiredo (2014b), Carolina Leite (2018) d'entre autres. Dans ces études ont été comparés les éléments architecturaux des bâtiments de Lisbonne et São Luís, comme les fondations, murs, escaliers, toitures, lanterneaux, pavements, doublures, encadrements, ferronneries, revêtements, *azulejos*, boiserie, etc. ces études ont mis en évidence le caractère identique de ces éléments dans les deux villes, conséquences de la standardisation, préfabrication et d'exportation des pièces produites à Lisbonne et destiné à construire les bâtiments à São Luís, ce qu'a donné comme résultat un paysage urbain très semblable entre les deux villes.

La nouveauté de la présente étude, réside donc dans l'analyse des aspects de l'urbanisme portugais colonial incorporés dans les bâtiments *ludovicenses* afin d'adapter l'architecture *pombaline* au plan du XVII^{ème} siècle de la ville, en mettant en évidence les principales différences de la composition type-morphologique des édifices *ludovicenses* et *pombalines*. En ce qui concerne les aspects urbains des constructions, l'analyse comparative se concentrera sur les usages et son impact dans l'urbanisation, sur les façades et la composition du paysage urbain respective, dans la configuration des lots et la conséquente implantation du bâtiment dans celui-là.

Lorsque on confronte iconographies datant de siècles XIX et XX des villes de Lisbonne et São Luís il est possible percevoir une similitude type-morphologique urbaine presque identique entre les deux villes, non seulement dans l'architecture, mais aussi dans les équipements urbains, espaces publics, moyens de transports et monuments. À première vue, on pourrait dire que toutes les images font partie d'une même ville, compte tenue de la similitude intense entre

⁴¹ L'iconographie réfèrent aux édifices *pombalinos* a été extrait des études de Ricardo de Almeida (2017), Caldas *et al.* (2014) e Luís Carneiro (2016).

les éléments représentés. Plus précisément, on voit des similitudes dans le pavage des trottoirs composés avec des motifs en noir et blanc (composition très caractéristique de l'architecture portugaise), les tramways, les boulevards, les rues étroites et délimitée par les grandes maisons qu'occupent le front du lot, les façades des bâtiments civils, les bâtiments remarquables comme les théâtres et les mairies, etc. (Figure 18).



Figure 18: Images comparatives de Lisbonne en haut, et São Luís en bas. Les images monter l'espace urbain des deux villes et on aperçoit les similitudes entre elles. Sources : various, composition : Luísa Ghignatti, 2017.

Malgré les similitudes, la composition du paysage construit dans les deux villes est morphologiquement distincte. À Lisbonne le « bâtiment *pombalino* » est une abstraction d'ensemble, dont il est seulement celui-ci qui compte : le concept de bâtiment ici doit céder la place au concept de bloc ou de l'îlot, avec son unité programmée — et c'est dans celui-là que réside la partie primordiale de la nécessaire incarnation urbanistique. » (França, 1987, p. 43).

Dans la reconstruction de la ville on a déterminé plusieurs des principes esthétiques et de dimensionnement des façades des bâtiments et laissant peu de place à la libre création pour les architectes. De cette façon, la rationalisation de la construction civile et la standardisation des éléments architecturaux, nécessaires aux demandes urgentes de reconstruction de la capitale, ont réduit au minimum les possibilités de personnalisation des nouvelles constructions.

Alors qu'à Lisbonne, les bâtiments furent conçus comme faisant partie intégrante d'un ensemble, résultant dans des blocs de bâtiments, à São Luís, les bâtiments étaient perçus comme des éléments isolés en eux-mêmes, quoiqu'ils dussent se conformer à certaines règles concernant aspects urbains de la composition, en priorisant plus l'aspect esthétique que l'agilité constructive. En outre, la relative liberté des lois et des codes concernant les aspects morphologiques des bâtiments, a contribué à mener à des bâtiments uniques.

De Lisbonne ont été importés les éléments architecturaux standardisés qui ont été adaptés pour

une utilisation dans des bâtiments avec des typologies morphologiques distincts de celles de Lisbonne, ce qu'a origine à de nouveaux types constructifs, mieux adaptée au climat et à la réalité de l'environnement urbain de São Luís.

D'un autre côté les disparités entre l'architecture *pombaline* et *ludovicense* sont évidentes par exemple en ce qui concerne la hauteur des bâtiments : tandis que à Lisbonne la règle sont des bâtiments composés par rez-de-chaussée plus quatre étages au-dessus, alors qu'à São Luís, les bâtiments consistent en rez-de-chaussée et varient quant au nombre d'étages au-dessus, et rarement arrivent aux trois étages supérieurs.

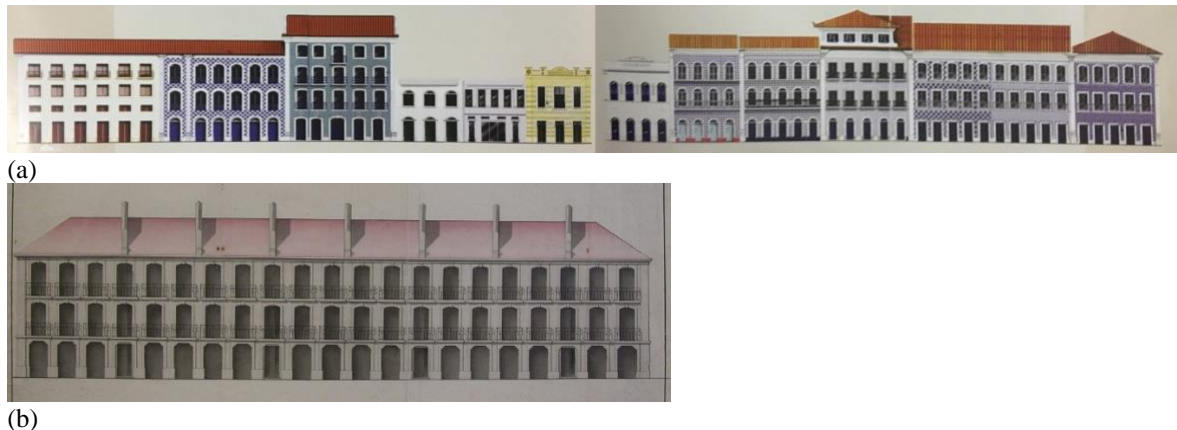


Figure 19 (a-b) : Comparaison entre la composition des bâtiments historiques de São Luís (a) et les bâtiments pombalins à Lisbonne (b) à partir des façades des îlots.

Sources : (a) : (Andrès et al., 1998, p. 106-107) ; (b) : (VV, 2006, p. 98)

Sur les utilisations, tandis que la plupart des bâtiments de São Luís étaient habités par une seule famille et ses agrégats (à de rares exceptions, tels que les bâtiments près de la zone du port, mentionné ci-dessus), à Lisbonne les bâtiments *pombalinos* ont été conçus comme des bâtiments à revenus, c'est-à-dire il était prévu la location à des tiers et donc ces bâtiments s'agissent des immeubles multifamiliaux.

Cette différenciation dans les usages se reflète directement dans la composition architecturale du bâtiment, en particulier dans la façade. A Lisbonne, les familles sont distribuées dans le bâtiment selon l'extrait social auquel elles appartiennent. Mis à part le rez-de-chaussée, qui était destiné au commerce, les étages juste au-dessus étaient destinés aux plus riches. Au-fur et à mesure qu'on montait, moins cher et plus petit étaient les logements et donc destinés à des classes économiquement moins favorisées. Cette stratification sociale s'est reflétée sur la façade des bâtiments *pombalines*, en particulier dans la composition architecturale des travées, que devenaient plus petites et moins composées esthétiquement conformément l'étage⁴².

⁴² « (...) Tout ce que l'on savait, c'est qu'au premier étage des rues principales, il y aurait des balcons, sur les fenêtres du deuxième étage des fenêtres de *peito*, comme dans les étages supérieurs, la taille des fenêtres diminuait au fur et à mesure qu'on montait. Les maisons des rues secondaires, au contraire, n'avaient droit qu'à des fenêtres

Ainsi, même que les rues avaient presque la même largeur il y existait à Lisbonne une hiérarchisation routière renforcée par la composition des façades. Les rues principales étaient composées de bâtiments plus pompeux tandis que dans les rues secondaires les bâtiments étaient plus simples en question de composition de la façade.

Étant donné que le plan de reconstruction de Lisbonne était prévu pour être implanté dans un périmètre relativement plat de la ville, les zones les plus prestigieuses de la ville ont été les rues considérées comme principales et donc on y voit s'implanter les bâtiments les plus exubérants et luxueux ce qu'attirait des populations plus riches. Cependant, ils devront cohabiter, quand même, avec d'autres classes sociales installées dans le même bâtiment. Tandis que à São Luís les zones considérés nobles étaient les sommets des collines et pas nécessairement les voies principales, (vue que les rues étaient de la même largeur) ce qu'a causé une distribution sociale dans la ville basée principalement sur le pouvoir économique des familles.

De cette façon, à Lisbonne, à l'exception des zones destinées aux « maisons nobles », il y a eu une plus grande démocratisation de l'espace urbain, avec plusieurs classes sociales qui cohabitaient le même bâtiment et, par conséquent, le même espace dans la ville. Contrairement à São Luís où il existe une ségrégation sociale dans l'espace urbain, dont les zones privilégiées seront occupées majoritairement par des familles plus riches, tandis que le reste de la population est relégué principalement aux zones riveraines et périphériques de la ville.

À côté de cela, la composition des bâtiments se reflète dans la densité urbaine des deux villes. En raison de la configuration du bâtiment de Lisbonne, que concentre plusieurs familles dans un même espace urbain, celle-ci sera une ville démographiquement assez dense et donc beaucoup plus compacte, avec une tendance à la concentration intense des personnes et des services dans une zone relativement petite. Au contraire, à São Luís, la faible densité démographique du centre, causée par les énormes demeures habitées par peu d'individus et l'abondance des espaces libres, ont génère une ville dont la zone urbaine est beaucoup plus étendue avec une tendance à la dispersion vers la périphérie.

Un autre aspect qui témoigne de la création de nouvelles typologies à São Luís est le fait qu'à Lisbonne, le concept de bloc des bâtiments *pombalines* cités ci-dessus était prévu pour des îlots au format rectangulaire, tandis qu'à São Luís les îlot du 17^e siècle sont carrés. Ce fait a un impact direct sur la constitution morphologique du bâtiment dans le lot et, par conséquent, sur

de *peito* et aucun balcon ne pouvait embellir leurs façades. Les maisons situées plus tard, dans la Rua de S. Roque et dans les portes de Santa Catarina (aujourd'hui Garrett) aurait de grands portails, parce qu'ils seraient "maisons nobles » (França, 1987, p. 85)

l'organisation interne de l'immeuble.

A Lisbonne, les lots ont un front large et peu profond étant toujours considéré dans l'ensemble d'une manière à constituer des îlots rectangulaires de dimensions de 116 paumes pour 323 paumes⁴³ (ce que correspond à 25,50 mètres par 71 mètres) (Figure 21). Les lots de São Luís, d'autre part, se différencient par son individualisation et pour se ressembler aux lots des ville médiévales, dont la configuration se caractérise par front de lot étroit et grande profondeur, de dimensions variant de 25 à 30 paumes⁴⁴ (5 à 6,50 mètres) par 150 à 180 paumes (35 à 40 mètres) (Figure 20). Cependant, même que des nombreux lots ont été conjugués au long du temps pour faire place à des demeures plus imposantes, la dimension de la profondeur du lot toujours dépasse beaucoup la dimension du front de lot.

C'est précisément dans les dimensions du front du lot - l'unité de base du plan de ces villes - que nous trouvons la plus grande régularité : la plupart du temps ces parcelles avaient 25 à 30 pieds front. (...). Ces mêmes dimensions de l'attribution, nous les trouverons au cours des siècles dans de nombreuses villes construites par les Portugais, soit au Portugal soit en dehors du Portugal. C'est cette dimension qui est à l'origine des façades de la maison avec trois travées - trois portes ou une porte et deux fenêtres - caractéristiques des villes portugaises. (...) D. Afonso III [1210-1279] a été le grand promoteur de ce processus de rationalisation, dont les fonctionnaires royaux et municipaux ont été les premiers instruments et diffuseurs. (Teixeira; Valla, 1999, p. 30).



Figure 20 : Dimensionnement des îlots et rues du centre historique de São Luís
Source : Luísa Ghignatti, 2019.

⁴³*Palmo* (paume) était la mesure standard au Portugal au Moyen Âge et correspond à 22,86 centimètres.

⁴⁴ « Le 25 à 30 paumes de front de lots correspond aux dimensions de la portée maximale qu'une poutre de bois peut vaincre sans supports intermédiaires, en s'appuyant uniquement sur les deux murs maîtres construits sur les limites [latérales] du lot. » (Teixeira; Valla, 1999, p. 297).

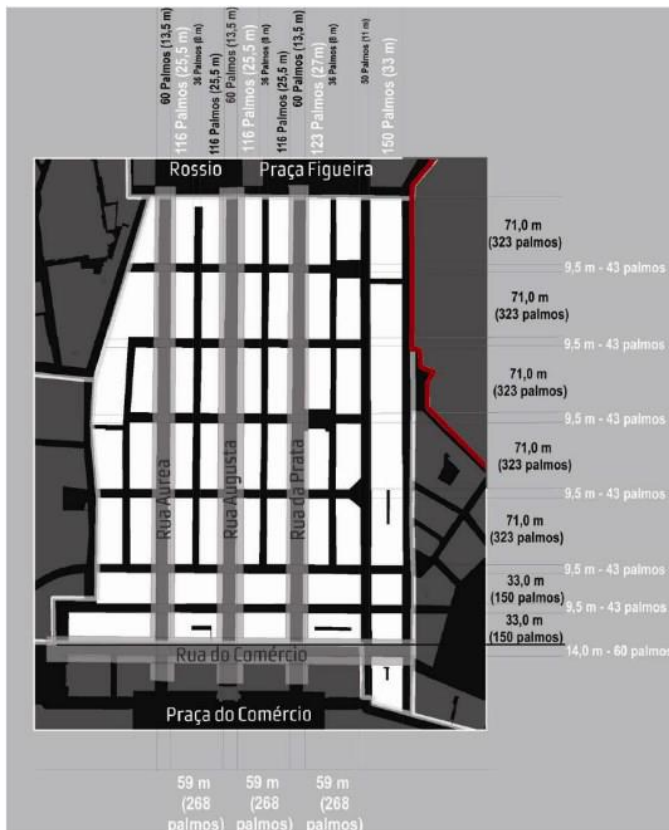


Figure 21 : Dimensionnement des îlots et rues de la Baixa Pombaline à Lisbonne.

Source : Morais, Luís Fernando Loureiro, Revitalização da Baixa Pombalina: Proposta de Humanização, dissertation de master, Lisboa: Instituto Técnico de Lisboa, 2015, p. 15

Cette configuration des lots à São Luís se rassemble aux lots des villes médiévales portugaises telle que celle de Porto, de lots avec des fronts étroites et longueur profonde. Cependant, à Porto, les bâtiments sont construits en occupant la limite frontale du lot, se développant rarement sur les côtés comme on a fait traditionnellement à São Luís.

Au Portugal, « au détriment de la cour intérieure, qui dans d'autres cultures méditerranéennes rend l'occupation plus dense et les feux plus intimes, le lot a été organisé de sorte que sa zone postérieure était l'arrière-cour, type d'occupation qui est en fait caractéristique du lot urbain Portugais. » (Rossa, 2002, p. 227). À son tour, les bâtiments à São Luís ont dû être adaptés au climat tropical et pour cela on les a disposés autour d'une cour intérieure, de façon à mieux faire profiter la ventilation et les zones ombragés dans la majeure partie des pièces à l'intérieur de l'immeuble.

L'organisation des îlots et des lots de la Lisbonne illuministe émerge, ainsi, à l'opposé de la tradition vernaculaire urbaine portugaise du Moyen Age des lots étroits et profonds et d'organisation des îlots de façon irrégulière. D'autre part, à São Luís, la morphologie des lots a suivi les mêmes principes depuis la fondation de la ville au début du XVII^{ème} siècle, c'est-à-dire, bien avant la reconstruction de Lisbonne au milieu du 18^{ème} siècle. La tradition des lots étroits et profonds a donc été maintenue même avec l'importation des structures *pombalines* du

XVIII^{ème} siècle, qui ont dû s'adapter à la configuration médiévale portugaise des parcelles *ludovicenses*.

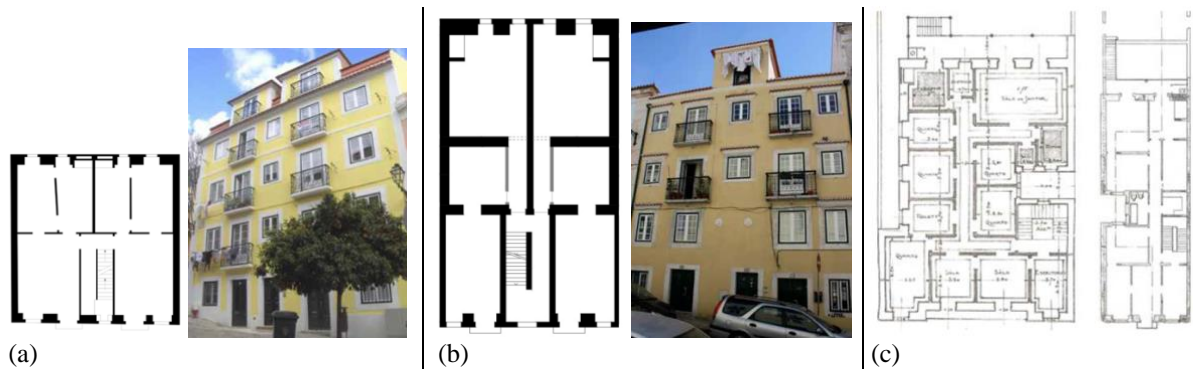


Figure 22 (a-c) : Bâtiments pombalines à Lisbonne et le plan bas de leurs respectives intérieurs. On remarque l'inexistence de patio interne dans les édifices.

Sources : (a) et (b) (Caldas; Pinto; Rosado, 2014, p. 125; 131) ; (c) Pereira, 2015 in (Almeida, 2017, p. 11)



(a)



(b)

(c)

Figure 23 (a-c) : Bâtiments du centre historique de São Luís et le plan bas de leurs respectives intérieurs. La configuration des lots suivent essentiellement ces trois morphologies respectivement en 'U' (figure a), en 'L' (figure b) et en 'C' (figure c).

Source : Lopes, 2008, p. 60-75 et Luísa Ghignatti, 2019 (adapté).

À Lisbonne le but ce de profiter le maximum de l'area pour les rendre plus rentable pour la location, donc on laisse le moins d'espace libre à l'intérieur, ainsi c'est rare de trouver un patio interne dans des bâtiments *pombalinos* surtout de la taille des patios *ludovicenses*. À São Luís les variations ont une autre directive. Ici on s'approche plutôt aux conceptions architecturales des maisons islamiques ou de la tradition méditerranéenne dont la construction se développe toujours autour d'une cour centrale intérieure. De cette façon, on trouve des typologies des bâtiments en format de 'U', 'C', ou 'L', (la dernière entant la typologie la plus courante), ainsi on arrive à trouver des espaces libres dans tous les bâtiments de la ville, dans les maisons des plus aisées aux maisons des plus pauvres. Preuve que la salubrité et le confort thermique de l'habitation n'était pas un privilège mais un droit et une nécessité pour y habiter.

Il corrobore à cela la constatation de l'utilisation abondante des éléments avec des persiennes à l'intérieur des habitations qui enferment les compartiments sans les sceller, afin de favoriser la circulation permanente des chambres, en gardant la température agréable à l'intérieur des pièces, et donc utilisé intensément dans les portes, fenêtres, revêtements de toiture et couloirs en véranda. En outre, des grandes pièces, de hauts plafonds, des façades avec de *azulejos*, la cour intérieure (généralement boisée) et des murs épais (atteignant facilement un mètre de large), ont été quelques-unes des adaptations nécessaires des bâtiments *pombalines* au contexte tropical ludovicense.

On souligne également la question de l'incorporation des éléments des autres cultures dans l'édification de la ville de São Luís. On cite par exemple les azulejos et les persiennes (appelées *venezianas*), dérivés des *muxárabis*, sont clairement des éléments de la culture arabe ; la cour intérieure méditerranéenne qu'a été adaptée aux bâtiments *ludovicenses* ; l'adaptation des techniques constructives à des matériaux locaux tels que la chaux de *sarnambi*⁴⁵, etc.

Face à l'exposé, on conclut que, bien que São Luís et Lisbonne aient des paysages urbains très similaires, accentués par le caractère de la configuration des façades des bâtiments des deux capitales qu'incorporent les mêmes éléments architecturaux standardisés et préfabriqués, l'architecture des édifices de São Luís se distingue largement de l'architecture des édifices pombalines de Lisbonne quant à leur morphologie et leur composition. Les éléments architecturaux *pombalines* ont été conjugués dans les bâtiments ludovicenses de manière à créer des nouvelles typologies qui s'adaptent mieux au nouvel environnement (voir Annexe Figure IX).

Ainsi, on peut dire que l'architecture de São Luís est fruit d'un mélange des divers aspects des divers cultures et le résultat d'une interaction entre elles plutôt qu'une forme pure d'origine portugaise. Certes, cette architecture a reçu des influences lusitaines, mais qu'en incorporant des éléments de différentes cultures afin de s'adapter à la réalité locale, elle a fini pour aboutir dans la création d'une architecture unique, typiquement ludovicense et dévidement reconnue comme patrimoine mondial de l'humanité

Le portugais a été partout, mais surtout au Brésil, magnifiquement créateur dans ses efforts de colonisation. La gloire de son sang n'était pas tant celle du guerrier impérial que conquerrait et subjugueraient les barbares pour les dominer et les exploiter d'en haut. C'était principalement le procréateur européen dans les tropiques. Il a dominé les populations indigènes, en se mêlant avec eux (...). (Freyre, 1940, p. 25)

⁴⁵ *Cal de Sarnambi* (chaux de *sarnambi*) est faite à partir du traitement des gisements originés par de l'accumulation des fossiles d'une espèce de mollusque nommée par les populations autochtones de *sarnambi*, très abondant dans la région

3.4. Les aménagements urbains du XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècle⁴⁶

3.4.1. Consolidation et expansion du tissu urbain *ludovicense*

Dans cette partie on citera brièvement les aménagements urbains entrepris pendant le XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècle. Le but ici est de donner d'autres perspectives d'analyse notamment à partir de la spatialisation des descriptions des aménagements urbains décrits par des auteurs comme : Ananias Martins (2005), Espírito Santo (2006), Antônio Ferreira (2008, 2014), Luís Phillipe Andrès (2006), Lopes (2008), Reinaldo Júnior (1999), Olavo da Silva (1986), d'entre autres. Autrement on cherche à démontrer l'évolution du tissu urbain de la ville avec l'apport des nouvelles infrastructures que, au-delà de ses évidents bénéfiques, ont contribué à consolider le tissu urbain préexistant et ont corroboré à son expansion.



Figure 24 : Maragnon, Post FRANS, 1647 (Extrait d'image)

Source : Repositório Digital da Biblioteca Nacional de Portugal, cota E-878-A. Disponible sur www.purl.pt/11908. Accès en décembre 2018.



Figure 25 : Vista da cidade a partir da ponta de São Francisco. (Gravure)

Source : Ricardo Canto, 1860.

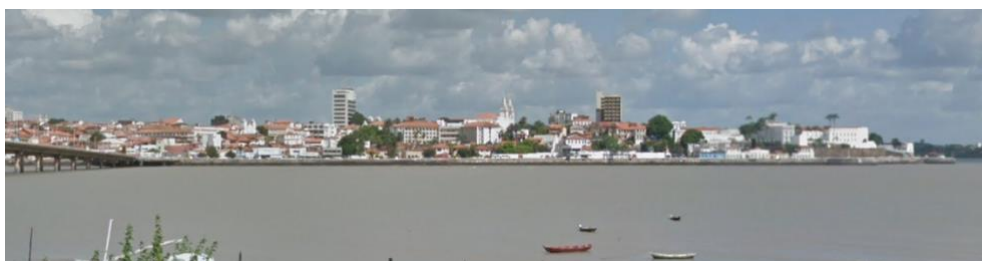


Figure 26 : Vista do Centro Histórico de São Luís à partir da margem Norte do Rio Anil. (extrait de representation)

Source : Google Maps, 2017.

⁴⁶ Cette partie du travail a été développé dans le cadre de la discipline *Écosystèmes, Paysage et Gestion du Patrimoine* du Master TPTI encadré par M. Barata et Mdm. Capelo à Évora/Portugal

Pour aider à comprendre l'évolution du tissu urbain on part de l'analyse de trois images (Figure 24, Figure 25, Figure 26) choisies car elles représentent le paysage du centre historique de São Luís d'un point de vue à peu près identique : la rive opposée de la rivière *Anil*. Les images sont séparées d'environ deux cents ans, ce qui nous permet une analyse de l'évolution du paysage à partir de l'iconographie. En prenant comme point de référence le fort et en comparant les images les unes aux les autres, nous voyons comment le bâti à São Luís s'est développé et a occupé le terrain naturel existant.

La première image, datée de 1647, représente l'attaque des navires hollandais à São Luís lors de leur invasion à la ville. Dans cet extrait, il est possible d'identifier certains aspects des principes d'urbanisation de la ville. Il est à noter que la partie supérieure du promontoire était occupée auparavant par des constructions imposantes qu'abritaient les institutions plus importantes dans le contexte colonial cités auparavant. Quelques bâtiments plus modestes occupent la partie la plus basse de la ville, ce qu'indique la probable liaison de ces habitations avec l'activité de la pêche et la modeste activité portuaire de la rivière *Anil* à cette époque.

Dans la deuxième gravure de 1860, on constate que l'urbanisation de la ville à cette époque s'est développée et s'est densifié dans la partie supérieure de l'élévation, et a dépassé les limites du primitif *castrum*. La partie basse de la ville s'est également densifié, cependant, on aperçoit qu'ont été évités les pentes abruptes du terrain.

On identifie également un plus grand nombre de navires, en raison de l'intensification de l'activité portuaire et commerciale résultant de la création de la *Companhia Geral do Comércio Grão-Pará e Maranhão* en 1755. Dans l'image, ces navires sont concentrés dans la même région, c'est-à-dire, dans les alentours du nouveau port situé sur les rives de la rivière *Bacanga*, dans l'image, derrière le promontoire.

La troisième image, datée de 2017, montre l'état actuel du centre historique de São Luís, à noter la densité définitive du terrain avec l'occupation des pentes par les bâtiments et la verticalisation des bâtiments à certains points. Il convient également de signaler les traces de progrès représentés par la création de la rocade qui entoure tout le périmètre du centre historique, et du pont de São Francisco qui représente l'extension du réseau urbain de la ville au-delà des limites physiques imposées par la rivière *Anil*. (Ce sujet sera approfondi dans le chapitre 4).

Afin de gagner du terrain au fleuve et de mieux adapter cet espace aux activités du commerce portuaire, des initiatives étaient nécessaires pour assécher les zones marécageuses, vider les *olhos d'água*, broser le terrain et construire une partie considérable du quai.

Afin de mieux comprendre le territoire préexistant et ses transformations, nous citons une étude⁴⁷ de la zone réalisée précédemment en utilisant des outils avec technologie SIG. La méthodologie utilisée consiste à superposer deux cartes de différentes époques de la ville de São Luís à l'aide du logiciel *Qgis* afin de procéder au géo-référencement des cartes. Ensuite, une analyse comparative a été réalisée entre les deux plans afin de mieux comprendre l'évolution urbaine de la ville de São Luís, ses permanences et ses transformations. Les cartes utilisées étaient celles de l'explorateur néerlandais Johannes Vingboons, la carte « *Maragnon em Zuid America do oeste de van Brasil* » de 1655, et le plan actuel du centre historique daté de 2017 pris avec l'aide du logiciel Google Earth.



Figure 27 (a-c): Étude cartographique du développement urbain du centre historique de São Luís à l'aide de l'outil SIG.

Étude de surposition des cartes réalisée en 2017. On superpose la carte de 1655 à la carte actuelle de ce centre de cette façon peut être comprise le développement de la ville. On met l'accent sur les zones atterrées, l'occupation du terrain et l'expansion du réseau urbain.

Source : (a) VINGBOONS, Johannes. *Maragnon in Zuid America ten westen van Brasill*, 1655 in (Reis Filho; Bueno; Bruna, 2000, p. 236); (b) Google Maps, 2017; (c) Luísa Ghignatti, 2017.

D'après l'analyse des résultats il devient évident les modifications effectuées que cherchaient à surmonter les conditions naturelles du terrain, telles que les drainages et les atterrages qui ont gagné plusieurs mètres de terrain à la rivière et qui ont permis la réalisation de travaux importants, essentiels au fonctionnement d'une ville dont l'économie était basée sur le commerce portuaire, comme la construction du quai, du marché, des douanes et de leurs entrepôts.

La trace des rues a bien évolué aussi, cependant on aperçoit encore quelques vestiges du passé. Les quartiers situés dans la forteresse ont gardé à peu près le même dessin. Les accès au fort

⁴⁷ Cette analyse a été développée dans le cadre de la discipline *Cartographie et Sig* du Master TPTI encadré par Alain DALLO à Paris/France et approfondie dans la thèse.

étaient situés surtout au sud (deux), à l'Est (un) et à l'ouest (un, celle-ci était l'ancienne entrée principale de la forteresse). Après le renversement d'une partie des murailles du fort, on a créé un accès à la ville haute au nord et on a réaménagé les accès à l'Est et au sud, lorsque que l'accès fait par la Rua da Estrela a resté tel qu'elle était. La trace du passé a subsisté aussi avec la présence très marquée des pans de la muraille à l'Ouest. Une partie reste encore bien visible tandis que l'autre partie a été englobée par la construction des maisons qui se sont utilisées de ses murs dans leurs compositions.

L'analyse des cartes montre également que l'expansion du tissu urbain a suivi le motif géométrique du plan en damier dessiné en 1615 par le *Engenheiro-Mor* Francisco Frias de Mesquita.

Du point de vue des aménagements urbains, depuis le premier cycle économique, une ville comme São Luís qu'a été construite et que sustentait les commodités de la vie moderne à l'époque basé sur la main-d'œuvre esclave, passe par une amélioration de ses infrastructures urbaines. Au début du XIX^{ème} siècle, les investissements dans les aménagements urbains avaient comme but la consolidation des zones résidentielles et de circulation dans les parties hautes de la ville, fruit de la diversification du capital provenant de l'activité agro-exportatrice. De ces travaux, on cite le pavage des trottoirs, les décharges, l'urbanisation des places, l'installation de l'éclairage public (à huile d'olive en 1825 et à gaz d'hydrogène en 1863), l'installations des lignes téléphoniques (1876), l'implantation du système de transport collectif (tramways à traction animale en 1871 et à électricité en 1868) et la fourniture d'eau potable⁴⁸.

Les principaux équipements urbains sont également construits à cette époque, tels que le Théâtre São Luís (1817); le premier cimetière (1804)⁴⁹; la transposition de la caserne⁵⁰ (1792) vers le *Campo do Ourique*, située alors à la périphérie de la ville; la construction de l'abattoir, la boucherie et la tannerie (1821) situés dans une zone de réentrance de l'eau et où il abrite aujourd'hui le Marché Central; et la construction de la prison (1855) qui est définitivement séparée de l'ancienne *Casa de Câmara e Cadeia* de la période coloniale, autrefois située dans l'intra-muros et maintenant située dans la banlieue de la ville; « Ainsi, les zones nobles qui s'avaient constituées comme des maisons de campagnes et des fermes [situées dans les zones

⁴⁸ L'eau potable était assurée par la *Companhia do Rio Anil* à partir de 1874 qu'approvisionnait la ville à travers six sources d'eau (Fontaine du *Ribeirão*, *das Pedras*, du *Bispo*, du *Mamoin*, du *Alecrim* et du *Marajá*) et de six fontaines situées dans les places principales.

⁴⁹ D'autres cimetières sont construits à cette période tel que le Cimetière des Anglais en 1825 et le Cimetière du *Gavião* en 1855.

⁵⁰ Autrefois, la caserne composait l'ensemble des institutions établies dans les Intramuros du Forte São Luís depuis le début du XVI^{ème} siècle, démolie et reconstruite en 1792, dans une preuve claire du changement de la stratégie d'occupation de la ville : de militaire et défensif vers le résidentiel.

périphériques de São Luís], donneront progressivement de l'espace aux appareils sanitaires et malsains de la ville. » (Martins, 2005, p. 77).

Les *Códigos de Postura* (codes des postures), à leur tour, sont un instrument intéressant pour comprendre l'évolution urbaine au XIX^{ème} siècle. Ils sont « des ensembles de lois, décrets et normes urbaines qui régissaient la production de l'espace urbain, ce qui forme la soi-disant « légalité urbaine », qui a comme fonction première de définir les limites du pouvoir » (Rolnik, 1999 apud Alcantara Junior ; Selbach, 2009, p. 25). Grâce aux codes, il a été réglementé « l'expansion du modèle urbaniste en maille orthogonale et avec des dimensions et largeurs préétablies [en suivant les directrices implicites dans le plan Frias de Mesquita en 1615], au moins jusqu'à la période républicaine. » (Lopes, 2008, p. 22).

L'analyse de ces codes réalisée par Martins (2005) permet de comprendre la façon dont on régulait l'environnement urbain. Au cours des siècles 18^e et 19^e, la période au cours de laquelle la ville consolide le périmètre urbain défini par le tracé de Frias de Mesquita, ont été publiées trois codes de posture pour Frias de Mesquita : en 1842, 1866 et 1893. Dans une ville d'environ 30000 habitants, le code de 1842 était essentiellement sur la régularisation des pratiques quotidiennes :⁵¹

Le *Código* traitait essentiellement des activités liées au commerce, à l'hygiène publique et à l'espace public, comme les constructions, le comportement, le transport en commun et la sécurité. (...) L'ouverture de nouvelles rues qui devraient avoir une largeur moyenne de huit brasses (équivalent à 17,6 mètres), pour être en mesure de diviser la rue avec des division avec des arbres, et un minimum de quatre brasses, quand il y avait déjà des bâtiments (art. 4). Une telle mesure a été imposée par la nécessité d'améliorer la circulation quotidienne (...). Tous les propriétaires devraient soigner le pavage de son front de lot (art. 92) (...). (Alcantara Junior; Selbach, 2009, p. 27-28).

Le deuxième code, de 1866, imposait des règles à une population qui maintenait son nombre d'habitants stable. La ville comptait à l'époque avec « 72 rues, 19 ruelles, 10 places, 55 bâtiments publics, 2 764 maisons, soit 450 avec plus d'un étage » (Marques, 1870, p. 376).

Ainsi, d'un point de vue urbain, le code a établi que :

Les nouvelles rues, toujours ouvertes dans une direction droite, devraient avoir au moins huit brasses ou 80 pieds de maison à maison, en réservant une brasse de chaque côté pour les testés (art. 59). Les propriétaires ont été obligés de construire le trottoir (art. 62), de sorte que le piéton puisse avoir où se déplacer sans gêner les véhicules). (Alcantara Junior; Selbach, 2009, p. 29-30).

Bien que le nombre d'habitants soit resté le même en 1893, le troisième code a été élaboré dans un contexte de changements politiques et sociaux avec l'adhésion de l'État de Maranhão à

⁵¹En comparaison avec Lisbonne, au début du siècle XIX la ville comptait environ 175 à 200 mil habitants selon Serrão (1996). Paris à son tour en 1846 comptait avec une population de 1.053.897 habitants. Rio de Janeiro, alors capitale de l'Empire portugais, selon le *Instituto Brasileiro de Geografia (IBGE)* en 1872 comptait avec une population de 274.972 habitants.

l'Abolition de l'Esclavage (1888) et la Proclamation de la République (1889). Les 237 articles légiféraient sur les questions de santé, de sécurité et de planification des constructions afin d'organiser le nouvel ordre social qui voyait le jour :

L'ouverture des rues s'est également poursuivie en suivant la largeur minimale, cette fois plus grande, avec 20 mètres et 2 mètres de chaque côté pour le trottoir, et l'exigence du projet d'ingénierie approuvé dans l'Intendance. Les bâtiments devaient obéir à la hauteur minimale et être construits en maçonnerie avec tuiles en céramique. Les portes et les fenêtres ne pouvaient pas s'ouvrir à la rue (...). Les trottoirs devaient être construits et préservés par les propriétaires des immeubles, de sorte que les passants n'ont pas à marcher dans la rue (chapitre XXV, articles 217 à 228). (Alcantara Junior; Selbach, 2009, p. 31).

3.4.2. L'Industrie au Maranhão et à São Luís

Un autre facteur pertinent pour la réorganisation urbaine du XVII^{ème} et XIX^{ème} siècle de São Luís a été l'installation du parc industriel, ce qui a engendré la déconcentration du réseau routier que s'est étendu jusqu'au quartier *Anil*.

Le cycle de prospérité économique du Maranhão basé sur le coton prend fin à cause de la guerre de Sécession aux États Unies (1861-1865). Pendant la guerre, le Maranhão, dont le coton était de qualité similaire à l'américain, se consacre comme l'un des principaux exportateurs de ce produit à la croissante industrie textile anglaise. À la fin de la guerre, les États-Unis reprennent leur activité d'exportation de coton et à cette même période on met fin à l'esclavage au Brésil, sur laquelle toute l'économie agricole maranhense était basée, ce qui contribue à effondre l'agriculture au Maranhão, qui passe à limiter son offre à l'insurgente industrie locale, surtout aux villes de *Caxias*⁵² et *Codó*.

À la fin du siècle XIX, le capital provenant de l'agriculture cotonnière a été investi dans l'implantation des nouvelles industries. Ce à cette période que le Maranhão passe par une vague d'investissement et on voit la croissance de son parc industriel, surtout textile. Neves (2012) explique que en 1895 le Maranhão possédait le deuxième plus grand complexe industriel du Brésil, distribué à *Caxias* qui avait quatre usines textiles et *Codó*, qui avait une usine.

En 1840, selon Lopes (2008) à São Luís existaient six usines pour le riz, trois usines de savon et chandelles, deux pressoirs pour le coton, vingt-deux usines de chaux, huit poteries et six typographies. Entre 1872 et 1900 d'autres vingt-quatre établissements s'y sont installés, tels que usines textiles, d'allumettes, de céramiques, de plomb, de savons, de clous et de

⁵² À cette époque, la ville de Caxias, située à 400 kilomètres de São Luís vers l'intérieure et entourée par des centres de production de coton de bonne qualité, constituait le deuxième plus grand complexe industriel textile du Maranhão.

chaussures. « Avec la consolidation du processus d'industrialisation a commencé l'expansion du réseau routier et l'émergence des premiers arrondissements suburbains et ouvriers, tels que l'Anil (à 9 km du centre), près de la *Fábrica de Tecidos Rio Anil* (...) et l'apparition de noyaux résidentiels ouvrières, à proximité des usines de *Camboa* et *Santa Isabel*. » (Espírito Santo, 2006, p. 64). En plus de l'accroissement du parc industriel *ludovicense*, plusieurs établissements commerciaux ouvrent ses portes⁵³.

3.4.3. O Porto da Praia Grande

La ville se transforme et les cabanes de *pau-a-pique* et paille d'autrefois furent remplacés par les grandes *sobrados* en pierre et en chaux. On entre en contact direct avec les empires Français et anglais et on prend goût au luxe. Cependant, la zone portuaire de Sao Lus, la principale voie de circulation de la production et un élément fondamental de la dynamique économique de la ville, avait des infrastructures précaires jusqu'au milieu du 19^e siècle.

De cette situation se déroule l'une des premières initiatives du gouverneur-mor D. Diogo en faveur de l'urbanisation de la future zone de *Praia Grande*, enregistrée par la prédiction royale du 1er Janvier 1780 dans lequel on demande au roi de Portugal « l'envoi du plan des travaux, qui étaient nécessaires à faire , et un quai, en donnant les terrains pour s'édifier dans un an, afin de construire une place régulière » (Marques, 1870, p. 472). Due à la proximité avec port, cette zone se développerait et se spécialiserait dans l'activité portuaire et commerciale avec la création ultérieure du quai, des *trapiches*, de la douane, du marché et des maisons de commerce

Il convient de souligner la participation pertinente des commerçants aux interventions effectuées à Praia Grande. Selon Reis (1982) ont été eux qui ont brisé les initiatives d'aménagements de la zone. En plus des travaux d'infrastructure, les commerçants étaient également responsables de la construction des bâtiments qui ont consolidé le quartier, comme les *sobrados*.

Cependant, les travaux ne débutent pas immédiatement et jusqu'à la fin du 18^e siècle, il n'y avait toujours pas de quais ni d'espaces pour le stockage des marchandises, ce qui posait des difficultés pour les échanges commerciaux, puisque la manque d'entrepôts le marchand, qu'avait peu de temps pour vendre la cargaison et rentrer, dû à l'inconvénient d'une permanence

⁵³ « Comme par exemple "entrepôts, magasins de tissus, typographies, marchands de légumes, tentes, apothicaire, quincailleries, livres, bars et billards, bouchers, pâturages, boulangeries, tailleurs, chapeliers, cordonniers, orfèvres, horlogers, charpentiers, bricoleurs, (...). Entre 1850 et 1880 ont été installés les magasins de mode, les pharmacies, les agences de vente aux enchères, les chocolateries, les liqueurs, les feux d'artifice et les fusées. » (Lopes, 2008, p. 22)

prolongée dans la capitale, était obligé d'accepter un prix plus bas pour ces produits, un fait qui en est venu à générer même une petite crise commerciale. Le gouverneur et capitaine général à l'époque, José Telles Silva, officia le 3 juin 1784, sa préoccupation lorsqu'il exigea la construction d'un quai :

"(...) en vue des difficultés du travail avec lesquels ils déchargent et transportent vers la terre les produits qui amenaient les navires, qui arrivaient à ce port, les pannes auxquelles ils étaient exposés venant sur le dos des Noirs et des marins, qui les conduisaient sur la boue jusqu'aux Douanes, les préjudices que beaucoup d'expéditeurs avaient déjà connu dans ces transports, et le désir de faire avancer le commerce de cet état, en rendant autant que possible commode et utile ce port, cela ont obligé à former le projet de faire un quais en face de la Douane de la ville de São Luís. (Marques, 1870, p. 472).

Compte tenu de cette carence, en octobre 1789, le gouverneur général de l'époque, Dom Diogo, exige la construction du *terreiro* pour le stockage et la vente de marchandises. Ce n'est qu'en octobre 1805 qu'est achevée la décharge de *Praia Grande*, ce qui a permis d'augmenter considérablement la superficie de commercialisation des marchandises. On suppose que ce nouvel espace a été construit comme le *Terreiro do Paço* à Lisbonne, car il a été implanté par le bord de mer et dont la configuration carrée laisse un côté ouvert comme s'il s'agissait de la complémentarité de la fermeture de l'espace carré ouvert du *Terreiro* lisboète.

Cependant, les baraques y installées après l'achèvement des travaux étaient d'une structure terriblement précaire et ont fini par être supprimées en 1833. Une trentaine d'années plus tard, en 1862, il est construit une structure permanente destinée au commerce des marchandises, la *Casa da Praça* ou *Casa das Tulhas* comme on l'appelle actuellement le bâtiment, qui maintiennent encore les mêmes activités que celles de la fin du 19^e siècle.

Malgré cela, la ville ne disposait toujours pas encore d'une structure portuaire capable d'assurer le chargement et le déchargement efficaces des marchandises. On comptait seulement avec une rampe d'accès à la mer, avec une longueur insuffisante pour atteindre les navires à marée basse, et par conséquent, « ne pouvait pas fournir un service régulier, parce qu'avec la marée haute seulement quelques heures pendant la journée, les décharges ne peuvent être faites qu'à cette occasion, ce qui est un grand retard pour les navires qui fréquentent le port. » (Viveiros, 1954, p. 472).

À l'apogée de l'activité portuaire, le transport des marchandises se faisait par de petits navires qui déchargeaient les fardeaux des grands navires, accostaient sur ladite rampe et les conduisaient aux douanes où ils étaient contrôlés et par la suite destinés aux emplacements de stockage où ils restaient jusqu'à ce qu'ils soient vendus. Les navires venaient principalement d'Europe et des États-Unis, ainsi que d'autres petits navires qui commercialisaient avec des fermes et des villes à l'intérieur du territoire du Maranhão qui produisaient des genres pour

l'exportation comme le coton, le sucre et le cuir.

Le commerce *ludovicense* s'intensifia de telle sorte que le volume de navires débarqués à São Luís atteignit 221 en 1870 selon Viveiros (1954) et Meireles (1960). Pendant cette période, le port de São Luís était responsable de près d'un tiers du volume total des exportations du Brésil et a été établi comme l'un des plus grands centres de réception d'esclaves, qui après avoir été vendu étaient destinés aux fermes situées à l'intérieur de l'état.

Le port a continué d'être actif tout au long de la période coloniale, n'étant remplacé que dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle avec l'implantation du nouveau port d'*Itaqui* dans la région métropolitaine de São Luís. Cependant, il continue d'être un moyen de liaison avec d'autres régions, utilisé pour le transport de passagers que se dirigent vers d'autres municipalités proches à São Luís.

3.5. Rua Direita : les influences de la Métropole et l'expansion urbaine de São Luís au XVIII^{ème} siècle

La pertinence de ce sous-thème réside dans l'importance d'étudier la *Rua Direita* comme exemple d'un élément urbain commun à l'urbanisme du Portugal et de São Luís que sert à renforcer la thèse d'interrelation entre ces deux cultures urbanistiques. L'objectif ici est de démontrer comment cet élément caractéristique de l'urbanisme médiéval portugais a été transformé et adapté pour être inséré dans le tissu urbain colonial de São Luís et comment la *Rua Direita*, connue à São Luís comme *Rua Grande*, a été la structure urbaine qu'a donné direction à l'expansion de la matrice urbaine du XVII^{ème} siècle de São Luís.

Afin d'y arriver à cela, on se basera sur l'étude amené par Ana Amado (2012) où l'auteure fait une analyse type-morphologique entre plusieurs villes médiévales portugaises où on voit encore apparaître le phénomène de *Rua Direita*, telle que à Monsaraz, Óbidos, Meda, Sortelha, Évora, Lisboa, Santarém, etc. Cette analyse a eu pour but de répondre à la question sur quoi consiste *Rua Direita*. Ayant pour base les conclusions retirés de l'étude, on va les comparer avec les structures existantes à São Luis pour essayer de trouver quelles structures existantes dans la ville s'approximeront le plus au concept de *Rua Direita* portugaise.

Plusieurs auteurs ont déjà écrit exhaustivement sur la *Rua Direita* au Portugal⁵⁴, par contre, on n'a pas trouvé des études que font la relation entre cet élément et sa transposition vers les territoires portugais conquis en outre-mer. De son côté, à Sao Luís aussi ont été amené plusieurs

⁵⁴ Les travaux les plus pertinents, on cite, sans les épuiser, ceux de Ribeiro (1968), Carita (1999), Ferreira (2010), Amado (2012), Trindade (2013) et Rossa (2002, 2015).

études sur le *Caminho Grande* (Chemin Grand) ou *Rua Grande* (Rue Grande), dont on cite ceux de Viveiros (1954), Ribeiro Júnior (1999), Andrès (1998; 2006), Santos (2002), Lopes (2008) et Ferreira (2014). Par contre, bien que la structure du *Caminho Grande* réuni toutes les caractéristiques associées à l'élément urbain portugais connu comme *Rua Direita*, aucune étude comparative que fait la relation entre eux n'a pas été amenée jusqu'à présent. Donc, c'est afin de combler cette lacune que cette étude se consacre.

3.5.1. *Rua Direita* au Portugal

Dans les villes portugaises du monde entier, cette rue a le même nom : *Rua Direita*. Elle se conserve à quelques reprises, persiste, par la force de la tradition, même quand on a lui imposé un autre nom.

(...) Presque toujours il y avait une rue commerçante qui reliait les éléments urbains les plus importants de la ville, la place, le palais ou le château, etc., en arrivant au *terreiros* de l'un d'entre eux ou en reliant l'autre porte de la muraille. Elle jouait, plus clairement dans le dernier cas, le rôle d'un *Cardus* ou *Decumanos* de l'urbanisme romain, car elle s'assumait comme un véritable axe structurant, toujours génératrice et fondatrice de tissu urbain. (...) Dans la mesure de pouvoir avoir d'autres noms, parfois celle-ci était (est) la rue droite. (Ribeiro, 1968, p. 50)

On associe la *Rua Direita* comme en étant l'élément structurant du tissu urbain médiéval portugais, presque comme une espèce de forum des villes portugaises, selon Rossa (2002). Celle-ci consiste d'un chemin normalement tordu que lie deux points importants d'une ville médiévale, soit deux portes de la muraille (celle d'entre et celle de sortie), soit le château, l'église, le marché ou la place majeur, et constitue l'artère principale de la ville. D'ailleurs, comme artère principale, c'est à la *Rua Direita* où on trouvait la majorité des établissements commerciaux de la ville.

Plusieurs auteurs mettent l'accent sur le fait que le terme « droite » ne se réfère pas au concept rectiligne de la rue (que couramment suit la topographie du terrain et pourtant constitue un chemin tordu) mais plutôt à l'idée de direction, c'est-à-dire, un chemin que conduit directement d'un point à un l'autre, sans détours ni contournements.

« Bien qu'il ne soit pas observé une orthogonalité absolue dans sa formalisation urbaine, ces rues droites expriment, d'une manière claire, un modèle abstrait de tendance orthogonale. En s'adaptant aux circonstances naturelles de la géographie et de la topographie, la rue droite subit des altérations qui révèlent qualités d'organicité et d'adaptabilité. » (Carita, 1999, p. 41). La *Rua Direita* donc se plie quand se fait nécessaire et s'adapte au terrain sans changer le caractère

⁵⁵ Espace ouvert placé devant un monument ou un édifice important à l'intérieur d'une agglomération. Espèce de place à plein air où se célèbrent des rites populaires comme les foires, marchés, fêtes, célébrations religieuses, etc.

direct du parcours, dans « un processus qui n'a rien d'étrange ou qui en rien signifie manque de planification. Elle révèle, au contraire, une compréhension du paysage et une pratique consistant à agir systématiquement en fonction de l'efficacité. » (Trindade, 2013, p. 131).

Malgré les diverses études amenés sur la *Rua Direita*, la définition du concept ne fait pas encore l'unanimité parmi les chercheurs. Selon Rossa (2002) la complexité des villes portugaises, de ses structures et de ses expériences, ont produit diverses artères principales avec des caractéristiques bien différenciées. L'étude amené par Amado (2012) sur la *Rua Direita* au Portugal réitère cette affirmation. Amado constate que bien que la *Rua Direita* soit un élément commun dans les villes portugaises, elle s'est exprimée à travers une gamme variée de caractéristiques. « On considère que l'action fondamentale de la rue droite résulte d'un processus de développement organique, séquentiel, déterminé dans une longue période, mais toujours subordonné à une idée préétablie de faire la ville, c'est-à-dire le produit de conceptualisation morphologique d'un élément linéaire, avec une nature particulière, générant un tissu urbain. » (Amado, 2012, p. 206). Carita (1999) d'un autre côté associe le concept de *Rua Direita* avec la *Rua Nova* à Lisbonne ouverte par le roi D. Afonso III au XIIIème siècle que révèle également « un sentiment de continuité et d'ouverture, avec une logique profondément européenne et chrétienne. » (Carita, 1999, p. 29)

Ainsi, il semble être unanime parmi les chercheurs que d'entre les qualités associées à l'élément *Rua Direita* « se distinguent celles qui correspondent à sa nature structurante et génératrice de tissu urbain. » (Amado, 2012, p. 206). Il est à partir de cet axe principal que surviennent des rues secondaires, nommées *travessas* (traverses) ce que va constituer une structuration hiérarchisant du tissu urbain. Ainsi l'élément urbain de « *Rua Direita* » ne se manifeste pas sur un aspect type-morphologique spécifique. L'essence du concept réside donc dans le fait de constituer un élément structurant et producteur de l'espace urbain que se manifeste selon les variables circonstancielle de la conjoncture urbaine.

De plus, selon Amado (2012), les caractéristiques inhérentes à l'élément *Rua Direita* au Portugal résident donc dans sa nature conceptuel de caractère : a) directionnel, au établir un sens direct et unique entre deux points de référence dans la ville ; b) articulateur, au créer des relations entre les éléments urbains comme la place, les monuments, les maisons, etc. ; c) générateur, au promouvoir la production de tissu urbain ; d) structurant, au promouvoir la hiérarchisation de la voirie et des éléments urbains; e) prépondérant, au s'établir comme axe principale dans une grande partie du tissu urbain; f) agrégateur, car elle rassemble des parties du tissu urbain déconnectées; g) lisible, car se constitue d'un élément facilement reconnaissable dans le contexte qu'elle est insérée comme structure autonome et compréhensible par les

usagers.

3.5.2. Rua Direita versus Rua Grande

Dans cette partie du travail on propose une discussion type-morphologique et théorique sur la question de la transposition du concept de Rua Direita vers les territoires portugais en outre-mer. Pour accomplir cela on reprend la discussion à respect de la *Rua Direita* au Portugal et on la compare avec la *Rua Direita* à São Luís ou *Rua Grande*⁵⁶ afin d'étudier les points de contact et les points de séparation entre ces deux éléments urbains et pouvoir répondre à la question suivante : est-ce que c'est la *Rua Grande* de São Luís le fantôme transporté en outre-mer de la *Rua Direita* médiévale portugaise ?

Sans doute la *Rua Grande*, ainsi comme la *Rua Direita*, constitue un élément de caractère directionnel que donne un sens direct et unique aux déplacements dans la ville. Par contre, le caractère de la *Rua Grande* se sépare de celle de *Rua Direita* dans la mesure en que la première conduit vers l'extérieur de la ville sans forcément pointer vers une destination spécifique, tandis que la deuxième a comme but première de lier deux points de référence d'un tissu urbain.

D'après l'analyse historique du développement du tissu urbain de São Luís à partir de la *Rua Grande* on conclut que, ainsi comme la *Rua Direita* portugaise, certainement les deux ont un caractère articulateur des éléments constitutifs du tissu urbain. Dans le cas de São Luís elle lie le centre urbain aux principales agglomérations et les centres producteurs comme les *quintas* ou *sítios*⁵⁷ (fermes) de la période coloniale, situés dans les alentours du noyau urbain ludovicense, puis les nouveaux arrondissements, usines et équipements urbains comme l'hôpital, l'abattoir et les moyens de transport tel que le tramway et train, à l'époque moderne et contemporaine.

D'un autre côté, la Rua Direita au Portugal articule les places, les églises, le château, les maisons ou plus rarement deux villes proches. Ainsi *Rua Grande* et *Rua Direita* agrègent des tissus urbains dissemblables dans une même logique d'intégration et de développement conjoint, où viendront s'installer les maisons et les établissements commerciaux de la ville. La différence entre les deux éléments réside dans l'échelle dont chacune intervient. La *Rua Grande* s'inscrit dans une échelle d'articulation régionale du territoire car elle transpose les limites urbaines et

⁵⁶ Dans cette étude on va utiliser le terme Rua Grande pour faire référence à la structure urbaine qu'on identifie comme étant la Rua Direita du centre historique de São Luís afin d'éviter des amalgames.

⁵⁷ *Sítio* ou *quinta* désigne les propriétés rurales de grandes dimensions, où, normalement on développe des activités liées à l'agriculture et à la manufacture des produits élémentaires tels que le cuire, le sucre, la farine, etc.

l'intègre avec la zone rurale, au contraire de *Rua Direita* qu'agit dans une échelle plutôt locale normalement stricte à l'intramuros de la ville médiévale.

En établissant une telle connexion entre les éléments urbains, on aperçoit que la *Rua Direita* et la *Rua Grande* ordonnent une hiérarchisation de la voirie au se constituer comme route principale lors des déplacements dans la ville et ainsi deviennent une route prépondérante en comparaison avec les autres voies. Cependant, dans le tissu urbain dont la *Rua Grande* s'est inséré la hiérarchisation des rues ne se reflète pas dans la constitution morphologique des rues, vue qu'elles ont tous presque la même largeur, mais plutôt dans la fonction dont la distribution sociale, institutionnel et commercial détermine le trafic plus ou moins intense dans les rues de la ville.

De plus tous les deux éléments sont générateurs de tissu urbain dans la mesure qu'au se constituer comme axes principales pour les déplacements urbains attirent l'établissement de commerces et résidences au long du chemin et ainsi promeuvent la formation de nouveaux tissu urbains.

Face à ces comparaisons, on conclut en disant qu'entre la *Rua Direita* et la *Rua Grande*, les relations de cause et effet que les ont structurés ne sont pas les mêmes. Tandis que à São Luís la *Rua Grande* apparaît dans les projets de planification de la ville à l'époque coloniale, pour la *Rua Direita* portugaise elle apparaît de façon plus ou moins spontané dans un but de préconception d'organisation de l'espace urbain.

Dans la constitution urbaine des villes au Portugal et São Luís on aperçoit qu'il existe une tendance à la formation de tissu urbain à partir des axes principaux, qu'elles soient préconçues ou non. Ainsi la méthode portugaise de faire ville s'articule à travers l'établissement d'une voirie structurante et à partir de laquelle la ville s'agrandit et se développe. De telle façon que ce modelé a été suivi lors le développement de la ville au XVIII^{ème} jusqu'au XX^{ème} siècle.

Corrobore à cette hypothèse la définition de Rossa (2002) du verbe « *arruar* » cité auparavant comme en étant le synonyme portugais pour l'acte de faire ville. On soutien alors que la formation de la coloniale et ludovicense *Rua Grande* n'étant pas la *Rua Direita* médiévale portugaise, contient quand-même le germen de la façon portugaise de faire vile, développé en territoire portugais et transporté vers les nouveaux territoires grâce à la force typomorphologique de cet élément dans l'imaginaire portugais de conception de ville enracinés par ses habitudes citadines depuis longtemps.

3.5.3. Évolution de la *Rua Direita* à São Luís et les expansions urbaines du XVIII^{ème} et XIX^{ème}

siècle

Comme on a bien mentionné auparavant, pendant le XVII^{ème} siècle São Luís développe son économie très lentement jusqu'à la création de la *Companhia Geral do Comércio Grão-Pará e Maranhão* en 1755. À partir de cela, la ville s'agrandit et se densifie, avec l'expansion de son tissu urbain préalablement dessiné par l'*Engenheiro-Mor* Francisco Frias de Mesquita en 1615. Dans cette partie on cherchera à explorer plus en profondeur telle expansion en mettant l'accent sur le rôle que l'élément urbain *Rua Direita* a joué lors de cette expansion (voir Annexe Tableau IV).

Situé dans la partie la plus haute du actuel centre historique, la *Rua Direita* de São Luís aujourd'hui est connu comme *Rua Grande*. Auparavant la rue a été nommée *Estrada Real* (route royale), *Rua Larga* (rue large) ou *Caminho Grande* (chemin grand). Au départ, selon les plans anciens le grand chemin partait de l'extrémité ouest de la ville au XVII^{ème} siècle et se rendait jusqu'aux proximités immédiates de l'ancienne rivière *Cutim Anil* disparue de nos jours (aujourd'hui cette région est connue sous le nom de district d'*Anil*).

Ici, auparavant, se situait le seul point de passage par voie terrestre qui permettait le raccordement entre le fort São Luís et son village adjacent à l'intérieur de l'île. C'était le point où le terrain souffrait un rétrécissement occasionné par la présence abondante des sources et cours d'eau, ce que la rendait plus facilement défendable et était, par conséquent, le lieu où des petites fortifications ont été implantées afin de mieux contrôler l'accès terrestre au noyau urbain insurgent.

Considérée jusqu'à la première moitié du XX^e siècle le limite de la capitale et porte de passage vers les villages de *Paço do Lumiar*, *Vinhais* et *Turu*, cette région, nommé *Anil*, était le point de confluence des chemins en direction à São Luís. Grâce à cela, on a placé ici un poste d'inspection qui contrôlait le passage de gens et des marchandises venues de *Maioba*, *Paço do Lumiar* et *Iguaíba*. Due à son emplacement stratégique, l'*Anil* deviendra un des plus importants arrondissements de São Luís lors de l'expansion du tissu urbain. C'était dans ses alentours que s'est déroulée la bataille pour l'expulsion des hollandais en 1644 lors de l'invasion flamande dans l'île immortalisé par le monument Outeiro da Cruz.

A partir de la recherche toponymique emprunté par Curvelo-Matos (2014) expliqué auparavant, on arrive à comprendre la logique d'occupation du territoire de São Luís et ses adjacences à cette période. On associe à cela le plan de 1912 de Justo Jansen et le plan de 1844 de J. R. Amaral, que nous montrent la localisation des principaux lieux de production situés aux alentours de l'ancien noyau urbain de São Luís, pour arriver à traduire graphiquement dans un

même plan l'évolution historico-géographique du tissu urbain de São Luís afin de reprendre le tracé de la Rua Grande. (Figure 28 et Figure 29).

Ces plans nous montrent l'évolution urbaine de la ville de São Luís et de cela on la preuve, à travers la représentation spatiale, que la *Rua Grande* a été le fil conducteur de l'expansion de São Luís depuis l'ancien noyau urbaine en direction à l'intérieur de l'île. Selon le plan de Espírito Santo (2006) le tracé du *Caminho Grande* croisait d'un point à l'autre de l'Île du Maranhão et liait le noyau urbain de São Luís avec l'agglomération de *São José de Ribamar* où était installé la forteresse de même nom, dans la logique d'occupation stratégique et militaire du territoire.



Figure 28: Plan de 1912 avec l'emplacement des sítios et centres de production agricole dans les alentours du noyau urbain de São Luís en vert, avec l'indication du tracé de la *Rua Direita* en rouge.

Source : Jansen, Justo, 1912 in (Silva Filho, 1986, p. 133) (adapte)

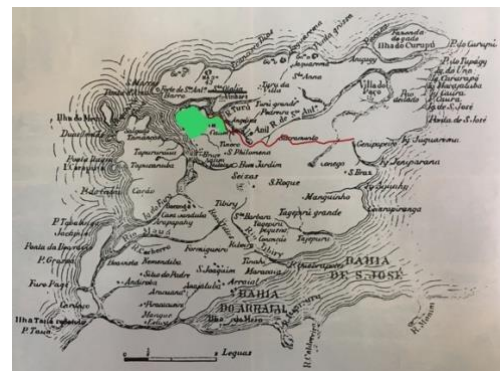


Figure 29 : Plan de 1844 des principaux sítios et centres producteurs situés dans l'île du Maranhão à l'époque. En vert le centre historique de São Luís et en rouge le tracé de la *Rua Direita*.

Source : Amaral, J. R., 1844 in (Silva Filho, 1986, p. 138)

Le *Caminho Grande*, alors, s'est consacré comme l'axe terrestre de liaison entre les centres de production des biens (que se sont installés aux alentours de São Luís et au long de ce chemin à l'intérieur de l'île) et le lieu d'exportation de ces marchandises, notamment le port de São Luís, que distribuait la production vers l'Europe et le reste du Brésil. Ainsi, « en 1844 la Rua Grande s'étendait jusqu'à rue du *Outeiro* et à partir de là on l'appelait *Caminho Grande*, où existaient plusieurs *quintas*, et se prolongeait jusqu'aux fortifications de protection contre les invasions des populations autochtones, dans les proximités de l'arrondissement *Monte Castelo*. En 1866 on comptait 178 maisons construites au long de la Rua Grande. » (SECMA, 1992, p. 24).

C'était dans cette voie que se sont installés les principaux établissements commerciaux de la ville au début du XX siècle et l'endroit où l'insurgente bourgeoisie liée à l'industrie et au commerce va choisir pour placer ses résidences. C'est ici on voit apparaître les premiers cinémas et les grands magasins. Jusque-là, la *Rua Grande* était un terrain vierge pour l'expérimentation architecturale où on était libre pour construire des nouveaux bâtiments qu'incorporaient les nouvelles tendances architectoniques. Ainsi, on se distanciat de

l'architecture typiquement portugaise employée dans le bâti ancien depuis le début de la consolidation du tissu urbain *ludovicense* pour s'approcher plutôt au goût français du néoclassique et du rococo pour la conception des nouvelles façades.

De cette façon, c'est ici à Rua Grande qu'on voit apparaître des nouvelles typologies architectoniques que donnent naissance à des bâtiments iconiques, comme le Palais *Gentil Braga*. Dans les années 70 on va même démolir une ancienne église, celle de *Nossa Senhora da Conceição*, pour donner place à l'édifice *Caiçara*, un moderne bâtiment de six étages et le premier de ce genre dans la capitale.

De plus, au long de la période d'industrialisation du Maranhão à la fin du XIX et début du XXème siècle, face aux contraintes de s'établir dans le tissu urbain existant déjà saturé, les nouvelles usines profitent de la disponibilité des terrains vagues à la proximité (Figure 30). Alors c'est au-delà de l'arrondissement *Anil* dans le prolongement de la *Rua Grande* qu'elles vont s'installer, de même que les villages ouvriers que naîtront aux alentours de ces usines.

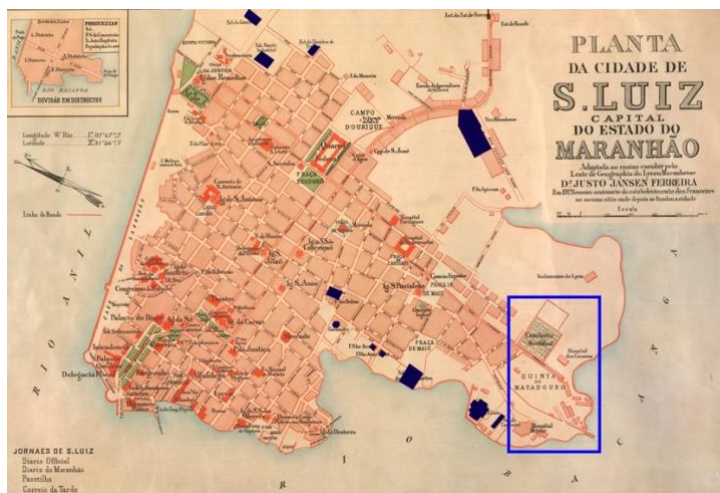


Figure 30 : Plan de la ville de São Luís de 1912 de Justo Jansen Ferreira.

On a signalé en noir les principales usines existantes au début du XXème siècle. Le carré rouge indique la zone où ont été déplacées les activités dites salissantes tels que l'abattoir, les tanneries et les cimetières, bien comme les hôpitaux. On remarque que toutes ces structures sont implantées dans les zones situées à la périphérie de la ville.

Source : Ferreira, Justo Jansen. *Planta da cidade de S. Luiz: capital do estado do Maranhão*. São Luís, MA: [s.n.], 1912. 1 plan, col., 44,5 x 63cm en papier de 52 x 73 cm. Escala [ca. 1:4.237] (adapté). Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart536687/cart536687.jpg. Acesso em: 19 ago. 2019.

Sont exemples la *Companhia Fabril Maranhense – Fábrica de Tecido Santa Isabel* que donne origine aux arrondissements de *Vila Passos* et *Floresta* ; la *Companhia de Fiação e Tecidos Maranhenses* construit en 1890 aux bords de la rivière *Anil* et va donner naissance aux arrondissements de *Codozinho* et *Baixinha* ; la *Companhia de Fiação e Tecido Rio Anil* construit en 1893 dans l'actuel arrondissement *Anil* ; la *Companhia de Fiação e Tecidos de Cânhamo* à l'origine de l'arrondissement *Madre Deus* ; la *Companhia de Fiação e Tecidos*

Maranhenses/Fábrica de Fiação e Tecidos Camboa S.A qu'a emprunté le nom de l'agglomération préexistante de *Cambôa do Mato*.

Ce au long du chemin aussi qu'on va installer les services demandant des grandes structures que ne trouvaient pas de place dans le tissu urbain consolidé de la ville comme l'Abattoir, le Cimetière *Vila Passos*, l'Hôpital *Nina Rodrigues*, l'École Technique Fédérale, *apeadouro*⁵⁸ et stations du tramway. « En 1893, la compagnie *Ferro-Carril do Maranhão* construit dix kilomètres de rails jusqu'à l'Anil, pour faire passer le tramway à traction animale. » (Lopes, 2008, p. 264). L'objectif de la construction était de lier les nouvelles usines et les villages ouvriers surgit au long du Caminho Grande au noyau urbain de São Luís. Cela renforçait « le processus initié depuis le XIXe siècle, dont les banlieues se sont développées à partir de la ligne de tramway vers l'Anil, l'axe principal du réseau ferroviaire de la ville. » (Lopes, 2008, p. 264).

Ainsi, pendant le 18^e et 19^e siècle São Luís consolide l'espace urbain projeté par Frias de Mesquita au siècle XVII, à travers la construction des nouvelles édifications et la substitution des anciennes édifications précaires par des nouveaux bâtiments construits en pierre et chaux. Également la ville entend son tracé urbain vers l'intérieur de l'île avec l'ouverture des nouvelles rues toujours en suivant la même logique de géométrisation régulière du plan ancien

⁵⁸ Petite plateforme pour l'arrêt des trains mais que ne constitue pas une station.

4. LES ALTÉRATIONS URBAINES DU XX^{EME} ET XXI^{EME} SIÈCLE ET LES INQUIÉTUDES AVEC LE PATRIMOINE

ABSTRACT

In this chapter we seek to exploit the changes that have undergone the historical urban fabric of São Luís during the 20th and 21st centuries owing to the arrival of progress. At the beginning of the 20th century, many old buildings were destroyed to make place for new ones, more modern and taller as well as wide avenues designed for the increasement of automobile traffic. Also, the urban fabric develops and grows, occupying the opposite sides of *Bacanga* and *Anil* rivers. We will also explore the changes caused by the arrival of the new types of transports and its influences in the dynamics in the city.

Reactions to the preservation of the ancient heritage were not long in coming and this movement led to the federal classification of the historic center of São Luís in 1974. Almost 40 years have passed since the classification and today this center suffers with abandonment and the safeguard policies are insufficient to meet the needs of protection and preservation of the built heritage of the city. For so, we will explore the evolution of the city in parallel to the evolution of the safeguarding movements of this heritage.

4.1. Progrès et développement urbain : les altérations de l'espace urbain ancien

Au début du XX^{ème} siècle, la baisse de la demande étrangère pour les produits agricoles *maranhenses* couplé avec la précarité de ses infrastructures, en particulier des transports, résulte en déclin de l'activité industrielle et en détérioration de l'économie. Cela répercute directement dans l'occupation spatiale de la ville. Selon Espírito Santo (2006) on voit le phénomène de déplacements des populations au sein de la ville, « d'un côté la population avec des revenu plus élevés installé jusque-là dans la région de *Praia Grande* se déplace vers le quartier *Monte Castelo*, en particulier le long de l'Avenue *Getúlio Vargas*.

À ce moment, le processus de dévaluation de la zone centrale occupée par la population à faible revenu a été lancé, donnant lieu à la formation des *cortiços*¹. » (Espírito Santo, 2006, p. 65). (Figure 31). Selon Lopes (2008) « le noyau primitif de la ville, avec son port commercial, n'est plus un « lieu sain » pour les familles aisées, qui se transfèrent (...) vers les bungalows, les *quintas* et les maisons de campagne, des résidences qui répondaient aux exigences de la législation sanitaire en vigueur [situées à la périphérie de la ville à l'époque] » (Lopes, 2008, p. 30).

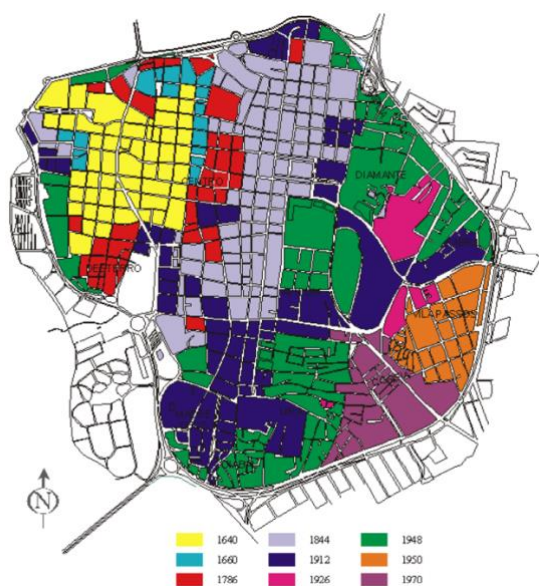


Figure 31 : Détail de l'expansion de la maille urbaine autour du noyau urbain originare. L'occupation s'est faite par étapes indiquées par les couleurs correspondes aux dates indiquées dans la légende. Source : (Espírito Santo, 2006, p. 65)

Cela a été motivé, entre autres, par les raisons suivantes : d'abord les grands bâtiments du XVIII^{ème} siècle n'attendaient plus aux besoins modernes d'habitations notamment la manque des salles de bains et des installations hydrauliques à l'intérieur des édifications, cela liée aux nouvelles tendances hygiéniques du début du siècle ; avec l'avènement de la voiture les

¹ Maison d'habitation collective pour les moins aisées, maison à chambres.

anciennes maisons ne comptaient pas avec l'espace pour le garage ; les hauts coûts de manutention des anciennes structures ne pourraient plus être supportés par les familles, appauvries après le déclin économique ; la construction des nouveaux bâtiments plus modernes avec les confort exigés par ce nouveau style de vie, tout cela motivait le déplacement des classes plus aisées vers les arrondissements de Monte Castelo e Anil, en laissant à l'abandon les anciens bâtiments, rapidement occupés par des populations moins aisées économiquement.

En 1942 l'ancien *Caminho Grande*, que jusque-là était un chemin de terre battue, a été supplanté par l'ouverture de l'Avenue *Getúlio Vargas*, un moderne avenue avec deux pistes pour les automobiles et trottoirs de trois mètres de chaque côté, et espaces centrales arborisées. « Vers cette avenue se sont déplacées les familles traditionnelles aisées que cherchaient des espaces modernes et salubres qu'attendaient les règlementations sanitaires et urbanistiques en vogue à l'époque. » (Lopes, 2008, p. 267).

Avec la consolidation de l'avenue dans les années 1970 le territoire de São Luís s'étend à 13 km depuis le noyau central. À cette période aussi apparaissent les premières habitations sociales et des habitations pour les fonctionnaires de l'administration publique situés dans des quartiers adjacents consolidés comme *Liberdade* (ancien *Matadouro*), *Monte Castelo* (ancien *Areal*), *Fátima* (ancien *Cavaco*), *João Paulo*, *Caratatiua*, *Jordoa e Sacavém*. Les nouveaux édifices y construites commencent à adopter un langage architectural lié aux préceptes proposés par le mouvement moderne du Style International. C'est ainsi que s'impose la dualité entre ville nouvelle et ville ancienne que va caractériser la configuration urbaine et architectural lors du développement de la ville de São Luís (voire annexe).

Les années 1950 et 1960 ont été marquées par une intense migration rurale vers la capitale São Luís. Parallèlement l'état investit dans l'augmentation du système routière avec l'ouverture des nouvelles avenues ce qui impacte directement la morphologie du tissu urbain du centre de São Luís, qu'on commentera plus en détail dans le chapitre suivant. La ville se développe bien au-delà de son ancien noyau avec la construction des nouveaux lotissements et habitations sociales ce qui donne naissance à des nouveaux quartiers. Autrement, les anciennes agglomérations citées auparavant sont fusionnées dans ce tissu urbain en expansion et passent à constituer des arrondissements de la ville de São Luís (Figure 32).

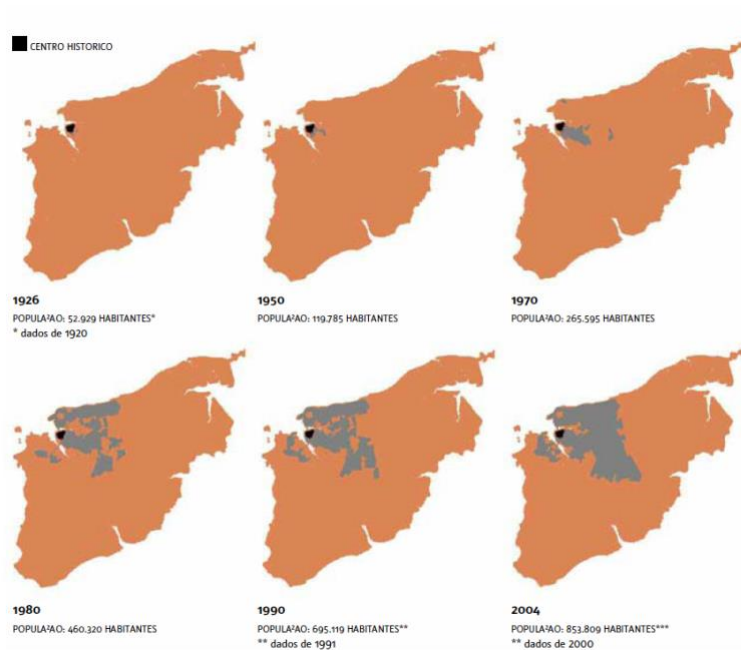


Figure 32: Expansion de la maille urbaine de São Luís au XX^{ème} et XXI^{ème} siècles.
Source : (Lopes, 2008, p. 42)

Les années 1970 ont représentées « une étape décisive dans l'expansion physique-territoriale du tissu urbaine, caractérisé par un processus de croissance relativement rapide et désordonné sans planification physique et territoriale. Ce n'est qu'au milieu de la décennie suivante qu'on a établi des règles de division et d'utilisation des sols urbains, dans le but d'ordonner l'occupation de l'espace par le biais du Plan Directeur de 1975. » (Espírito Santo, 2006, p. 66).

Dans les décennies suivantes, on voit la continuité de l'expansion urbaine en parallèle à la consolidation du réseau routière existante. Dans les années 2000, sont ouvertes encore deux grandes avenues, *Via Expressa* (Voie Expresse) et *Avenida IV Centenário* (Avenue IV^{ème} Centenaire) et on développe la restructuration du tissu urbain afin de reconnecter la fragmentation résultante due à une expansion non-planifié. L'occupation résidentielle du centre a été progressivement substituée par l'installation des commerces, services et des institutions administratives dans cette zone.

Dans le domaine de l'architecture on voit également des changements. « Aux typologies architecturales traditionnelles (...) dans le virage du siècle s'ajoutent de nouvelles typologies d'inspiration éclectique et multiplient les villages ouvriers et les habitations précaires dans des cabanes de *taipa*. Des chalets au style anglais, géminés ou non, ont été construits pour le personnel d'Ullén (...) » (Lopes, 2008, p. 26). Ces nouvelles typologies vont commencer à apparaître surtout dans les zones périphériques de la ville, avec le déplacement de populations aisées. Comme on a cité auparavant, c'est au long du *Caminho Grande* qu'elles vont s'installer dans un premier moment.

Les insertions desdits bâtiments modernes² apparaissent dans les années 30 et continuent d'être construites jusqu'à la classification fédérale du centre historique de São Luís qu'a eu lieu en 1974. Plusieurs de ces bâtiments ont été construits à la place des bâtiments coloniaux et la classification fédérale vient arrêter ce mouvement destructif du patrimoine. On construit à cette période le Siège des *Correios e Telégrafos* (1931-1935) ; le bâtiment de *l'Associação Comercial do Maranhão* (1941-1943) ; Édifice *Sulacap* (1947-1950) ; Édifice *João Goulart* (1957) ; Édifice *Caiçara* (1964-1967) ; Édifice de l'ancien BEM (Banque Nationale du Maranhão) (1970) ; le jardin du siège du gouvernement dans le *Palácio dos Leões* de l'architecte moderniste Burle Marx (1968-1973) et Édifice *Colonial* (1977) (voir Annexe Figure XVI).

4.2. L'arrivée des nouveaux moyens de transport

L'état du Maranhão a toujours souffert avec le manque des voies appropriées pour la communication avec l'intérieur du pays et pour le transport efficace des marchandises. Les déplacements étaient faits surtout par les voies fluviales que fournissaient un réseau assez vaste de pénétration dans le territoire. Jusqu'au début du XX siècle, presque toutes les marchandises produites au Maranhão étaient envoyées à São Luís en utilisant ce système des rivières, spécialement la rivière *Itapecuru*, le long de laquelle se sont implantés les principaux producteurs de sucre et coton.

Par contre, ce système était faible à cause de la sécheresse pendant une bonne partie de l'année et même par l'envasement du cours d'eau. En plus, la navigation assurée par des bateaux à vapeurs géré par la *Companhia de Navegação à Vapor do Maranhão* (Compagnie de navigation à Vapeur du Maranhão) à travers la rivière *Itapecuru* était insuffisante pour évacuer efficacement la production. Selon Lac (2001) et Gaioso (1970), la carence des transports était une des principales raisons du cher prix des marchandises *maranhenses*.

Dans ce scénario, il serait plus que raisonnable de créer un système de transport de marchandises plus efficace que celui des rivières afin de lier le principal fournisseur de matière première au principal acheteur et producteur des biens textile et le plus grand nucléo urbain du Maranhão à l'époque. Il est donc, dans ce contexte qu'est construite l'*Estrada de Ferro São Luís-Teresina* – EFSLT (Chemin de Fer São Luís-Teresina) (voir Annexe Figure VIII). Selon

²Le terme moderne est utilisé dans ce texte avec le sens défini par l'*Instituto de Planejamento da Paisagem* (Institut d'aménagement paysager) (IMPLAN) de São Luís, à savoir : « le style moderne a émergé en Europe et est conçu dans les normes formelles du mouvement de *l'architecture moderne*, à partir des décennies de 40 et 50 du siècle XX. Elle se caractérise par la rupture avec des formes décoratives développées dans les styles et mouvements antérieurs, on dénie tout élément décoratif ou historiciste. (IPLAM, 1998)

Neves ce chemin de fer :

(...) résoudrait, au moins en thèse, le problème de la disponibilité régulière non seulement de cette matière première à São Luís, mais aussi de plusieurs autres articles commercialisables, en particulier le *babaçu*, dont l'huile commençait à être acquise par l'Europe. D'un autre côté, il fournirait un flux continu de la production de tissus vers l'intérieur de l'état, qui, dans un bref avenir, deviendrait son plus grand acquéreur, puisque les usines s'étaient spécialisées dans la fabrication de jeans et d'autres compositions à bas prix. (Neves, 2012, p. 9)

Cependant, les premières initiatives d'investissement dans des nouveaux moyens des transports au Maranhão remontent à la fin du XIX siècle. Mis en place par la *Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão* en 1895, le premier chemin de fer stratégique pour l'économie de l'état comptait 78 kilomètres et faisait la liaison entre la ville de *Caxias*, situé aux bords de la rivière *Itapecuru*, et la ville de *Cajazeiras*, situé aux berges de la rivière *Parnaíba* et en face de la ville de *Teresina*, capitale du *Piauí* (voir Annexe Figure VI).

Après sa conclusion dans les années 1940', la *Estrada de Ferro São Luís-Teresina* comptait environ 454 kilomètres et avait comme but de lier les deux capitales des états voisins de Maranhão et Piauí en passant par les principales villes et centres producteurs situés à l'intérieur du territoire *maranhense* comme *Timon*, *Caxias*, *Codó*, *Timbiras*, *Coroatá*, *Pirapemas*, *Cantanhêde*, *Itapecuru-Mirim*, *Santa Rita*, *Rosário* et *Bacabeira* (Voi annexe Figure VIII)

Le chemin de fer venait donc remplacer le transport fluvial, inefficace pour les besoins de transportation de la production industrielle de l'époque. Il a été utilisé pour déplacer des marchandises entre l'intérieur du territoire (où on les produisait) et la capitale, et a également offert des services de transport de passagers qui ont fonctionné jusqu'à 1991, ce qu'a collaboré pour augmenter le contingent populationnel à São Luís.

De cette façon, la EFSLT a eu un impact très fort pour l'organisation du territoire *maranhense* dans la mesure en qu'elle a déterminé la liaison entre les principales villes du Maranhão du début du XX siècle et a contribué pour la formation de tant d'autres. Elle a raccourci les distances et a approché les populations qui auparavant étaient pratiquement isolées, et grâce à elle diverses communautés vont se développer dans les alentours du chemin ferré car ces nouveaux villages et villes s'agroupaient surtout autour des gares et points d'échanges de la voie.

Cependant selon Neves (2012) il y a eu un décalage temporel entre le début de l'activité industriel au Maranhão et l'installation d'un réseau ferré que le servait, due à une série de questions que soit d'ordre technique, de manque de professionnelles spécialisés, d'électoratisme ou de détournement des ressources financières. Pour cela, c'est seulement en 1905 qu'on sanctionne la loi fédérale n°1.329 que détermine la construction d'une voie ferrée

entre les deux capitales, São Luís et Teresina.

Construite par étapes depuis la fin du XIX^{ème} siècle, il est seulement en 1928 que les rails arrivent au centre de São Luís, après la conclusion du Pont Métallique *Benedito Leite* sur *Estreito dos Mosquitos*, un canal naturel que lie la baie de *São Marcos* à la baie de *São José* et sépare l'île de São Luís du continent. Le réseau est conclu seulement en 1938 quand il finalement rejoint la capitale Teresina grâce à la construction du Pont *João Luís Ferreira* sur la rivière *Parnaíba*.

Dans le centre de São Luís, le tracé de la voirie a été implanté de tel façon à suivre le parcours de l'ancien *Caminho Grande* en le margeant jusqu'à l'arrivée à la station à São Luís, appelé Station *João Pessoa*. Le complexe de la station *João Pessoa* à São Luís abritait le terminal pour les passagers ainsi comme les bureaux d'administration ferroviaire, les dépôts pour les marchandises et un patio de manœuvre pour les trains. Sa construction a débuté en 14 février de 1925 et a terminé en 15 novembre de 1929.

La station a été placée aux bords de la rivière *Anil*, proche à l'ancien port de *Praia Grande*, qu'a été le principal entrepôt de liaison entre les commerçants et les producteurs et industriels de l'intérieur de l'état pendant la période coloniale et impériale. Auparavant le port recevait les produits par voie fluviale pour pouvoir les exporter, maintenant c'est la voie ferrée que faisait la connexion avec les centres producteurs, figurant comme un complément à l'activité portuaire.

Cependant, l'impact causé par l'implantation de la voie ferrée dans le tissu urbain coloniale de São Luís n'a pas été très important car on l'a placé dans une région à l'époque située à la périphérie de la ville. Cette zone comptait avec des espaces assez vastes pour recevoir les infrastructures nécessaires au fonctionnement de l'EFSLT, n'étant pas nécessaire des interventions dans le tissu colonial consolidé (voir Annexe Figure XX).

Autre que le système ferroviaire, depuis 1871 São Luís comptait déjà avec un système de transport à traction animale tel que les bonds (voir Annexe Figure IX). Déjà à cette époque les bonds ont été le moteur de l'expansion du tissu urbain ancien qu'a suivi le tracé du bond jusqu'à l'arrondissement de l'Anil.

Dans les années 1920 l'état adopte une stratégie de concession des services urbains à des

³ Sur *Estreito dos Mosquitos*, ils y existent des ponts routiers et ferroviaires reliant le continent à l'île de Upaon-Açu : le Pont Marcelino Machado, utilisé pour l'autoroute BR-135, avec 450 mètres d'extension environ ; Le pont métallique *Benedito Leite* utilisé par la *Ferrovias São Luís-Teresina* ; et le pont double que soutient la *Ferrovias de Carajás*.

particuliers. L'Entreprise américaine *Ullen Management Company* assume la tâche et ainsi le progrès arrive aux anciennes rues coloniales portugaises de São Luís. Le transport collectif à traction animale est substitué par les bonds électriques (voir Annexe Figure XII), on installe l'énergie électrique ainsi que les systèmes de distribution d'eau dans la ville.

De son côté, les infrastructures modernes liés au système routier assument un rôle significatif dans le changement du tissu urbain coloniale de São Luís en tant qu'éléments de modification du paysage naturel et construit. Un exemple c'est la rocade qui entoure tout le périmètre du centre historique de São Luís. Avec la croissance de la ville et l'expansion du réseau routier qui en a résulté, le centre historique a été configuré pour servir de lien entre les nouveaux quartiers. Afin de protéger les rues historiques étroites et fragiles contre le trafic intense, la circulation automobile s'est déplacée vers la périphérie, où il y avait suffisamment d'espace pour la construction de nouvelles et larges routes.

Construit en quatre étapes entre 1972 et 1990, la rocade est constituée d'une série d'avenues reliées de manière à contourner tout le périmètre du centre (voir Annexe Figure XIII). Il s'agit d'un élément de grand impact dans la constitution paysagère de l'ancien noyau urbain. Elle contraste avec les étroites rues coloniales dont l'aménagement du début du XVII^{ème} siècle ne prévoyait pas l'avènement du trafic intense généré par la circulation automobile.

Les autres éléments qu'ont influencé la configuration du tissu urbain de la ville sont les ponts. Elles ont été des éléments cruciaux pour la transposition des limites imposées par les barrières géographiques représentées par les fleuves *Bacanga* et *Anil*. Au même temps que ces rivières ont constitué un atout pour la navigation et pour la connexion de la ville avec l'extérieur auparavant, au XX^{ème} siècle elles constituent des limitations à l'expansion urbaine de São Luís.

Ce n'est que lors de la construction des ponts de *São Francisco* et *Bandeira Tribuzzi* sur la rivière *Anil* en 1970 ; et du barrage sur la rivière *Bacanga* en 1973, que le réseau urbain du centre historique de São Luís s'étend au-delà des limites fluviales, vers les rives opposées, créant ainsi de nouveaux quartiers.

Il convient de souligner le cas du pont de *São Francisco* (Figure 33). Ce pont fut le premier construit à franchir la frontière imposée par la rivière *Anil*. Avant sa construction, pour atteindre la rive opposée, il était nécessaire de contourner le fleuve par voie de terre jusqu'au point de passage ou de traverser le fleuve en bateaux, uniquement pendant les six heures de haute mer par jour. En raison des difficultés d'accessibilité, dans cette région il y avait seulement des petites agglomérations qu'était également utilisé de façon sporadique pendant les stations

balnéaires et les vacances scolaires. Après la construction du pont, toute cette zone se densifie et s'urbanise rapidement, donnant naissance aux quartiers actuels de *Renascença*, *Calhau* et *São Francisco*⁴ (voir Annexe Figure XIV).



Figure 33: Vue de la marge opposée de la rivière Anil avant et après la construction du Pont do São Francisco en 1960 et en 1980

Source : Minha velha São Luís. (Blog online). Disponible sur : <https://www.recantodasletras.com.br/sonetos/2016479>. Accès en décembre, 2017.



Figure 34 : Vue de la rue de Egito, avant et après les changements urbains résultant de la construction du pont de San Francisco en 1908 et en 2018

Fonte: RAMOS, Albani, São Luís 1908-2008 – A cidade no tempo. São Luís: Instituto da cidade, 2008.

Cependant le pont de São Francisco a modifié non seulement le paysage naturel des deux rives du fleuve Anil, mais également le paysage bâti du centre historique de São Luís. Afin de relier le réseau urbain existant à la nouvelle route créée à partir du nouveau pont, des déchirements ont été faites dans l'ensemble urbain édifié de la Rue *do Egito* afin de se comporter une nouvelle avenue plus large pour donner libre flux à la circulation automobile provenant du pont que se dirigeait au centre-ville.

Ainsi, certains bâtiments du siècle XVIII ont été démolis et à leur place ont été construites des nouvelles édifications avec des typologies constructives inspirées par les *Bungalows* anglais (Figure 34). Plus tard, à la mode des grands boulevards Français, le tissu urbain colonial a été éventré à nouveau. Plusieurs îlots coloniaux et places ont été détruits, afin de faire place aux nouvelles Avenues de *Magalhaes de Almeida* et *Cajazeiras* qui ont complété l'itinéraire que s'origine à partir du pont *São Francisco* et que traverse le centre historique de nord à sud.

⁴ Le début de l'occupation du São Francisco remonte à la construction de la forteresse de même nom au XVII^{ème} siècle. Après la construction du pont de São Francisco l'agglomération se densifie et on voit le début de la structuration du tissu urbain dans cette région.

4.3. Les réactions de sauvegarde du patrimoine

Face à l'abandon et la dégradation des anciens bâtiments et l'arrivée du progrès, la configuration urbaine et architecturale coloniale de la ville de São Luís était sérieusement menacée. Le tissu urbain ancien de la ville commençait à être vu comme rétrograde :

La nomination de Paulo Martins de Souza Ramos en 1936, en tant qu'intervenant fédéral pour l'état du Maranhão, a fait que cet ensemble architectural et urbanistique, qui jusque-là avait été préservé pratiquement intact, devient considéré comme une preuve du retard économique, sociale et culturel de la ville. La poursuite du progrès, qui était en phase avec les nouvelles valeurs qui guidaient le pays à cette époque, a commencé à menacer les vieux bâtiments. (Rezende, 2007, p. 59)

Devant la menace de disparition de l'ensemble urbain ludovicense, des réactions preservationsnistes prennent place. Selon Lopes (2008) est due aux intellectuelles de l'époque l'émergence de ces idées, en particulier Antonio Lopes da Cunhas à qui on doit « le fondement d'institutions de préservation telles que *l'Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão* (Institut Historique et Géographique de Maranhão) (1925), la préservation de l'Église d'*Alcântara* (1927), la discussion sur des instruments juridiques de préservation pour la municipalité (1936), l'articulation avec le Musée National et le SPHAN (années 30'), et les lignes directrices pour les premières classifications fédérales dans la ville (1940). » (Lopes, 2008, p. 45-46)

L'effectuation juridique des mesures de protection du patrimoine construit au Brésil remonte à la décennie de 1940, lorsqu'il a été institué « par la loi n° 378 du 13 janvier 1937, le *Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* (SPHAN) (Service du Patrimoine Historique et Artistique National) un organisme qui a eu la charge de créer une loi nationale pour réglementer la protection du patrimoine national, ce qui déboucherait sur le Décret de loi n 25 de 1937. » (Ghignatti, 2014, p. 34).

Selon Silva (2009) la première classification fédérale au Maranhão a été faite en 1940 dans la ville de *Paço do Lumiar*, situé dans la région métropolitaine de São Luís. La première mesure de protection du patrimoine bâti a été effectuée par la commande de la *Comissão de Patrimônio Artístico Tradicional de São Luís* (Commission du Patrimoine Artistique Traditionnel de São Luís) qui a réussi à établir en 1943 le Décret de Loi n°476, interdisant la démolition des bâtiments qui possédaient façades avec des *azulejos* ou des *mirantes* dans sa composition.

Pour être considéré patrimoine fédérale, selon le Décret de Loi n° 25 de 1937, il faut que le bien soit inscrit dans un des quatre *Livres do Tombo*⁶ : Livre do Tombo Historique ; Livre do Tombo

⁵ Antonio Lopes da Cunha - professeur et intellectuel ludovicense membre de l'Academia Maranhense de Letras (

⁶ Le terme *Tombo*, en portugais peut signifier tomber, basculer, mais aussi inventoirier, classifier. Cela est une

des Beaux-Arts, Livre do *Tombo* Archéologique, Ethnographique et Paysager ; Livre do *Tombo* des Arts Appliquées.

Selon Lopes (2008)(2008) les premières classifications fédérales du patrimoine bâti de São Luís correspondent à des classifications individuelles et se concentrent uniquement sur les biens de l'église. En 1940, sont classées la *Capela de São José da Quinta das Laranjeiras*⁷ (Chapelle de la Ferme de Laranjeiras) et le portail avec blason de la *Quinta das Laranjeiras*⁸. En 1950, il est classé la *Fonte do Ribeirão*⁹ (Fontaine du Ribeirão) et en 1954 le *Retábulo do Altar-Mór da Igreja Catedral de Nossa Senhora da Vitória*¹⁰ (Retable de l'Autel-Mor de la cathédrale Notre-Dame de la Victoire).

Ce n'est qu'en 1955 qu'il y a eu lieu les premières classifications des ensembles urbains à São Luís par le gouvernement fédéral, suscitant l'intérêt pour la préservation de l'ensemble historique de la capitale. « Ont été classés : les Ensembles Architecturaux et Paysagers de la Place *Benedito Leite* et de la Place João Francisco Lisboa ; l'Ensemble Architectural et Urbanistique de *Largo do Desterro* et la Collection Architecturale et Paysagère de la Place *Gonçalves Dias*. » (Lopes, 2008, p. 46). Les classifications individuelles et d'ensembles se sont poursuivies, ayant été effectuées au cours de la décennie 1950 « huit processus de classification, étant quatre individuels et le même nombre d'ensembles urbains (...). [Dans la décennie de 1960] ont été classifiés les immeubles numéro 199 à 205, situées sur l'Avenue *Pedro II* (...). L'année suivante, c'était le tour du Siège de l'Academia Maranhense de Letras¹¹ (Académie Maranhense des Lettres) (...) » (SILVA, 2009, p. 6)

Les politiques de préservation dans les São Luís ont eu leur point culminant avec la classification fédérale en 1974¹². Le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de l'IPHAN,

référence à Torre do Tombo à Lisbonne où sont gardées le patrimoine archivistique du royaume portugais depuis le IX^e siècle.

⁷ Classification Fédérale de *Capela de São José da Quinta das Laranjeiras*, procès n° 209-T-1939 ; Inscription n° 281 sur le *Livro do Tombo de Belas-Artes* le 16/04/1940

⁸ Classification Fédérale du portail de la *Quinta das Laranjeiras*, procès n° 210-T-1939 ; Inscription n° 282 sur le *Livro do Tombo Belas Artes* le 16/04/1940.

⁹ Classification Fédérale de *Fonte do Ribeirão*, proces n° 428-T-1950; Inscrit sur *Livro do Tombo Belas Artes* le 07/1950

¹⁰ Classification Fédérale du *Retábulo do Altar-Mór da Igreja Catedral de Nossa Senhora da Vitória*, procès n° 505-T-1954; Inscription n° 417 sur *Livro do Tombo de Belas-Artes* le 23/08/1954.

¹¹ Première classification fédérale à São Luís à être inclus dans le *Livro do Tombo* Historique.

¹² Classification Federal du *Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de São Luís* (ensemble architectural et paysager de la ville de São Luís) par le biais du processus n° 454-T-51, inscrit dans le *Livro do Tombo* Archéologique, Ethnographique et Paysager, Volume II, Feuilles 98 à 100, n° de l'inscription 64 et dans le *Livro do Tombo* des Beaux-Arts, Volume II, Feuilles 77 à 79, n° de l'inscription 513, les deux entrées faites le 13 Mars 1974.

classifie un périmètre de 60 hectares du centre historique de São Luís ce que comprend 978 immeubles. Suivant la tendance fédérale, le gouvernement de l'état du Maranhão, par le biais de la loi n°10.089 de 1986, a défini le périmètre du centre qui devrait être protégé par la législation de l'état. Le périmètre de 160 hectares se compose de 4.629 immeubles et englobe la zone de protection fédérale. Dans la législation urbanistique, la zone de protection *maranhense* est appelée Zone de Protection Spéciale ZE-2.

En décembre 1997, lors de la 21e session du Comité du Patrimoine Mondial qui s'est tenue à Naples, est approuvée l'inscription du Centre Historique de São Luís sur la Liste du Patrimoine Mondial de l'Unesco sur la base des critères de sélection (iii), (iv) et (v)¹³. Le rapport de la réunion indique que « le centre historique de São Luís est digne d'être inscrit sur la Liste du Patrimoine Mondial pour être un excellent exemple de ville coloniale portugaise qui s'est bien adaptée aux conditions climatiques de l'Amérique du Sud et qui a préservé son tissu urbain, intégré à l'environnement naturel. » (Unesco, 1997, p. 41).

On souligne ici la déclaration selon laquelle la valeur de São Luís a été reconnue comme patrimoine mondial en raison de son caractère de ville coloniale portugaise. Le périmètre de classification de l'Unesco reflète spatialement cette déclaration dans la mesure en que définit comme patrimoine mondial le périmètre du tissu urbain colonial projeté en 1615 et jusqu'aux limites de son expansion d'environ les années 1640, ainsi qu'exclusivement les bâtiments dont les façades tournées vers ces rues. De cette façon, il devient pertinent la reconnaissance, la réappropriation et la réévaluation de ce patrimoine urbain colonial portugais qui n'est pas évidemment apprécié, mais qu'a encore tant à dire.

4.4. Le patrimoine du Centre Historique de São Luís au XXI^{ème} siècle

Bien que les sphères étatique et municipale soient actives dans les questions du patrimoine culturel édifié de São Luís, la sphère fédérale représentée par l'IPHAN est qu'a le pouvoir de décision en relation aux interventions dans les édifices classifiés. L'institution utilise la classification comme principal instrument d'action en matière de préservation du patrimoine national. Toutefois, le texte de la loi n° 25 de 1937, qui instituait les principales lignes

¹³Selon les lignes directrices de la Convention du Patrimoine Mondial, les critères d'inscription de São Luís dans la Lista do Patrimônio Mundial sont les suivants: (iii) être porter d'un un témoignage unique ou du moins exceptionnel d'une tradition culturelle ou d'une civilisation existante ou manquant (iv) offrir un exemple éminent d'un type de bâtiment d'ensemble architectural ou paysager illustrant une ou plusieurs périodes importantes de l'histoire humaine; v) être un exemple éminent d'établissement humain traditionnel, d'utilisation traditionnelle du territoire ou de la mer, qui est représentatif d'une culture (ou de diverses cultures), ou d'interaction humaine avec l'environnement, en particulier lorsqu'il s'agit de devenir vulnérable à l'impact d'une mutation irréversible. (Unesco 2017, p. 25-26)

directrices d'action du patrimoine, jusqu'aujourd'hui n'a subi aucune reformulation en relation à la manière dont la tutelle et la sauvegarde des biens classifiés doivent être effectuées.

Par conséquent, « l'inscription des bien dans l'un des Livres du *Tombo* est une procédure éminemment formelle, qui impose des limitations à la propriété privée pour l'utilisation et ne garantit pas des moyens spécifiques de promouvoir la sauvegarde du patrimoine en fonction de ses caractéristiques spécifiques » (Lira; Cabral, 2012, p. 84). Ainsi, il n'existe pas de critères clairement établis pour guider les travaux d'intervention dans les immeubles classifiés, les décisions sont prises exclusivement par des techniciens, telles décisions se montrent éminemment subjectifs et dangereusement excluant dans la mesure où elles n'incluent pas la société ni la population résidente dans le processus décisionnel concernant les interventions.

Le pouvoir municipal, à son tour, dans une tentative d'établir des lignes directrices spécifiques pour la sauvegarde du patrimoine du bâti historique de São Luís, a élaboré le texte intitulé « *Normas e Diretrizes para intervenções no Centro Histórico de São Luís de 1998* » (Normes et lignes directrices pour les interventions dans le centre historique de Sao Lus de 1998). Cet ensemble de normes et de lignes directrices a été créé afin de régler le droit du Plan Directeur de 1992 et de normaliser les procédures à adopter par le Préfecture Municipal et par l'IPHAN dans la délivrance de permis et de licences d'exécution des travaux dans le centre historique, pour que les nouvelles interventions ne viennent pas à dénaturer l'ensemble classifié. Cependant ce texte n'a jamais été voté par le Conseil Municipal et n'a donc jamais été promulgué. Cependant, les indications qui y sont contenues continuent d'être utilisées pour guider les interventions effectuées dans les immeubles classées à São Luís.

Sur le texte, on peut dire que le seul but des actions menées dans le Centre Historique de Sao Lus est de garder l'immeuble « immeuble » sans aucune modification ou encore de reprendre son état initial, identique à ce qu'il était quand il a été construit. Cette attitude s'explique lorsque le texte de *Normas e Diretrizes* indique qu'ils ne sont que trois des seuls types d'actions d'intervention imaginables pour les différentes typologies¹⁴ de ce centre historique étant eux : la Préservation Architecturale de bâtiments caractérisés ; la Reconstruction Architecturale de propriétés decharacterisés et Intégration Architecturale de propriétés avec des problèmes conflictuel.

Mais cela n'a pas toujours été comme ça. Les nouveaux bâtiments et les interventions urbaines

¹⁴Les typologies sont : Traditionnel Portugais, Néoclassique, Éclectique, Art Déco, Néocolonial, Moderne et Populaire

désignés comme modernes¹⁵ ont tous été réalisés avant la classification fédérale de 1974. C'était à partir de cela que les interventions menées dans ce tissu urbain se sont limitées à des actions de modernisation des bâtiments et, rarement, à l'insertion de nouveaux éléments dans les bâtiments existants, disparaissant presque complètement la construction de nouvelles édifications.

À titre d'exemples d'interventions dans le patrimoine construits, on peut citer : le premier bien converti en logements sociaux multifamiliaux situé à *Beco da Pacotilla*, n°36 (1993); la réforme du Théâtre *Artur Azevedo* réalisée par les architectes Acácio Gil Borsoi e Janete Costa, dans laquelle il a été construit une annexe en verre à côté du théâtre et on a agrandi sa boîte de scène (1993); la reconstruction des intérieurs de l'Édifice de São Luís (1982) et de *Solar dos Vasconcelos* (1997-2002) et la construction de l'annexe de la Faculté d'Architecture (2001) (voir Annexe Figure XVI).

Après plus de 40 ans de la classification fédérale, ce qui on aperçoit c'est que, à partir d'elle, il y eu un certain recul dans la façon d'aborder le patrimoine édifié de São Luís. La pensée prédominante devient donc de laisser intact le patrimoine bâti, cherchant à préserver au maximum son état d'origine, comme il était à l'époque de sa construction, et les efforts interventionnistes sont concentrés presque exclusivement dans la reprise de cet état original, laissant très peu de place à de nouvelles conceptions qui intègrent de manière créative l'ancien et le nouveau.

Cette « momification » a eu pour effet une préservation destructrice dans le centre historique de São Luís. Actuellement, il n'est pas difficile de trouver des bâtiments abandonnés, beaucoup d'entre eux en ruines et beaucoup d'autres qui servent de refuge pour les sans-abris ou comme des locaux pour la vente et la consommation de drogues. Les institutions patrimoniales ne sont pas en mesure de récupérer toutes les constructions qui ont besoin d'intervention due à des contraintes surtout contingenciels et économiques, et ne sont pas tous les propriétaires d'immeubles historiques qui ont des conditions financières pour supporter les couts des travaux de récupération. Parfois, on ne sait même pas qui sont les propriétaires, ce qui rend le processus de récupération des bâtiments encore plus difficile.

Un autre type d'intervention nuisible faite dans les anciens bâtiments de São Luís concerne la tentative de construire, avec des matériaux et des techniques modernes, des immeubles qui copient les anciennes typologies. Dans une tentative d'adapter la nouvelle construction à la

¹⁵ Voir note [2] de cette section page 87.

paysage urbaine, on finit par la création de *faux historiques*. À titre d'exemples, on peut citer le cas du Théâtre *Artur Azevedo*, récupéré en 1993, dont l'intérieur avant en bois, a été complètement reconstruit en béton en recopiant l'esthétique ancienne ; et le Théâtre *João do Vale*, réhabilité entre 1987 et 1990, dont la façade des anciens entrepôts a été modifié de manière à copier les immeubles de typologie traditionnelle portugaise (voir Annexe Figure XVII et XVIII).

Compte tenu de la précarité de l'état de conservation du patrimoine dans tout le Brésil, le gouvernement fédéral lance en 2013 le *Programa de Aceleração do Crescimento* (Programme d'Accélération de Développement) (PAC) des Villes Historiques. À São Luís ont été sélectionnés 44 sites¹⁶, parmi *sobrados*, places et monuments, pour la requalification ou la restauration afin de redonner utilité aux bâtiments (presque tous seront destinés à des usages institutionnels ou culturels) et aux espaces urbains dégradés, les sauvant de l'état de ruines qu'ils se trouvent actuellement.

Toutefois, due aux difficultés de financement du programme, ont été conclues les travaux de seulement neuf édifices et un d'entre qu'est encore en phase d'achèvement (en 2019). Il est également perçu la place insignifiante qu'assume le patrimoine industriel dans la perception de la constitution du patrimoine *ludovicense*, représenté par un seul élément dans la sélection des bâtiments. Dans la liste est également notoire l'absence de bâtiments anciens liés aux classes sociales moins aisées telles que les édifices avec les typologies *porta-e-janela*, *meia-morada*, *três-quartos de morada*, *morada-inteira* et *morada e meia* ; ou aux populations indigènes et africaines, que composaient la majorité de la société ludovicense au XVIII^{ème}.

En ce qui concerne les actions d'intervention actuellement mises en œuvre dans le patrimoine de São Luís, on peut dire qu'elles ne suivent pas une logique globale de sauvegarde applicable à l'ensemble de ce centre historique. Au lieu de cela, les interventions se limitent à des mesures et des actions isolées. Le propre PAC, le prouve. Ces attitudes ont généré dans le centre de São Luís une préservation destructrice, de fausses histoires et des architectures d'une pauvreté typologique remarquable, dans l'illusion de la reprise de l'état d'origine des constructions anciennes, ainsi que de son environnement.

Sans un objectif clair de quoi, comment et pourquoi préserver, on opte pour ou préserver tout, ou annuler les passages du temps ou même ne rien faire. Il se fait nécessaire de savoir d'abord

¹⁶Ont été sélectionnés pour la restauration : une usine, une gare, trois théâtres, quatre églises, trois bâtiments liés au commerce exportateur d'autrefois, 27 maisons et palais, un musée (qui était à l'origine *sobrado*) et cinq espaces urbains pour la requalification.

exactement ce que on souhaite préserver dans ce patrimoine.

Ainsi, afin d'envisager de nouvelles perspectives pour l'avenir du patrimoine édifié de São Luís, il est nécessaire de créer de nouvelles façons de protéger ce patrimoine en mettant en évidence les valeurs intrinsèques que sont à son origine à travers de la participation intégrée de tous les secteurs de la société.

5. APPROPRIATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE DE SÃO LUÍS

ABSTRACT

The historical analysis of a perspective of urbanism and architecture have been essential to better understand the various complexities encompassing the values that have formed the urban fabric of the so-called historical São Luís historical center. This is essential to achieve the main goal of the thesis: the proposal of the measures that would serve as a lever for awareness and appropriation by the *ludovicense* society, as well as tourists who visit the city, in view of its heritage aimed at impacting its safeguard in a sustainable way.

In this chapter, some proposals will be presented that have been deemed relevant in order to disseminate the conclusions of the analysis on the Portuguese influence in the urban and architectural formation of São Luís.

L'analyse historique d'une perspective de l'urbanisme et de l'architecture ont été essentiels pour mieux comprendre les diverses complexités englobant les valeurs qu'ont formé l'ensemble urbain de ce qu'on appelle le centre historique de São Luís do Maranhão. Cela est indispensable pour arriver au but principal de la thèse : la proposition des mesures que serviraient de levier pour la sensibilisation et l'appropriation par la société ludovicense, bien comme des touristes qui visitent la ville, au regard de son patrimoine ayant pour but d'impacter sa sauvegarde de manière durable.

Dans ce chapitre on présentera alors quelques propositions qu'on a jugé pertinents afin de diffuser les conclusions de l'analyse sur l'influence portugaise dans la formation urbaine et architecturale de la ville de São Luís.

Vue que l'objet d'étude comprend un vaste espace urbain la meilleure manière de l'étudier et de l'analyser serait en se déplaçant parmi cet espace, afin de voir, expérimenter et interagir avec ce patrimoine. D'après notre expérience avec les visites d'étude dans le cadre du Master TPTI, où ont eu l'opportunité de vivre plusieurs de ces activités, on a bien aperçu que cela est la meilleure manière d'apprendre : en s'amusant. Ainsi, on propose la même méthodologie pour arriver à notre but de sensibilisation et appropriation du patrimoine portugais de la ville de São Luís.

À partir de cette constatation, on a cherché des exemples que pourraient soutenir notre choix de valorisation du patrimoine à travers des visites d'études autoguidées et on a conclu que les routes thématiques répondent le mieux à nos intentions. On a pris comme exemple la « *European Route of Industrial Heritage* » (ERIH) et la plateforme « Sur la route du Patrimoine mondiale » de l'Unesco.

Les deux exemples consistent des routes thématiques proposées par des institutions. La première propose des itinéraires un englobant un réseau d'infrastructures sur le thème du patrimoine industriel en Europe, avec des parcours que passent par des sites industriels qui comprend des anciens usines, sites et régions où on développait des activités industrielles. Selon le site web de l'ERIH, en 2019 on comptait 1807 sites patrimoniaux sur 47 pays européens réparties en 20 itinéraires régionaux. Ce réseau permet d'approfondir l'histoire industriel de chaque région bien comme celle de toute l'Europe et ses origines communes.

Le deuxième exemple consiste d'une plateforme en ligne proposé par l'Unesco. Ce réseau compte avec 34 sites réparties en 19 pays européens. La plateforme, selon le site de l'institution, encourage les voyageurs à ne pas se limiter au site classé patrimoine mondiale mais d'y séjourner plus longtemps afin de pouvoir approfondir la compréhension du site, de son

environnement et de la culture locale. Cette approche vise l'intégration de la communauté locale dans le profit, valorisation et appropriation de son patrimoine, pour qu'il ne reste pas seulement un lieu de tourisme de masse mais comme un moyen pour aller au-delà, tout en stimulant l'économie locale

Ainsi, on prenne ces deux cas comme idéales souhaitables pour nos propositions pour stimuler la dynamisation et la promotion du patrimoine portugais de ville de São Luís. On souhaite aller au-delà de la simple visite des bâtiments et des espaces urbains. On cherche à démontrer une perspective intégrée d'ensemble. À partir d'une vision plus élargie cela permettra une compréhension plus approfondie sur le patrimoine *ludovicense* et l'appréhension globale de la valeur universelle de celui-ci qu'était reconnu comme patrimoine mondiale.

Afin d'accomplir à cela, dans les pages suivantes, on propose quelques routes thématiques que peuvent être suivies indépendamment les unes des autres bien comme de façon interactive. Les parcours proposés cherchent à mettre en évidence les divers aspects de l'héritage portugaise dans la ville de São Luís étudiés auparavant dans la thèse.



Route des Musées

Source : Luísa Ghignatti, 2019.



Route du Tracé Urbain



Route du Patrimoine Industriel

Ces parcours peuvent être guidées, à travers l'intervention de personnel dévidement formé pour cela, dans un but d'intégration de la communauté locale dans la promotion de son patrimoine et indirectement dans un but de dynamiser son appropriation par eux. En autre, on propose que ces routes thématiques puissent être autoguidées avec l'aide des supports digitales, en papier ou même des supports de réalité augmenté. À présent, on propose l'organisation de ces routes pour le support papier. Les autres supports seront développés dans une phase postérieure d'implantation de ce système des routes thématiques.

Les bâtiments qui intègrent ce réseau de découverte du patrimoine portugais à São Luís seront identifiés par le logo de la route accompagné d'un signe relatif à quelle route il appartient que pourront être visualisés dans la présentation de chaque sujet, à suivre.



Figure 35 : Logo des routes du patrimoine à São Luís.
Source : Luísa Ghignatti, 2019.

5.1. Route régionale mer et terre : la route des forteresses

Avec cette route on souhaite mettre en évidence l'approche régional de l'occupation par les portugais du territoire du Maranhão. La route alors se fait une partie par terre et une partie en bateau par les anciennes routes fluviales et maritimes empruntés lors de la colonisation portugaise de la région. On passe par les forteresses établies dans la cote *maranhense* tout en analysant le paysage et le développement urbain résultant autour de chaque fortification. La route part du Fort São Luís, on fait le tour des forteresses implantées dans la région, puis le trajet continue dans la Baie de São José en contournant l'île du Maranhão et on finit à la rivière *Itapecuru*, dans le Fort du *Calvário* (voir appendice 1).

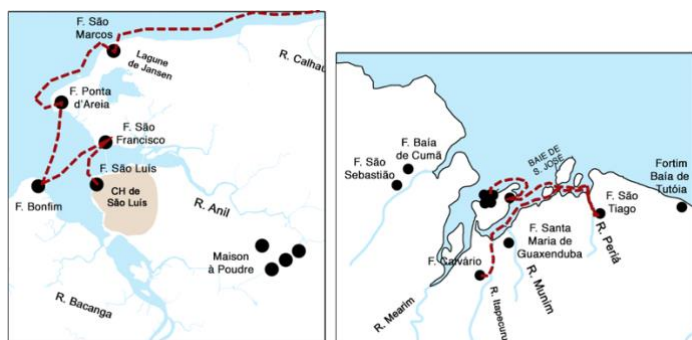


Figure 36 : Route des Forteresses
Source : Luísa Ghignatti, 2019

5.2. Route de l'urbanisme XVII^{ème} siècle : un patrimoine ludovicense qu'est mondiale

En reprenant le justificatif d'inscription de São Luís sur la Liste du Patrimoine Mondiale que dit que São Luís mérite la classification du au caractère portugais de son patrimoine et à la préservation de son tissu urbain intégré avec le paysage.

La proposition de cette route cherche alors à reprendre ce qu'on affirme être le tracé originel du tissu urbain de São Luís projeté par Frias de Mesquita de 1615 proposé dans la thèse. La route parcourt les rues qu'étaient proposés dans le plan portugais du début du siècle XVII et

puis, dans un but de démontrer notre thèse par des voies de l'expérience spatiale urbaine, on fait parcourir les rues existantes dans le plan hollandais de 1641. En suppose que en se promenant le pèlerin notera les différences entre le tracé originel et le tracé de l'expansion postérieure dû aux disproportions de distance et d'espace entre les deux.

On cherche ainsi à mettre en évidence les valeurs portugais du patrimoine de la ville de São Luís reflétés dans le tracé urbain du 17eme siècle, formé à partir d'un noyau central et répandu par tout le centre dans les siècles postérieurs.

Ici deux chemins sont proposés. Celle que reprends le tracé urbain projeté par l'Engenheiro-Mor Francisco Frias de Mesquita en 1615 marqué en rouge. Cette route part du l'ancien espace intérieur du Fort São Luís et traverse l'endroit où était placé l'ancienne porte d'accès. On croise alors la *Rua de Estrela*, *Rua do Giz*, *Rua da Palma* et *Rua Formosa*, puis on traverse le *Largo do Carmo* et on suit le trajet de la *Rua Grande* et on y finit.

L'autre chemin sort aussi de l'intérieur de l'ancien fort mais suit le trajet qu'on considère l'expansion postérieure du tracé d Frias jusqu'à aboutir devant l'Église du *Carmo*, la structure responsable pour cette expansion (voir appendice 2).

5.3. Route des musées – à l'intérieur de la société ludovicense des siècles XVIII et XIX

La route des musées vise rassembler dans un même parcours les musées existants dans la ville de São Luís dans un but de fournir une vision intégrée de la société *ludovicense* du XVIII^{ème} siècle, période de l'essor économique de la ville quand la composition sociale de la ville se complexifie et s'affirme. On juge cette route pertinente car chaque classe sociale a laissé des traces caractéristiques dans le tissu urbain, comme on a bien étudié auparavant. Cela a contribué à former et à consolider le paysage urbain de la ville dans les traits qu'on les connaît aujourd'hui et qu'ont été classifiés patrimoine mondiale.

Aujourd'hui ils existent plusieurs musées dans la ville, chacun plus ou moins dédié à un secteur sociale spécifique. Ainsi, lorsqu'on visitera les musées proposés dans le parcours, on cherche à les intégrer dans un même discours anthropologique structuré autour de la question de la composition sociale de la ville, en mettant en évidence les contributions de chacune dans la formation de l'espace urbain.

Les musées à être intégrés dans le parcours sont : « *Museu Histórico e Artístico do Maranhão* », que reproduit une maison noble du XIX^{ème} siècle ; « *Museu de Arte Sacra* » dédié à la culture religieuse catholique dans la ville, très marqué dans la structuration et organisation de la société

à cette période ; « *Casa do Maranhão* » dont la collection retrace une des fêtes plus populaires depuis le XVIII jusqu'à aujourd'hui le « *Bumba-Meu-Boi* »¹ ; le « *Cafuá das Mercês* » qu'était un ancien « entrepôt » pour les esclaves arrivés d'Afrique et trafiqués à São Luís, représentatif de la mémoire de l'esclavagisme dans la ville, très fort dans la société ludovicense aux siècles XVIII et XIX ; « *Centro Cultural Vale Maranhão* » est un centre culturel qui promeut la culture *maranhense* avec une collection centrée sur la culture africaine ; « *Casa do Tambor de Crioula* » dédié à une des plus populaires manifestations de dance originaire de la culture africaine à São Luís ; « *Palácio dos Leões* » est au même temps siège du gouvernement de l'état du Maranhão et musée dont la collection est dédiée à la mémoire du gouverneur *maranhense* ; « *Centro de Pesquisa de História Natural e Arqueologia do Maranhão* » est un espace dédié surtout à la préservation de la collection archéologique des artefacts trouvés dans le territoire du Maranhão, cet musée intègre la route car une partie de sa collection est dédiée aux populations autochtones qu'ont peuplé la région avant l'arrivée des européens et que ont eu des influences dans les habitudes de la société ludovicense bien comme dans l'incorporation de leurs termes dans la langue portugaise (voir appendice 3).

5.4. Route Rua Direita – Le patrimoine portugais caché

Ce parcours est fait par des véhicules motorisés ou en charrette. On cherche à reprendre l'ancien tracé de la *Rua Direita* au XVIII et XIX siècle en partant du cœur du centre historique, en croisant toute la ville, puis on croise le territoire de l'Île du Maranhão de ouest à l'est jusqu'à arriver à la ville de *São José de Ribamar*, le probable point finale de la route. Le voyageur sera orienté pendant tout le chemin aux promeneurs des points les plus remarquables entre bâtiments, *sítios*, parcs, usines et espaces publics qu'y sont ou qu'y étaient implantés au long de ce chemin.

L'objectif est de faire ressortir l'importance de cette artère dans la configuration de l'expansion du tissu urbain de la ville de São Luís au-delà de ces limites originales travers l'apparition, planifié ou spontané, des autres agglomérations au long de cette route. Au parcourir cette route, on souhaite démontrer le fait que c'était à travers ce chemin qu'était assurée la liaison ville-intérieur, centre producteur-centre exportateur, centre et zones suburbains, industrie et port, essentiel pour l'essor économique de São Luís et du Maranhão aux siècles

¹ Célébré au mois de juin en hommage à Saint John, la fête du « *Bumba-Meu-Boi* » a un caractère religieux et de dévotion, cependant elle a toujours intégré dans une même célébration tous les secteurs de la société et est une des plus grandes manifestations populaires du Maranhão.

XVIII, XIX et XX (voir appendice 4).

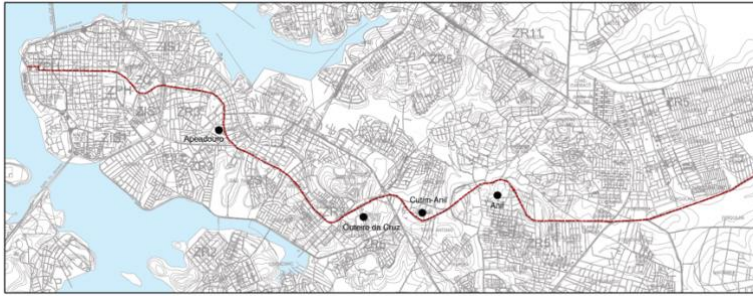


Figure 37 : Route de *Rua Direita*
Source : Luísa Ghignatti, 2019.

5.5. Route du patrimoine industriel ludovicense : les usines et l'espace urbain

Dans cette route on cherche à rassembler le patrimoine industriel du XIX et XX siècle existant dans le tissu urbain du centre historique de São Luís afin de démontrer le rôle que l'installation des usines a eu dans l'expansion, configuration et consolidation du tissu urbain de São Luís. La route passe par les usines implantées dans l'ancien tissu urbain bien comme par les infrastructures liées au patrimoine ferroviaire et portuaire encore présente aujourd'hui dans le tissu urbain ludovicense.

Le début de la route du patrimoine industriel de la ville se croise avec le début de la route de la *Rua Direita à São Luís*. Pour celle-là on propose deux routes : la première, (en rouge sur le plan) passe par les principales usines existantes dans le tissu urbain historique de São Luís ; la deuxième (en vert) rentre dans la ville en reprenant le trajet de l'ancien chemin de fer São Luís-Teresina et passe par l'ancienne station João Pessoa, aujourd'hui connu comme Refesa, puis on suit le chemin par les bords de la rivière Anil jusqu'à arriver à l'emplacement de l'ancien port de la ville (voir appendice 5)

6. CONCLUSION

La motivation pour le choix du thème est née de la passion inspirée par la coexistence avec le patrimoine bâti de São Luís. À partir de cette coexistence, certaines constatations et préoccupations ont été formulées. Sous un regard superficiel, les interventions actuellement menées dans les bâtiments historiques de São Luís nous montrent un certain manque d'audace dans le traitement du patrimoine bâti. Une analyse plus approfondie a montré l'état de l'engessment dans les moyens d'intervenir dans le centre historique. La recherche incessante de « l'originalité » d'un bien patrimonial constitue l'objectif maximum de ces interventions. La glorification constante d'un passé pas assez connu empêche les bâtiments d'être appropriés par le présent pour être préparés pour l'avenir. En outre, vers le début du siècle XX, une prétendue origine Française de la ville a été revendiquée au détriment de l'origine portugaise. Ce mouvement a reçu une grande adhésion et est actuellement dit que São Luís est la seule ville de fondation Française au Brésil.

Ainsi, il a été perçu que les véritables valeurs formatrices de ce patrimoine jusque-là n'étaient pas suffisamment étudiés et cela était peut-être la raison qu'on ne les mettait pas dévidement en évidence, surtout en ce que concerne l'influence du Portugal dans la formation du tracé urbain de la ville et ses similitudes type-morphologique avec l'urbanisme Portugais. De cette façon, c'était à ce domaine pas assez exploré que la thèse actuelle a été consacrée. Par l'analyse de l'évolution urbaine ludovicense et les questions liées au corpus théorique auquel la constitution de ce tracé a été fondé, il a été possible de proposer des mesures pour l'appropriation et la mise en valeurs du patrimoine urbain de la ville.

De cette façon, dans un premier temps, il a fallu étudier l'insertion de la fondation et de la planification du système urbain colonial dans un contexte d'unification des couronnes portugaise et espagnole et la conséquente globalisation en ce que concerne le transfert de connaissances techniques et pratiques entre les principales puissances européennes au début du XVII^{ème} siècle. D'après l'analyse historique, il a été conclu que l'épisode de l'Union Ibérique était d'une importance fondamentale pour la fondation de la ville puisque pendant les régnés des rois Filipes on a observé l'intensification de l'urbanisation du territoire brésilien comme une stratégie d'affirmation du contrôle des possessions d'outre-mer.

Bien que São Luís ait été fondée pendant cette période, la planification de sa configuration urbaine était essentiellement portugaise, mise en place par les « employés de l'urbanisme » qui accompagnaient l'expédition de reconquête du nord du Brésil, notamment le L'ingénieur en chef Francisco Frias de Mesquita et les maîtres « *arruadores* » qui l'ont implanté.

C'était grâce à l'analyse de la carrière professionnelle de l'Ingénieur et des influences de la Renaissance qu'il a reçu au cours de sa formation qu'il a été possible de comprendre les origines probables des choix de l'ingénieur pour la planification de la traçabilité du noyau urbain de São Luís. En parallèle, la fondation de la ville s'inscrit dans un contexte de formation d'un nouveau corpus méthodologique de *faire ville* au Portugal. Certes, ce n'était ni le premier ni le dernier cas de fondation d'une ville portugaise au Brésil. Cependant, basé sur nos analyses, on a lancé l'hypothèse que c'était le premier cas brésilien d'une ville dans les contours de ce que deviendra de l'École de l'Urbanisme Portugais. Cette école au cours des siècles suivants consolidera son corpus théorique dans les diverses expériences d'urbanisation dans les colonies ultramarines, unis dans l'ouvrage du « *Método Lusitânico de Desenhar Fortificações das Praças Regulares e Irregulares* » de Luís Serrão Pimentel en 1680, et il atteindra son apogée dans la reconstruction de Lisbonne au XVIII^{ème} siècle et dans la construction de la *Vila Real de Santo Antônio* en 1776.

Il était également nécessaire d'étudier l'évolution du tracé originale de Frias de Mesquita. Déjà au XVII^{ème} siècle, on a vu que le tracé original de Frias, limité au réseau routier situé dans la partie inférieure de la ville, a subi la première expansion environ trente ans après sa planification. Cela a été motivé par l'établissement des ordres religieux à São Luís, qui ont toujours été fondamentaux dans la dynamique d'expansion du tissu urbain de la ville.

Cependant, ce n'est qu'au cours du XVIII^{ème} siècle avec la création de la *Companhia de Comércio Grão-Pará e Maranhão* que São Luís connaît une augmentation exponentielle de l'expansion et de la consolidation de son réseau urbain. Des nouvelles routes et des nouveaux bâtiments ont vu le jour et ont consolidés ce tissu urbain. Due à cela, il a été importé les typologies architecturales pombalines du XVIII^{ème} siècle qui ont dû être adaptées au climat tropical et à la préexistence du tracé urbain du XVII^{ème}, ce qu'a donné lieu à de nouvelles typologies de caractère essentiellement ludovicense.

Tout aussi important a été l'étude de la consolidation de l'élément urbain typiquement portugais qui est la *Rua Direita*. Avec des origines dans l'urbanisme médiéval des villes portugaises, la *Rua Direita* a été transposée à l'étranger et s'est convertie en *Rua Grande* à São Luís. Celle-ci a servi de moteur et de fil conducteur de l'expansion de la ville vers l'intérieur de l'île. Au début, la Rue servait de lien entre la capitale et les principaux centres de production des marchandises exportées situées à l'intérieur. Dans les siècles suivants, *Rua Grande* s'est consolidée comme la principale artère d'expansion du réseau urbain au-delà des limites du noyau urbain original.

Puis, l'évolution du tracé a été étudiée dans les siècles XIX et XX. Au cours de cette période, il a été constaté le début de l'occupation des espaces situés dans les zones périphériques de la

ville, d'abord avec l'installation des industries et des activités considérées salissantes, suivie par l'établissement de nouvelles populations autour de ces usines et par conséquent, la formation de nouveaux quartiers.

Au cours des siècles XX et XXI, il a été constaté que la ville s'est étendue au-delà des frontières géographiques des rivières *Anil* et *Bacanga* et que le réseau urbain a commencé à occuper les côtés opposés des marges des deux rivières. D'un autre côté, le progrès a entraîné la destruction des anciens bâtiments bien comme des ensembles urbains afin de faire place à de nouvelles constructions, plus hautes et modernes, et aux larges avenues que devraient comporter le croissant trafic d'automobiles dans la ville.

Les réactions de préservation du patrimoine ancien face aux destructions n'ont pas tardé à surgir et en 1943 on promulgue une loi d'interdiction à la démolition des bâtiments avec des façades recouvertes des *azulejos* ou avec des *mirantes*. Cependant, des nouveaux bâtiments ont continué à surgir à la place des anciens. Il est seulement en 1974 que ce mouvement a été définitivement cessé, avec la classification fédérale de l'ensemble urbain historique de São Luís.

Au long de la thèse on a exposé les conclusions de nos analyses au même temps qu'on a profité pour lancer des nouvelles hypothèses qu'il fallait être prouvées ou réfutées. Cette étude a envisagé alors d'élargir le champ de l'étude de l'urbanisme portugais à São Luís, très peu exploité jusqu'aujourd'hui. Cependant, il reste encore souhaitable développer plus en profondeur, entre autres, les sujets suivants : la question du rôle des ingénieurs dans la formation urbaine de la ville ; l'interrelation entre les courants théorique en vogue au début du XVII^{ème} siècle qu'ont eu de l'influence dans la morphologie urbaine de São Luís ; le rôle de l'urbanisme coloniale espagnol à São Luís ; le rôle que São Luís assume dans la formation de l'École d'Urbanisme Portugais etc.

Certes, l'étude de l'urbanisme portugais à São Luís ne cesse pas ici. Dans la présente thèse on a envisagé d'ouvrir nouvelles portes à travers l'analyse de l'iconographie, des plans et de la bibliographie disponible, sans pourtant épuiser les sujets. Face à ce qu'a été étudié, on aperçoit qu'il est resté encore beaucoup de chose à dévoiler sur le thème. On conclut en réitérant notre thèse du début en disant qu'il est seulement à travers la connaissance approfondie du patrimoine de la ville de São Luís qu'on va pouvoir envisager des nouvelles approches pour sa sauvegarde. Ainsi, des futures recherches devront être amenées dans le but d'approfondir ce thème si riche mais que reste encore peu exploité afin d'élargir la compréhension du contexte assez vaste qu'a été l'influence portugaise à São Luís, au Brésil et dans le monde en ce que concerne le domaine de l'urbanisation des territoires.



De Tejo à Anil : « L'art portugaise » de construction des villes à São Luís du Maranhão.

Évolution historique et valorisation patrimoniale

Luísa Franzen Ghignatti

APPENDICES

7. BIBLIOGRAPHIE

- ALCÂNTARA, Dora, *Azulejos portugueses em São Luís do Maranhão*, Rio de Janeiro, RJ: Fontana, 1980.
- ALCANTARA JUNIOR, José O.; SELBACH, Jeferson Francisco. *Mobilidade Urbana em São Luis*. EDUFMA. São Luis, [s. l.], 2009.
- ALMEIDA, Cândido Mendes De. *Memorias para a historia do extincto estado do Maranhão, cujo territorio comprehende hoje as provincias do Maranhão, Piauhy, Grão-Pará e Amazonas;*, colligidas e annotadas por Candido Mendes de Almeida. [s. l.], 1874.
- ALMEIDA, Ricardo Gouveia De. *Habitação colectiva para um habitar imprevisível*. 2017. Universidade de Lisboa, [s. l.], 2017.
- AMADO, Ana Elisabete Martinho. *A " rua direita" nas cidades portugueseas. Leitura tipomorfológica do elemento urbano*. Dissertation de Master, Faculdade de Arquitectura de Lisboa, , 2012.
- ANDRÈS, Luiz Phelipe de Carvalho Castro et al., *Centro histórico de São Luís Maranhão: patrimônio mundial*, [s.l.] : Audichromo Editora, 1998.
- ANDRES, Luiz Philipe de Carvalho. *Reabilitação do Centro Histórico de São Luís: revisão crítica do Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís/PPRCHSL, sobre o enfoque da conservação urbana integrada*. 2006. Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, PE, 2006.
- ANTONUCCI, Micaela. Le due vite di Filippo Terzi, architetto e ingegnere dall'Italia al Portogallo. In: FROMMEL, Sabine; ANTONUCCI, Micaela (Éd.). *Da Bologna all'Europa: artisti bolognesi in Portogallo (secoli XVI-XIX)*. Bologna: Bononia University Press, 2017. p. 83-100.
- ARAUJO, Renata, *As cidades da Amazônia no século XVIII: Belém, Macapá e Mazagão*, [s.l.] : Faculdade de Arquitectura, 1998.v. 3
- BARATA, Manuel Themudo. *Ensino Militar: Primeiros Passos. Nova História Militar de Portugal*, [s. l.], v. 3, 2004.
- BERREDO, Bernardo De, *Annaes historicos do estado do Maranhão em que se dá noticia do seu descobrimento e tudo o mais que nelle tem succedido desde o anno, em que foy descuberto até o de 1718... escritos por Bernardo Pereira de Berredo*, [s.l: s.n.].v. 1
- BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti Narayan, *História da expansão portuguesa*, [s.l.] : Círculo de Leitores, 1998.v. 2
- BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira, *Desenho e desígnio: o Brasil dos engenheiros militares (1500-1822)*., [s.l: s.n.]
- BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Entre teoria e prática. A cartografia dos engenheiros militares em Portugal e no Brasil, séculos XVI-XVII In: *Terra Brasilis (Nova Série)*. *Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica*, [s. l.], n. 7-8-9, 2007. Disponible sur: <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/271>. Acces en juin, 2019.
- CALDAS, João Vieira; PINTO, Maria Rocha; ROSADO, Ana. O prédio de rendimento Joanino In: *Cadernos do Arquivo Municipal*, [s. l.], n. 1, p. 125-150, 2014.
- CAPITEL, Antón. *Metamorfosis de monumentos y teorías de la restauración*. 2ª ed (1a. ed., 1988). Madrid: Alianza, 2009. 270 p.
- CARDOSO DE MATOS, Ana; GOUZÉVITCH, Irina; MARTIKANNOVA, Darina. *La Russie, l'Espagne, le Portugal et l'Empire ottoman. Deux siècles de politiques technoscientifiques à*

- l'épreuve des approches comparatistes*. [s. l.], 2017. Disponible sur: https://www.researchgate.net/publication/323993167_La_Russie_l'Espagne_le_Portugal_et_l'Empire_ottoman_Deux_siecles_de_politiques_technoscientifiques_a_l'epreuve_des_approche_s_comparatistes. Acces en juin, 2019.
- CARITA, Helder. Lisboa Manuelina. *A formação de Modelos Urbanísticos da Época Moderna (1495-1521)*, Livros Horizontes, Lisboa, [s. l.], 1999.
- CARNEIRO, Luís Soares. A Casa do Largo de S. Mamede: Um projeto dos irmãos Rebelo de Andrade In: *Cadernos do Arquivo Municipal*, [s. l.], n. 6, p. 171-197, 2016.
- CÓIAS, Vítor, *Reabilitação estrutural de edifícios antigos: alvenaria, madeira: técnicas pouco intrusivas*, Lisboa: Argumentum, 2007.
- CONCEIÇÃO, Margarida Tavares Da. *Learning architecture: early modern apprenticeships in Portugal*. [s. l.], 2010.
- CONDE, Antónia Fialho. Looking to the future in 17th and 18th century Portugal: Luís Serrão Pimentel, his descendants and their library In: *Web of Knowledge: A Look into the Past, Embracing the Future*, pages 113-166, [s. l.], 2019. Disponible sur: <http://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/25423/1/Proceedings%20WoK.pdf>. Acces en juin, 2019.
- CORREIA, Jorge. « ... Determino mandar um destes italianos [...] para melhor poderdes efectuar essa fortificação » In: *Arquitectos italianos em Portugal*, [s. l.], v. 12, p. 149-164, 2017.
- COSTA, Alexandre Alves, *Textos Dados*, Coimbra: Edarq, 2007.
- COUTO, Jorge, *A construção do Brasil: ameríndios, portugueses e africanos, do início do povoamento a finais de quinhentos*, [s.l.] : Cosmos (PT), 1995.v. 11
- CURVELO-MATOS, Heloisa. *Análise toponímica de 81 nomes de bairros de São Luís/MA*, These de doctorat, Universidade Federal do Ceará, [s. l.], 2014.
- D'ABBEVILLE, Claude, *História da missão dos padres capuchinhos na ilha do Maranhão e suas circumvisinças*, 1a ed. 1614 ed., São Luís: Typografia do Frias, 1874.
- DA SILVA, Maria Madalena. *Forma e circunstância: a praça na cidade portuguesa contemporânea*. These de Doctorat, Universidade do Porto, Porto, 2009.
- DE VIVEIROS FILHO, Francisco Fuzzetti, *Urbanidade do sobrado: um estudo sobre a arquitetura de sobrado de São Luís*, Brasília: Senado Federal, 2012.
- DELSON, Roberta Marx, *Novas vilas para o Brasil-Colônia: planejamento espacial e social no século XVIII*, Brasília: Alva-Ciord, 1997.
- DIAS, Manuel Nunes, *A Companhia geral do Grão Pará e Maranhão: 1755-1778*, São Paulo: Revista da história, 1971.
- DIAS, Pedro, *História da arte portuguesa no mundo (1415-1822): O espaço do Índico*, Lisboa: Círculo de Leitores, 1998.
- DIAS, Pedro, *História da arte luso-brasileira: urbanização e fortificação*, [s.l.] : Almedina, 2004.
- DUARTE, Cristovao Fernandes. São Luís e Belém: marcos inaugurais da conquista da Amazônia no período filipino In: *Oceanos*, [s. l.], v. 41, p. 152-160, 2000.
- ESPÍRITO SANTO, J.M.(Org.). *São Luís: uma leitura da cidade*. Prefeitura de São Luís/Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade. São Luís: Instituto da Cidade, 2006.

- FERNANDES, José Manuel. O lugar da cidade portuguesa. *Povos e culturas*, [s. l.], v. 2, p. 79-112, 1987.
- FERREIRA, Antonio José de Araujo. *Políticas territoriais e a reorganização do espaço maranhense*. 2008. Universidade de São Paulo, [s. l.], 2008.
- FERREIRA, Antonio José de Araújo, *A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?*, São Luís, MA: EDUFMA, 2014.
- FERREIRA, Paula Cristina Cardoso. *A Rua Direita, em Viseu: importância histórica, património e memória desta artéria: da degradação à recuperação urbana*. 2010. Universidade Aberta de Lisboa, [s. l.], 2010.
- FIGUEIREDO, Margareth Gomes De. *Valorização do sistema construtivo do património edificado*. 2014a. Universidade de Aveiro, [s. l.], 2014.
- FIGUEIREDO, Margareth. Influência pombalina na morfologia urbana de São Luís do Maranhão, *In: Convergência Lusitana*, [s. l.], v. 32, p. 168-180, 2014. b.
- FRANÇA, José Augusto, *Lisboa Pombalina e o iluminismo*, 3ª edição ed., Lisboa: Bertrand, 1987.
- FREYRE, Gilberto, *O mundo que o português criou: aspectos das relações sociais e de cultura do Brasil com Portugal e as colônias portuguesas*, [s.l.] : José Olympio, 1940.v. 28.
- GHIGNATTI, Luísa Franzen. *Construindo o novo no centro antigo: Um estudo de alternativas de intervenções contemporâneas no património edificado de São Luís*. Travail de conclusion de cours. Cours d'Architecture et d'Urbanisme, Univesidade do Estado do Maranhão, São Luís, 2015, 105 p.
- GISIGER, John Ulric. *Renovação Urbana da Praia Grande*, Estudo Preliminar, São Luís-MA, 1978.
- GOMES, Paulo Varela, *A cultura arquitectónica e artística em Portugal no século XVIII*, Lisboa: Caminho, 1988.
- GOULART REIS FILHO, Nestor. *Evolução urbana no Brasil*. São Paulo: Pioneira, [s. l.], 1968.
- GRACIA, F. de. *Construir en lo construido: La arquitectura como modificación*. Madrid: Nerea, 1992, 329 p. : il
- JEUDY, H.P. *Espelho das cidades*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005, 157 p.
- JOKILEHTO, J. Conceitos e ideias sobre conservação. *In: ZANCHETI, S. M. (org.)/CECI/PPGDU-UFPE. Gestão do Patrimônio Cultural Integrado*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002. p. 11-19.
- JÚNIOR, José Reinaldo Barros Ribeiro, *Formação do espaço urbano de São Luís: 1612-1991*, [s.l.] : Edições FUNC, 1999.
- LACROIX, Maria de Lourdes Lauande, *A fundação francesa de São Luís e seus mitos*, São Luís, MA
- LEITE, Carolina Maria de Araújo Martins. *Entre a preservação e a expansão*. [s. l.], 2018.
- LEITE FILHO, Deusdedit Carneiro. Os sistemas urbanísticos de Alcântara e São Luís do Maranhão, *In: Actas do Colóquio Internacional Universo Urbanístico Português-1945-1822*. Lisboa, [s. l.], 2001.
- LIRA, Flaviana; CABRAL, Renata. Estrutura Nacional de Conservação. *In: ZANCHETI, Silvio Mendes; LACERDA, Norma (Éd.). Plano de Gestão da Conservação Urbana: Conceitos e Métodos*. Olinda: CECI (Centro de Estudos em Conservação Integrada), 2012.

- LISBOA, João Francisco, *Obras de João Francisco Lisboa, natural do Maranhão*, [s.l: s.n.] v. 3
- LOPES, José Antonio Viana (coord..., *São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara. Guia de arquitetura e paisagem*, Sevilha: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura, Vivienda, 2008.
- MARQUES, Cezar Augusto, *Diccionario historico-geographico da provincia do Maranhão, por Cezar Augusto Marques*, Maranhão: typ. do Frias, 1870.
- MARTINS, Ananias Alves. São Luís e Alcântara na estratégia território colonial, *In: Colóquio Internacional Universo Urbanístico Português 1415-1822-Actas*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos portugueses, 2001. p. 415-424.
- MARTINS, Ananias Alves. *A mobilidade da ordem urbana: a reconstrução dos lugares em São Luís do século XIX*. [s. l.], 2005.
- MEIRELES, Mário Martins, *História do Maranhão*, Imperatriz, MA: DASP, Serviço de Documentação, 1960.
- MEIRELES, Mário Martins, *São Luís, cidade dos azulejos*, São Luís, MA: Departamento de Cultura do Estado, 1964.
- MEIRELES, Mário Martins, *França equinocial*, [s.l.] : Secretaria de Cultura do Maranhão, 1982.v. 3
- MEIRELES, Mário Martins, *Holandeses no Maranhão: 1641-1644*, [s.l.] : PPPG/EDUFMA, 1991.
- MEIRELES, Mário Martins; MORAES, Jomar, *Dez estudos históricos*, [s.l.] : Alumar Cultura, 1979.
- MORAES, José De, *Historia da Companhia de Jesús na extincta provincia do Maranhão e Pará, pelo Padre José de Moraes*, Rio de Janeiro. 1
- MOREIRA, Rafael, *História das fortificações portuguesas no mundo*, Lisboa: Publicações Alfa, 1989.
- MORENO, Diogo de Campos. Jornada do Maranhão por ordem de S. Majestade feita o ano de 1614, *In: ALMEIDA, Candido Mendes De (Éd.). Memórias para a historia do extincto estado do Maranhão, cujo territorio comprehende hoje as provincias do Maranhão, Piauhy, Grão-Pará e Amazonas*. Rio de Janeiro, RJ: Nova Typographia de J. Paulo Hildebrant, 1874. p. 159-263.
- MOTA, Antonia da Silva; MANTOVANI, José Dervil, *São Luís do Maranhão no século XVIII: a construção do espaço urbano sob a lei das sesmarias*, São Luís, MA: Edições FUNC, 1998.
- NEVES, Diogo Gualhardo. Ferrovia São Luís-Teresina: História e Cultura, *In: VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial*, [s. l.], v. 1, 2012.
- PEREIRA, Paulo, *História da arte portuguesa*, [s.l.] : Temas e Debates, 1995.
- PORTAS, Nuno, *Os tempos das Formas, Vol. I: a cidade feita e refeita. Escritos 1963-2004*, Guimarães: DAAUM, 2005.
- PRATA, Maria Catharina Reis Queiroz. Fortificações: símbolos políticos de domínio territorial: o papel desempenhado pela Engenharia Militar na América Portuguesa, *In: Vértices*, [s. l.], v. 13, n. n.2, p. 127-145, 2011.
- REIS FILHO, Nestor Goulart; BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira; BRUNA, Paulo Júlio Valentino, *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*, São Paulo: EdUSP, 2000.
- REIS, José Ribamar Souza, *Feira da praia grande*, [s.l: s.n.]

- REZENDE, Maria Beatriz Setúbal de (org.), *Cidades Históricas - Inventário e Pesquisa: São Luís*, Rio de Janeiro, RJ
- RIBEIRO, Orlando. A rua Direita de Viseu, *In: Geographica, Revista da Sociedade de Geografia de Lisboa*, [s. l.], v. 16, p. 49-63, 1968.
- RIBEIRO, Orlando, *Opúsculos Geográficos, V Volume: temas urbanos*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1994.
- ROCHA POMBO, José Francisco Da. *História do Brasil*. 1963.
- ROSSA, Walter, *A urbe e o traço: uma década de estudos sobre o urbanismo português*, Coimbra: Almedina, 2002.
- ROSSA, Walter, *Fomos condenados à cidade: uma década de estudos sobre património urbanístico*, [s.l.] : Imprensa da Universidade de Coimbra/Coimbra University Press, 2015.
- SANTOS, Paulo F. Formação de cidades no Brasil colonial, *In: Actas do V Colóquio Intemacional de Estudos Luso-Brasileiros*, [s. l.], v. V, n. Coimbra, p. 7-116, 1968.
- SECMA, *Rua Grande: um passeio no Tempo*, São Luis: Prefeitura Municipal, 1992.
- SERRÃO, José Vicente, População e rede urbana nos séculos XVI-XVIII, in César Oliveira (dir), *História dos municípios e do poder local (dos finais da Idade Média à União Europeia)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996, pp. 63-77. Disponible sur: https://www.academia.edu/3182212/Popula%C3%A7%C3%A3o_e_rede_urbana_em_Portugal_nos_s%C3%A9culos_XVI-XVIII. Acces en juillet, 2019.
- SERRÃO PIMENTEL, Luís. *Methodo Lusitanico de desenhar as fortificações das praças regulares e irregulares fortes de campanha, e outras obras pertencentes à arquitetura militar*. Lisboa, Imprensa de António Craesbeeck de Mello, [s. l.], 1680.
- SILVA-NIGRA, Clemente Da. Francisco de Frias da Mesquita, engenheiro-mor do Brasil, *In: Revista do SPHAN*, [s. l.], n. 9, 1946.
- SILVA, Raquel Henriques Da. *Lisboa Romântica: urbanismo e arquitectura, 1777-1874*. These de doctorat, Universidade Nova de Lisboa, [s. l.], 1997.
- SILVA FILHO, Olavo Pereira Da, *Arquitetura luso-brasileira no Maranhão*, [s.l.] : Lord S/A, 1986.v. 1
- SILVA, João Ricardo Costa. *A construção do patrimônio: a trajetória de preservação do Centro Histórico de São Luís*, Dissertation de Master, Universidade Federal do Maranhão, 2009.
- SILVA, Luis Leizon Cabral. *Arquitetura civil portuguesa: análise das características do sistema construtivo pombalino no centro histórico de São Luís-MA*. 2013. Universidade de Brasília, [s. l.], 2013.
- SILVEIRA, Simão Estácio Da. Relação Sumaria das Cousas do Maranhão. Escripta pello capitão Symao Estácio da Sylveira, Dirigida aos pobres deste Reyno de Portugal [1624]. , *In: Separata dos Anais da Biblioteca Nacional*, [s. l.], v. 94, 1974.
- SOUSA, Pedro Marquês De. *Biografia de Luís Serrão Pimentel (1613-1679)*. Academia Militar, 2014.
- TAVARES, Aurélio de Lyra, *A engenharia militar portuguesa na construção do Brasil*, [s.l: s.n.]
- TEIXEIRA, Manuel C.; SILVA, Maria Manuela C.G. Da, *A construção da cidade brasileira*, Lisboa: Livros Horizonte, 2004.
- TEIXEIRA, Manuel C.; VALLA, Margarida, *O urbanismo português: séculos XIII-XVIII*, [s.l.] : Livros Horizonte, 1999.

TOSTÕES, Ana; ROSSA, Walter (Coord.) *1758- Lisboa - O plano da baixa hoje*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2009, 268 p.

TRINCHÃO, Gláucia; SOUZA, Antônio Wilson Silva De. *O Desenho na formação de lentes engenheiros militares portugueses e brasileiros*. [s.l.] : UEFS/UNISINOS/IFP UEFS/EBA-UP-PT/CAPE, 2006.

TRINDADE, Luísa, *Urbanismo na composição de Portugal*, Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra/Coimbra University Press, 2013.

UNESCO. *Convenção relativa à proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, de 1972*. Disponível em: <http://www.ipa.min-cultura.pt/cnans/Docs_de_Base/Convencao_UNESCO.pdf>. Acesso em 19 novembro 2014

UNESCO. *Proposta de inclusão do Centro Histórico de São Luís na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO*. 1997. Disponível em: portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/dossiê%20SAO%20LUIS_pt.pdf

UNESCO. *Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention*. Versão 2013. Disponível em: < <http://whc.unesco.org/archive/opguide08-en.pdf> >. Acesso em 19 novembro 2014.

VASCONCELOS PEREIRA JUNIOR, Magno. *Construção e transformação do centro urbano de São Luís-MA: Uma análise do Patrimônio Histórico*. [s. l.], 2016.

VIGLIOCCO, M.A. El Planeamiento Territorial en las Leyes de Indias, *In: TALLER VERTICAL MEDA ALTAMIRA, Serie: El Planeamiento en la Argentina/no4, La Plata*, [s. l.], 2008.

VITERBO, Francisco Maria de Sousa, *Dicionário Histórico e Documental dos Arquitectos, Engenheiros e Construtores Portugueses ou a Serviço de Portugal*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1899.v. 1/3

VIVEIROS, Jerônimo De, *Jerônimo de Viveiros,... História do comércio do Maranhão, 1612-1895. Publicação comemorativa da passagem do 1º centenário da fundação da Comissão da Praça. [Nota preliminar da Clodoaldo Cardoso.]*, São Luis: Oficinas gráficas do « Jornal do Brasil », 1954.

VV, A.A. *Cartulário Pombalino*, ed. Dep. De Patrimônio Cultural Arquivo Municipal de Lisboa, Portugal Lisboa ..., , 2006.

ZENKNER, Thaís Trovão dos Santos. *Legado renascentista e forma urbana: as cidades de São Luís e Belém no século XVII*. 2002. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, PE, 2002.



De Tejo à Anil : « L'art portugaise » de construction des villes à São Luís du Maranhão.

Évolution historique et valorisation patrimoniale

Luísa Franzen Ghignatti

DEUXIÈME PARTIE

PROJET TUTORÉ : LE MONDE DE LA BRIQUE

DEUXIEME PARTIE	II
PROJET TURE – LE MONDE DE LA BRIQUE	II
1. INTRODUCTION	II
2. ÉTAT DE L’ART	II
3. METHODOLOGIE	III
4. LE CONCEPT	IV
5. STRUCTURATION DU TRAVAIL	IV
6. STRUCTURATION DU SITE WEB	VIII
7. AXE : CONSTRUIRE AVEC LA BRIQUE	IX
7.1. APPORTS PERSONNELS : « CONSTRUIRE AVEC LA BRIQUE »	X
7.2. CONSTRUIRE AVEC LA BRIQUE EN FRANCE	XIV
7.3. CONSTRUIRE AVEC LA BRIQUE EN ITALIE	XVII
7.4. CONSTRUIRE AVEC LA BRIQUE AU PORTUGAL	XXI
8. CONCLUSION	XXIV
9. BIBLIOGRAPHIE	XXVI

PROJET TUTEUR – LE MONDE DE LA BRIQUE

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la discipline Projet Tutoré du Master TPTI, les étudiants sont censés de travailler par petites groupes sur un sujet spécifique déterminé par les coordinateurs du Master. Ce sujet a été travaillé pendant les deux années du master par des petites groupes d'étudiants encadrés par un tuteur. Sur ce sujet-là les groupes devraient concevoir et développer un site web qu'avait comme but de mettre en valeur le sujet donné. La composition du groupe a été aussi attribution des coordinateurs bien comme l'indication d'un responsable que devrait accompagner le groupe pendant les deux ans de réalisation du travail.

Notre groupe était composé par trois étudiants : Luísa FRANZEN GHIGNATTI, Rolando LLOGA FERNANDEZ et Nada ZRIBI et le thème de travail que nous a été attribué c'est la brique. En groupe avec notre premier tuteur Zourmba OUSMANOU on a décidé que l'objectif de notre site web sera de montrer la richesse de la brique dans différents pays comme en étant un objet de construction essentiellement humain, fabriqué par eux et pour eux. Le site web abordera, donc, la question de la brique d'un côté socio-historique dont l'approche personnel des auteurs sera essentielle. À partir de la documentation et de la diffusion des différentes techniques de fabrication de la brique et du savoir-faire liée à cela, on envisage donner notre contribution à la sauvegarde de ces techniques et de son patrimoine.

Le travail est structuré sur trois axes principaux dont chacune était de responsabilité d'un des étudiants du groupe. La partie que m'a été concernée correspond à l'axe « construire avec la brique » et cet axe a été étudié dans chacun des pays où nous sommes passés pendant le master : France, Italie et Portugal.

2. ÉTAT DE L'ART

Actuellement, il existe un certain manque de sites web dédiés à la diffusion des valeurs patrimoniales liés à la brique en tant qu'un des matériaux de construction le plus versatiles et un des plus anciens conçu par l'humanité. Encore moins sont les sites qu'explorent la complexité et les merveilles de l'architecture accomplies grâce à la brique.

Par contre, on arrive à trouver facilement des sites web de caractère commerciale des briqueteries et d'autres entreprises fournisseuses des matériaux de construction, ainsi que des associations professionnelles liées à ce secteur productif. En outre, elles sont plusieurs les

publications scientifiques au sujet de la brique. Cependant, il n'existe pas de pages web consacrés exclusivement sur la thématique du patrimoine de la brique avec des objectifs culturels, éducationnels ou de valorisation patrimoniale.

A cet effet, la page qu'on propose vise à occuper cette niche dans le web. Au même temps, on propose un espace d'échange des connaissances théoriques et pratiques entre les spécialistes et le grand public.

3. METHODOLOGIE

D'abord la méthodologie a consisté à établir un concept. Cela guiderait la façon dont le groupe entendait aborder le travail. L'utilisation des concepts subjectifs permet plus facilement d'entrer dans le problème et de l'aborder sur d'autres perspectives. Un tel changement de perspective nous permet d'envisager et de considérer des solutions qui pourraient ne pas être possibles en utilisant une autre méthodologie. Après la détermination du concept, on a organisé la méthodologie de suivi de travail, de recherche et de conception du site web.

Le suivi du projet se faisait à travers la présentation régulière des avancées de chaque membre de l'équipe par un document écrit, préparé par chacun selon son thème et envoyé en avance aux autres membres du groupe. Ensuite, par des échanges téléphoniques ou vidéoconférences hebdomadaires avec le professeur tuteur qui s'est occupé de la suivie du travail on discutait les avancées de chacun et on établissait des nouvelles objectives pour les quinze jours suivants.

En parallèle on a développé la partie graphique et informatique du site web pour que plus tard, avec les recherches accomplies, il suffirait d'alimenter le site avec des informations. Ainsi, le développement du site web est organisé dans des cycles courts, où les besoins fonctionnels sont affinés sprint après sprint, ce que permet de réorienter le projet si nécessaire.

Autrement, le premier semestre du Master on a été accompagné par un tuteur professionnel spécialisé dans la construction des sites web ce que nous a stimulé très tôt à mieux définir les contours de notre propre site web et on a fini pour construire le carnet de bord que guidera le développement du site au long du travail. Aussi, une spécialiste dans les droits d'auteur nous a donné une formation à ce sujet.

Ainsi, on a défini la structure du travail que sera répartie en trois axes principaux dont chaque étudiant devrait s'occuper d'une entre elles selon son domaine de spécialisation. Les recherches ont été conduites à partir du recueil de la bibliographie (internet, bibliothèques et centres spécialisés comme des anciennes briqueteries, centres de recherche, instituts, etc.), des entretiens avec des professeurs et spécialistes dans le domaine de la brique, des visites d'études

effectuées dans le cadre du Master et des déplacements individuels sur le terrain. Pendant ses recherches on a procédé à la récolte du matériel iconographique et audio-visuel qu'ont servi à enrichir le site web. Finalement, le matériel a été organisé et traité de façon à être didactiquement mis sur le site web.

4. LE CONCEPT

Le concept est construit à partir de l'articulation entre la compréhension du thème, l'élaboration d'une problématique et la construction d'un discours patrimonialiste de sauvegarde et de diffusion autour du thème de la brique.

Sur ce sujet, le groupe a décidé que l'intention était de démontrer la diversité et la richesse qui se compose le patrimoine de la brique. La pluralité des aspects a été l'un des points les plus pertinents dans les discussions de groupe sur ce patrimoine. Il a été perçu que le patrimoine de Brique se compose de l'art de fabriquer le matériau lui-même, en passant par toutes les infrastructures et la dynamique sociologique autour de sa fabrication, jusqu'à l'utilisation de ce matériau dans la construction de chefs-d'œuvre architecturaux et l'ingénierie en brique.

En outre, il a été remarqué que l'humanité a grandement bénéficié de l'utilisation de ce matériau. Les sociétés anciennes et modernes ont construit leurs civilisations en utilisant, avec plus ou moins d'importance, la brique. Pratiquement tous ont en commun l'utilisation de ce matériau, compte tenu de sa polyvalence et de la disponibilité des matières premières pour sa fabrication.

De cette façon, il a été décidé que notre concept serait "Le monde de la brique" qui, compte tenu de l'ambiguïté de l'expression, acquiert deux sens et exprime la proposition du travail : d'abord le monde de brique dans le contexte de la pluralité et l'immensité des aspects considérés le Patrimoine de la Brique. Le second sens, plus abstrait, entend mettre l'accent sur le sens que la brique a acquis dans le progrès des civilisations, dans la qualité d'un monde qui a été construit grâce à ce matériau si polyvalent, la brique.

5. STRUCTURATION DU TRAVAIL

À fin de comprendre, reconnaître et valoriser le patrimoine de la brique on part de la problématique suivante :

Comment peut-on tenir un discours patrimonial autour de la brique en tant que matériau de construction et objet technique résultant d'un processus productif qu'est au même temps social et culturel ? Quels sont les éléments matériels et immatériels autour de la

brique qui peuvent être patrimonialisés ?

En partant de cette réflexion, notre but est de créer un discours autour du patrimoine de la brique. Notre approche sera de démontrer les qualités inhérentes à ce matériau de construction qu'ont permis à l'humanité son évolution. C'était grâce à la versatilité de ce matériau, tant dans sa fabrication quant au mode de l'employer, qu'on aperçoit le patrimoine de la brique comme en étant assez vaste et divers.

Ainsi, afin d'essayer de démontrer la variabilité du patrimoine de la brique on a établi une structure de travail ou index de contenus à développer afin de pouvoir identifier les échelles et les éléments qui font partie du patrimoine lié à ce matériau de construction. Cela nous a permis de mieux comprendre le sujet de la brique et de cibler quel est le patrimoine de la brique. Suite aux discussions, on a pu donc envisager ce patrimoine à partir de deux approches principales :

- a) La brique comme matériau de construction - Pour aborder les techniques de fabrication du matériau en lui-même bien comme les techniques de construction qu'utilisent les briques, avec ses composantes matériels et immatériels, basés surtout sur la composante sociologique liés à ces processus de production, où on a cherché à aborder surtout la question de la transmission des connaissances et la manière dont la brique influence/a influencé différentes sociétés.
- b) L'architecture en brique - Pour aborder les valeurs techniques et esthétiques portées par la brique à partir de l'analyse des œuvres architecturales les plus représentatives dont ce matériau est un élément clé.

Pour accomplir cela, on a décidé de structurer le travail sur trois axes principaux à partir de lesquelles on pense pouvoir montrer la diversité inhérente à la brique et à son patrimoine dans le monde, en mettant l'accent sur les trois pays dont s'est déroulé le Master TPTI : France, Italie et Portugal. De cette façon, nous cherchions à communiquer les merveilles inhérentes à la brique et toutes les infinies possibilités de création avec ce matériel fascinant.

De ce fait, les trois axes de structuration du travail seront les suivants : 1) La brique comme objet technique : les différentes façons de fabriquer la brique et son côté historico-social ; 2) La brique comme matériau de construction : les différentes manières de construire avec la brique ; 3) L'architecture de la brique : de l'antiquité à nos jours, les chefs-d'œuvre de l'architecture accomplis grâce à la brique. On a ciblé le travail sur trois axes de façon à que chaque composant du groupe puisse être responsable pour une d'entre eux. Ces axes aussi ont été choisis en vue des domaines de spécialités des étudiants. Ainsi, on a proposé la structure suivante pour le développement du travail :

AXE I. La brique comme objet technique

(Cette partie correspond aux rubriques « Découvrir » et « Fabriquer » du site web)

I.1. Matériaux - sujet dédié aux matières premières utilisés dans les processus de fabrication des briques tels que: argiles, sable, paille, béton, plâtre, etc. ;

I.2. Propriétés des matières premières – on abordera brièvement les composantes techniques de chaque type de brique comme les propriétés chimique, granulométrie, densité, couleur, etc.;

I.3. Extraction/obtention des matières premières - gisements, carrières et autres lieux d'extraction; techniques d'extraction et/ou obtention et traitement, outils, machines et savoir-faire ;

I.4. Production de la brique - sujet dédiée à l'obtention de la brique en tant qu'objet technique résultante d'une activité productive;

I.5. Types de briques et leurs propriétés - la brique crue et la brique cuite, classification para rapport aux formes, dimensions, résistance, usages, textures, couleurs, etc. on abordera les techniques et processus de fabrication, les lieux de production et les savoirs techniques où on cherche à explorer les interactions et phénomènes sociologiques au sein de processus de production de la brique que se divisent entre:

a) « L'art du briquetier » : Le savoir-faire vernaculaire où on explore les connaissances empiriques, les gestes techniques, les chaînes opératoires, les transmissions familiale, communautaire et intergénérationnelle ; les corporations, les liaisons et influences dans des communautés liées à la fabrication briquetiers ;

b) « L'art de l'ingénieur » : Le savoir-faire académique que comprends la formation professionnelle, les écoles techniques, les transferts de connaissances techniques e technologiques, les brevets d'invention, les traitées, les associations professionnelles, etc. ;

I.6. La patrimonialisation - la reconnaissance et mise en valeur de briqueteries, lieux de production et collectivités liées à la brique en France, en Italie et au Portugal :

a) Analyse des cas d'étude de conservation et mise en valeur - Inventaires et protection patrimonial, restauration, réhabilitation, reconversion de bâtiments et ensembles ;

b) Aspects essentiels pour la mise en valeur du patrimoine de la production de la brique. (Éléments tirés de l'analyse des cas. Méthodologies et techniques de conservation, gestion et interprétation de ce patrimoine : Briqueteries reconnues comme lieux patrimoniaux, briqueteries toujours en active, sites archéologiques,

musées, écomusées, outils numériques, muséologie et muséographie, stratégies de communication, etc. ;

AXE II. La brique comme matériau de construction

(Cette partie correspond aux contenus de la rubrique « Construire » du site web)

II.1. Usages de la brique dans la construction – sujet dédié à la polyvalence de la brique en tant que matériau de construction et ses fonctions décorative, d’isolation thermique et acoustique, structurale et d’organisation spatiale;

II.2. Techniques de construction en brique - Les diverses manières de bâtir avec la brique dont on abordera, dans une approche historique, l’évolution des techniques de construction en brique et les éléments constructifs tels que les différents types de murs, arcs, voûtes, dômes, etc. ;

II.3. La brique et l’habitat – on abordera l’influence de la brique dans les caractéristiques des logements soit vernaculaire soit dessinés par professionnels où la culture, des modes de vie des groupes sociales, les conditions physiques, socio-économiques et historiques du milieu lié aux capacités techniques de chaque société ont eu un rôle crucial dans la configuration des habitations.

II.4. Savoirs techniques - explorer les interactions et phénomènes sociologiques au sein de processus de construction en brique :

a) Le savoir-faire vernaculaire - « L’art du briqueteur et du maçon » : connaissances empiriques, gestes techniques, chaînes opératoires, transmission familiale, communautaire et intergénérationnelle ; corporations, liaisons et influences dans la communauté ;

b) Le savoir-faire académique - « l’art de l’ingénieur du chantier » : formation professionnelle, écoles techniques, transmission des savoirs, associations professionnelles, etc.

AXE III. L’architecture en brique

(Cette partie correspond aux contenus des rubriques « Construire » et « Patrimoine » du site web)

III.1. Évolution technico-historique de l’architecture en brique - de l’Antiquité à nos jours ;

III.2. Les valeurs patrimoniales de l'architecture en brique - La brique comme attribut clé qui porte dans le patrimoine bâti, la valeur technico-constructive et fonctionnelle et la valeur esthétique-artistique et du paysage ;

III.3. Mise en valeur des œuvres architecturales en brique – On mettra en évidence les aspects essentiels pour la mise en valeur du patrimoine de l'architecture en brique. Ces éléments seront montrés à partir de l'analyse des cas concrets d'œuvres notables de l'architecture en brique avec particulière attention à des cas d'étude en France, en Italie et au Portugal. On cherche à aborder les méthodologies et techniques de construction et conservation, gestion et interprétation de ce patrimoine.

6. STRUCTURATION DU SITE WEB

Le but de notre travail est de construire un site Internet accessible et interactif. Le public que nous souhaitons attirer est surtout le grand public, que cela soit des jeunes élevés, des étudiants, des passionnés de ce matériel très versatile, des curieux même ceux qui souhaitent accéder facilement aux informations sur les merveilles de la brique accomplies dans les trois pays : France, Italie et Portugal. Les approches seront communiquées à travers des matériaux iconographique et audio-visuels (photos, dessins, schémas, plans, vidéos, etc.) car on souhaite créer un site web assez dynamique, de facile accès et très informative.

Pour chaque tache, les étudiants ont été choisis selon leurs aptitudes et son domaine d'étude. Pour les taches liées à création, actualisation et mise en ligne du site web les collaborateurs Luísa Ghignatti et Rolando Fernandez seront les collaborateurs responsables ; Nada Zribi sera la responsable de la révision du contenu du site web.

Sur le site, d'abord, on arrive à la page d'accueil qui montre les grandes rubriques sur lesquelles la page est structurée. Elles apparaissent au milieu de la fenêtre, autour d'un cercle que représente l'ensemble de connaissances théoriques et pratiques agroupées dans le site « Le monde de la brique ». Cela va permettre d'accéder directement aux contenus qui ont été bien classés. Dans la page d'accueil on montre aussi les mentions légales, les contacts et les liens pour les réseaux sociaux. Dans chaque rubrique, il y aura dans chaque page un petit schéma afin d'orienter l'internaute pendant la visite du site et permettre une navigation plus dynamique dont l'utilisateur suit son propre parcours d'étude.

Lorsqu'on clique sur la première rubrique, intitulée « Découvrir » on présente les différents types de brique à travers des images de chaque modalité de ce matériau sur lesquelles on peut cliquer pour avoir des informations plus complètes. À partir de cette rubrique-là on peut aller

à travers un lien que conduit à la section « Fabriquer ». Cela permettra de suivre une séquence logique, mais pas obligatoire, de consultation, en correspondance avec le processus de manufacture de la brique.

Ensuite, on accède à la rubrique « Construire » pour présenter sur une carte mondiale plusieurs exemples de bâtiments patrimoniaux sur lesquels on clique pour montrer des informations plus spécifiques sur chaque immeuble (Images, plans, description, bref historique, etc.).

La section « Patrimoine » utilisera, de la même manière une carte mondiale avec la localisation des structures qu'ont été identifiées comme appartenant au patrimoine de la brique. Cela est le point d'accès aux informations plus détaillées sur chaque élément. Chaque rubrique disposera d'une galerie d'images, notamment dans le sous-titre « Iconographie Ancienne », dédiée aux matériaux iconographiques et audiovisuels tirés des archives comme des gravures, plans, photos d'époque, etc. où on mettra en évidence le côté sociale de production des briques, approfondies dans une rubrique spécifique.

Pour finir, les deux dernières rubriques intitulées « Approfondir » et « Pratiquer » vont contenir des liens pour naviguer sur les sites de revues scientifiques, bibliothèques spécialisées, bibliographie en ligne, centres d'apprentissage, associations de la brique, institutions et centres de promotion du tourisme lié à ce sujet.

7. AXE : CONSTRUIRE AVEC LA BRIQUE

L'axe « construire avec la brique » a été conçu de façon à montrer les chef-s'ouvre accomplies grâce à l'utilisation de la brique. Cet axe essaiera de répondre à la problématique suivante :

Les constructions en brique ont-t-elles révolutionnées la manière d'habiter ? En cas affirmative quels sont-ils les bâtiments en brique qui ont eu un rôle important et de que manière ont-ils contribués à la formation du patrimoine de la brique dans le monde ?

Cette partie du travail cherchera montrer les merveilles accomplies dans le domaine de la construction. Cet axe sera montré dans le site web à travers la rubrique « Construire » dont sera présentée une carte mondiale où on pourra cliquer sur chaque pays et sur chaque ville pour découvrir les bâtiments remarquables construites en brique situé dans cette localisation. La page réunira les informations plus spécifiques sur chaque immeuble tel que les plans, photos, une petite description de l'histoire et de la construction du bâtiment.

Pour aider à choisir les bâtiments à explorer et chercher les informations sur ceux-ci on a réalisé des recherches bibliographiques, des visites d'étude sur terrain, des entretiens avec des professeurs et des professionnels spécialisés dans le domaine de la construction et des

discussions en groupe.

Dû à l'immense quantité des bâtiments construites avec la brique, en groupe, on a décidé de cibler notre recherche d'abord géographiquement, dont on se concentrera sur les trois où se déroule le master TPTI. En plus, on a décidé de cibler les bâtiments à ceux qu'on a pu avoir une relation personnelle d'expérimentation spatiale et architecturale de ces bâtiments. Ainsi, la recherche a été organisée selon le pays où on a repéré ces édifices et divisé en trois sous-thèmes. Dans chaque sous-thème on présente les images et les informations sur les constructions emblématiques en brique en France, en Italie et au Portugal.

7.1. Apports personnels : « Construire avec la brique »

Selon l'Encyclopédie de Diderot et D'Alembert, on définit le terme « brique » comme « mot d'origine germanique, signifiant morceau, fragment, et que l'on emploie pour désigner une pierre artificielle, faite soit d'argile crue, c'est-à-dire simplement desséchée à l'air, soit d'argile cuite, c'est-à-dire durcie par l'action du feu. » (Diderot ; D'Alembert, 1765, p. 955 Vol. I).

La brique est un matériel structurel apprécié par ses qualités tels que sa durabilité, sa résistance au feu, à l'eau, ses capacités d'imperméabilisation, d'isolation acoustique et thermique mais aussi par ses qualités esthétiques. Cet un matériel versatile de facile production, transportation et mise en place. Elle peut être fabriqué dans les plus diverses formes et tailles, selon les nécessités de la construction, et avec les plus divers matériaux telles que la terre, le plâtre, le béton, etc.

Pour cela l'humanité construit avec la brique depuis la nuit des temps et partout dans le monde. Elle était un des premiers matériaux synthétiques industrialisés. Probablement on construit avec la brique depuis qu'on a commencé à manipuler des instruments pour faciliter les tâches quotidiennes. Les plus anciens vestiges de construction avec des briques en terre ont été trouvés dans une ancienne agglomération aux alentours de la ville de Jéricho en Palestine datant de 8.000 a. C. Ces briques étaient fabriquées en terre et séchées au soleil pour augmenter sa résistance et durabilité. Les plus anciennes briques cuites et produites de façon systématique, à son tour, remontent à 2.000 a. C. en Babylonie.

D'autres merveilles accomplies dans l'antiquité avec la brique on cite la plus ancienne maison trouvé en brique crue localisé au Turkestan, en Russie, datant de 8.000-6.000 a. C. ; le plus grand édifice construit en brique cru qu'est la Grande Mosquée di Djenné, au Mali, datée de 1280 ; le Château de Malbork le plus grand château gothique construit en brique datée de 1406, situé en Pologne a été inscrit dans la Liste du Patrimoine Mondiale en 1997 ; et la cathédrale

de Ulm situé en Allemagne comme la plus grande église en brique de l'Europe.



Grande Mosquée de Djenné.

Source : Andy Gilham, 2010
Disponible sur : Wikimedia
Commons.



Château de Malbork

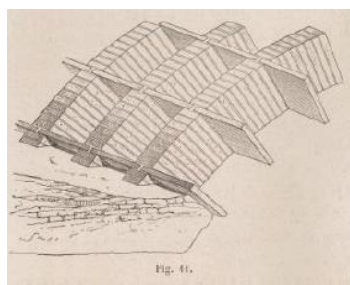
Source : DerHexer; derivate work:
Carschten, 2010. Disponible sur :
Wikimedia Commons.



Ulm Minster

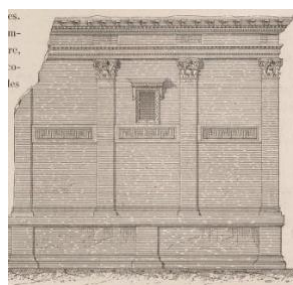
Martin Kraft, 2008.
Disponible sur :
Wikimedia Commons.

Construire avec la brique implique alors seulement de l'imagination car ce matériau est très versatile et peut arquer les formes et tailles les plus variés. Utilisés dans des structures comme des arches, escaliers, travées, voutes, etc. elles assument un caractère porteur et s'incorporent dans la consolidation de l'édification, dans la structure des colonnes, par exemple, dans la basilique de Pompéi. Ici « on voit que les murs et les colonnes engagées étaient composés de blocailles et de briques ordinaires revêtus de stuc ; les colonnes isolées étaient en briques d'une forme particulière enduites également de stuc, (...) » (Chabat, 1881, p. 32)



La brique utilisée dans la construction d'une voute.

Source : Chabat, 1881, p. 30.



Le schéma de construction de la basilique de Pompéi

Source : Chabat, 1881, p. 32.

En plus la brique est le matériau le plus utilisé dans le remplissage des murs. Selon l'étude de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (2017) pour le cloisonnement fait en brique on utilise deux rangés des briques, une intérieure et une extérieure. « Du côté extérieur on trouve soit une brique de parement perforée de 0,11m soit une brique pleine de même format destinée à être ravalée au ciment de Portland. Du côté intérieur on trouve des matériaux de remplissage quelconque souvent mélangés les uns aux autres : briques creuses de 0,13m ou briques ordinaires de 0,11m. ». Entre les deux on peut avoir soit une liaison fait avec du mortier en ciment Portland, et ainsi le mur fait 0,28 mètres d'épaisseur, soit d'un espace vide, une technique appelé « mur creux » ou « double mur » dans le but d'ajouter une couche pour

l'isolement thermique du bâtiment.



Groupe Chaufourniers, avenue Mathurin Moreau (75019) — OPHBMVP, 1929

Examen destructif d'un double mur (vues de l'intérieur du logement) :

- 1 mur extérieur en briques de parement perforées de 0,11 avec alternance panneresse-boutisse, ici les boutisses sont des briques de parement cassées en 2 à la truelle.
- 2 mur intérieur en briques perforées de 0,11
- 3 brique de liaisonnement entre les deux murs

Sources : Patrick de Jean & Jérôme Marin Architectes, ALTEREA

La technique du « mur creux »

Source : Atelier Parisien d'Urbanisme, 2017, p. 64



- 1 Brique de parement perforée qualité « Bourgogne »
- 2 Brique de remplissage ordinaire de qualité « Belleville »
- 3 Ossature en béton armé
- 4 Mortier de chaux bâtard
- 5 Rejointement des briques au ciment Portland

Groupe Brunet (75019) — RIVP, 1934

La technique du mur à double épaisseur

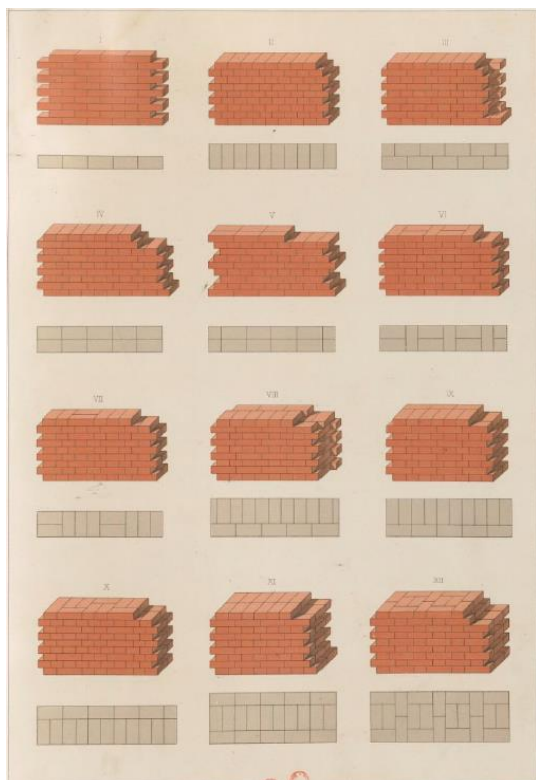
Source : Atelier Parisien d'Urbanisme, 2017, p. 64

Grace à ces propriétés techniques, la brique est un matériel beaucoup utilisé par exemple pour l'isolement thermique. Elle conserve la chaleur dans le bâtiment pendant l'hiver dans les climats froids, ou garde la fraîcheur à l'intérieur dans les climats chauds. Elle est aussi bien répandue par sa capacité d'isolement acoustique.

Utilisés dans des compositions, des différentes briques forment des motifs que donnent qualité esthétique au bâtiment. La variété des matériaux et les différentes techniques utilisées pour sa fabrication permettent une gamme encore plus variée d'options de composition, telles que les briques polychromiques, vernissées, céramiques, de tailles et formes variés.

La brique est bien utilisée aussi dans le pavage des sols et dans la couverture des bâtiments. Bien sûr que celles-ci sont fabriqués dans des dimensions différentes de celles utilisés dans les murs, moins épaisses et plutôt au format carré. Elles sont utilisées dans ces cas grâce à ses qualités d'isolement thermique, mentionné auparavant, mais aussi grâce à sa capacité d'imperméabilisation des structures. Due à cela, elles sont utilisées aussi pour la distribution des eaux dans les thermes romains ou dans la conduction des eaux de pluies par exemple, à

travers l'utilisation des tuyaux en terre cuite.



Différentes dispositions des briques pour construire des murs.

Source : Chabat, 1881, p. 195.



Tuyaux en céramique pour conduction des eaux de pluie avec dispositif de récupération de l'eau dans une maison de Sfax, Tunisie

Source : Luísa Ghignatti, 2019

Autre que cela, la brique peut être fabriquée avec les plus différents matériaux telles que l'argile, la plus courante, mais aussi avec la chaux-calcaire, le béton, le plâtre, ou avec des mélanges des matériaux premières. Chaque « recette » dote la brique des caractéristiques techniques et esthétiques spécifiques que sont les mieux adaptées aux spécificités de chaque projet.

Les options de fabrication de la brique sont nombreuses et les possibilités de combinaisons et d'arrangement entre eux sont presque infinies, ce que fait de la brique le matériau le plus versatile et pour cela, le plus utilisé dans le domaine de la construction pouvant être incorporé dans toutes les parties d'un bâtiment, à l'intérieur et à l'extérieur.

On a présenté ici brièvement ses possibilités d'utilisation. On cherchera à approfondir un peu plus sur la question de l'application de la brique dans des cas concrets, présentés dans les sujets suivants, où on a essayé de démontrer des exemples qu'illustrent ses diverses possibilités d'emploi de la brique. On ne souhaite pas épuiser les détails historiques et techniques de chaque exemple car plusieurs études ont été faites à ce propos, cependant on mettra l'accent sur le rôle de la brique dans chaque cas, en essayant de démontrer les différentes façons de l'employer bien comme les merveilles de l'architecture, de l'urbanisme et de l'ingénierie qu'étaient possibles d'accomplir grâce à la brique.

7.2. Construire avec la brique en France

À Paris, la brique a été beaucoup utilisée dans la construction, surtout dans les bâtiments pour l'habitation sociale, surtout à partir de la moitié du XIXe siècle quand l'industrialisation de ce matériel a émergé et a rendu son utilisation moins chère et a permis des constructions plus durables. Le progrès technique de la seconde révolution industrielle a introduit une variabilité des types de briques plus vaste exploitée en abondance par les architectes pour composer des façades richement décorées en les employant dans des motifs divers.

Selon le format, la couleur et l'arrangement des briques, on arrive à dater à quelle époque appartient un bâtiment en France. À Paris, la brique y produite n'était pas considérée de bonne qualité selon l'étude de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (2017), il a fallu attendre jusqu'à la révolution industrielle pour que les briqueteries puissent surgir et les fabriquer en quantité raisonnable pour l'implantation massive dans les bâtiments parisiens, surtout dans ceux plus populaires.

Qualité	Types	Briques argileuses	Briques non argileuses
Bonne qualité 	Briques de parement	Brique de Bourgogne 	
		Brique de Montreuil ou Salins 	
	Briques ordinaires de remplissage	Brique de pays (Vitry, Feucherolles, Mitry, Champigny-sur-Marne...) 	Brique silico-calcaire
		Brique de qualité "rive droite" : Belleville, Sarcelles, Pantin, Montreuil, Aubervilliers... 	Brique de qualité "rive gauche" : Biccêtre, Villejuf, Châtillon, Montrouge...
Mauvaise qualité		Brique de mâchefer 	

Source : Apur

Les différents types de briques dans les bâtiments parisiens et leurs provenances.

Source : Atelier Parisien d'Urbanisme, 2017, p. 64

D'après les observations, recherches et visites d'étude, la brique a été utilisée dans l'architecture française surtout comme matériau de remplissage et pas beaucoup dans les structures des bâtiments. Cette tâche était reléguée à des matériaux comme le bois ou encore plus courant le béton armé et le fer dans une période plus moderne. À suivre, il sera analysé l'utilisation de la

brique dans des cas concrets des bâtiments trouvés en France, on a ciblé les exemples à la ville de Paris et ses alentours, où on a pu mieux expérimenter ces exemplaires architectoniques.



Habitation Sociale

Localisation : Boulevard Jourdan, Paris, 14^{ème}

Un des exemples d'utilisation de la brique dans les habitations sociales à Paris. Construit en structure de béton armée, la brique ici à la fonction de remplissage des cloisonnements bine comme donne au bâtiment une qualité esthétique au jouer les couleurs et textures des différents matériaux pour donner du dynamisme aux façades.

Source de l'image : Luísa Ghignatti, 2017



Église de Saint Jean de Montmartre

Localisation : Paris, 18^{ème}

Construite entre 1894 et 1904 c'est un projet de l'architecte Anatole de Baudot, disciple de Viollet-Le-Duc. Le style de l'église est un mélange entre Art-Nouveau et Néo-gothique et son plan est à trois nefs. L'église a été innovante à son époque car c'était une des premiers construits avec la nouvelle technique du béton armé comme structure porteuse en utilisant le système Cottancin. La brique dans ce bâtiment recouvre toutes les façades dans un rôle de cloison des espaces.

Source de l'image : Peter Hass, 2013. Disponible sur : Wikimedia Commons.



Institut d'art et d'archéologie ou Centre Michelet

Localisation : Rue Michelet, Paris, 6^{ème}

Ce bâtiment est un chef d'œuvre représentatif des diverses possibilités d'utilisations de la brique et de la terre cuite. Il a été conçu par l'architecte Paul Bigot et fut construit entre 1925 et 1928. L'architecture rappelle les styles mauresques et vénitiens

La brique rouge de Vaugirard ou de Bourgogne ici est utilisé en abondance où on exploite les divers formats possibles de fabrication et les diverses manières dont on peut la disposer de façon à créer des motifs différents que recouvrent toute la façade. Des sculptures en bas-relief de terre cuite sont un détail singulier du bâtiment et représente des scènes grecques, romaines, médiévales et de la Renaissance.

Source de l'image : Luísa Ghignatti, 2017



Galeries et escaliers de l'Université Panthéon-Sorbonne

Localisation : Paris, 5^{ème}

On ajoute cet exemple pour illustrer une autre manière dont on peut profiter les qualités de la brique en tant qu'élément structurel. La brique ici est utilisée associée au fer et ensemble donnent support aux escaliers du bâtiment principale et siège de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

Source de l'image : Luísa Ghignatti, 2017



Centrale téléphonique Gutenberg

Localisation : Rue du Louvre, Paris, 1^{er}

L'édifice a été construit entre 1890 et 1892 par l'architecte Jean-Marie Broussard et reconstruite presque à l'identique après un incendie en 1908. L'architecture du bâtiment combine l'historicisme médiévale, express dans la tour d'angle que compose la façade tournée vers Rue du Louvre, et le modernisme, express dans la façade latérale composée des structures en fer et des verreries.

On cite cet exemple en vue de l'utilisation excentrique de la brique dans le bâtiment. La façade principale, c'est-à-dire celle de la tour, est enveloppé par des briques vernissées d'une couleur bleue pale. La technique et la couleur de ces briques sont inhabituelles dans les bâtiments à Paris, cependant ce grâce à la brique que l'édifice gagne de l'évidence dans le paysage urbain parisien.

Source de l'image : Luísa Ghignatti, 2017



Maison avec détails en brique

Localisation : Poissy

On évoque cet exemple pour illustrer le fait que la brique est employée avec d'autres matériaux, comme la pierre des différentes couleurs et formats, dans des compositions intéressantes que confèrent qualité esthétique aux façades des bâtiments. Le curieux ici est qu'ont été exploités les qualités et les caractéristiques, surtout plastiques, inhérent de chaque élément pour former les motifs que marquent la façade. Preuve que la brique, au-delà d'être un matériel constructif très versatile en question d'utilité, elle aussi a des qualités esthétiques remarquables.

Source de l'image : Luísa Ghignatti, 2017



Maison à la rue des Jacobins

Localisation : Beauvais

Cette petite maison remonte au moyen âge. La remarque ici est de démontrer une autre façon d'interaction entre les différents matériaux pour la construction. La brique ici est utilisée comme élément de remplissage des travées, et le bois qui sert à structurer les murs de la façade.

Source de l'image : Luísa Ghignatti, 2017



Rue des Jacobins

Localisation : Beauvais

Les bâtiments construits en brique forment un paysage urbain où la couleur de la brique rouge ressort dans la composition, encore une preuve de sa qualité esthétique remarquable exploitée en abondance et qui est reflétée dans la qualité de l'espace urbain.

Source de l'image : Luísa Ghignatti, 2017



Marché Dauphine

Localisation : Saint-Ouen

Situé au sein du marché aux puces de Saint-Ouen. Construit entre 1990 et 1991, couvre une surface d'environ 3000 m² et réunit presque 150 marchands des diverses spécialités. La structure poteuse de la construction du marché est en fer cloisonné par des briques des différentes couleurs qui confèrent rythme et qualité esthétique au bâtiment.

Source de l'image : Luísa Ghignatti, 2017

7.3. Construire avec la brique en Italie

On pourrait dire que presque l'Italie a été bâtie avec la brique. Des villes entières ont été édifiées avec ce matériau constructif et empruntent la couleur de la brique rouge pour la composition de ses propres paysages urbains, ce le cas des villes telles que *Bologna*, *Venezia*, *Padova*, etc. Selon De Cappa (2013) c'est dans la construction du Temple de *Vitruvio* (I siècle a. C.) qu'on voit apparaître l'utilisation des briques crues ; à la période *Augustea* (27 a.C.) on commence à utiliser la brique cuite et avec Tibère (14-37 a. C.) on a la maximale diffusion de l'utilisation de la brique cuite parmi l'empire romain. Elle devient alors le matériau de construction par excellence, vu son prix moins cher que la pierre, et la facilité d'utilisation, vu que la pierre exigeait des années pour qu'on puisse bien maîtriser sa taille. Ici on souhaite démontrer alors les plus étonnants accomplissements faits avec la brique en Italie.



Ville de Venezia

Pour illustrer l'ample utilisation de la brique dans la construction des villes italiennes on cite le cas de *Venezia* car celle-ci était le plus étudiée et sur laquelle on a trouvé plus de bibliographie.

Selon l'étude de Squassina (2011) on trouve à Venise les plus variés types de briques, dans les plus diverses tailles et construits avec plusieurs types de matières premières qu'ont créé un répertoire varié des différentes caractéristiques chromatiques et de composition (a).



Cependant, le plus étonnant est le fait que, selon l'auteure, l'analyse des composants en brique telles que la taille, le format, la disposition de sa mise en place et la composition des matériaux utilisés pour la fabrication de la brique, tout cela permet de dater un bâtiment qu'utilise la brique dans sa composition. Chaque période a eu une tendance spécifique dans l'utilisation de ce matériau pour la construction ainsi on arrive à associer les briques à ses siècles correspondants de fabrication et mise en place.

(a) Différents types de briques trouvées à Venise
Source : Squassina, 2011

(b) Différentes briques dans un même bâtiment vénitien
Source : Squassina, 2011

Basilique de Pompéi

Localisation : Pompéi

Construit environ à 120 a. C au sein du forum de la ville de Pompéi, la basilique était un espace public qu'abritaient des fonctions judiciaires, commerciales et servait de siège pour les réunions des assemblés des citoyens dans la ville. La structure de ce bâtiment a été construite en brique rouge argileuse et revêtues par des fines couches de stuc blanc, notamment la colonnade qui cerceuil le périmètre de l'édifice. Plusieurs d'autres bâtiments ont été construits avec ce même système dans la ville tel que les thermes (a), les temples, la colonnade du forum, les arches du triomphe et les façades des maisons (b). On a pris l'exemple de la Basilique pour synthétiser et illustrer le système de construction.

Les colonnes de la Basilique mesuraient 11 mètres de hauteur et 1,06 mètre de diamètre dans la partie plus large, proche à la base. Aujourd'hui il n'en reste que deux de ces colonnes, pour les autres ont subsisté seulement leurs bases (c). Cela prouve que la brique argileuse, au-delà de ces fonctions esthétiques, aussi possède des grandes qualités structurales étant employée dans toute la ville depuis les siècles VII et VI a. C.



(a) Thermes à Pompéi



(b) Motifs en brique



(c) colonnade de la basilique

Source des images : Luísa Ghignatti, 2018.

Arsenale de Venezia

Localisation : Venise



L'Arsenal de Venise était l'ancien chantier navale et officine pour la construction et réparation des bateaux. Ici on voit apparaître les germes de l'organisation de la production industrielle moderne à travers la spécialisation des tâches, l'utilisation des pièces standardisées et un schéma de fabrication en chaîne de montage dont l'assemblage des différentes pièces se fait dans un seul produit (arrangement popularisé plus tard dans l'industrie moderne). L'Arsenal est l'édifice public le plus grand de Venise, couvrant une surface d'environ 48 hectares. Le premier bâtiment du complexe a été construit en 1104, étant élargi dans les siècles postérieurs. L'ensemble est constitué des édifices destinés à la production et réparation des bateaux bien comme des armes. Chaque bâtiment était équipé avec des structures spécifiques pour chaque activité, construits à différentes époques. Ainsi faisaient partir du complexe la Corderie, la Salle d'armes Nord et Sud, l'Artillerie, l'*isolotto*, la *gaggiandre* (officine de réparation et stockage du bois), les officines, la fonderie, des bassins, la grue, etc.

Ainsi comme à la ville de Venise, dans la construction de l'Arsenal on a employé la brique rouge en abondance. Les structures porteuses plus anciennes ont été bâties en bois et celles plus récentes en béton et en fer, repliés avec de la brique rouge argileuse. Dans les édifices plus importants du complexe telle que la Corderie et les portes d'accès par terre et par eau, on a intercalé la brique avec des éléments architecturaux bâtis soit en pierre taillé soit recouvertes par stuc. De même la pierre était aussi utilisée dans des structures de sustentation plus robustes telles que les archères des officines (où on avait besoin des grandes espaces libres pour passer les bateaux, ainsi la structure devrait soutenir une toiture à des grandes portées).



Casalecchio

Localisation : Rivière Reno, Emilia Romana

Le barrage de *Casalecchio* est une des plus étonnantes réalisations de l'ingénierie hydraulique et le plus ancien ouvrage hydraulique encore en activité en Europe. Construite sur la rivière Reno à quelques kilomètres de la ville de Boulogne, elle servait à trois fonctions : contrôler les eaux qu'inondait constamment la ville dans les périodes de pluie et de fonte de la glace après l'hiver ; produire de l'énergie électrique ainsi que de fournir l'eau à la puissante industrie de la soie bolognaise. La date précise de sa construction est encore incertaine, cependant on a des récits qui indiquent que le barrage remonte au XI^{ème} siècle.



Bien que on ait utilisé de la pierre pour les structures qui nécessitent de plus d'efforts, la brique argileuse cuite a été employée ici en abondance. Elle a été utilisée dans les structures pour ciblage et contrôle de l'eau (les écluses), dans le revêtement latéral du barrage pour donner plus de rigidité à la structure, dans les ponts qui croisent la rivière et dans la construction des bâtiments qui composent les annexes, dédiés à la gestion administrative et technique du barrage. Cet exemple illustre les énormes capacités de résistance de la brique cuite.

Source des images : Luísa Ghignatti, 2018.



Museo del Patrimonio Industriale

Localisation : Boulogne

Le musée documente et divulgue l'histoire et le patrimoine de l'économie et de la production de la ville de Boulogne. Le parcours du musée permet la visualisation et même l'expérimentation de quelques machines utilisées au long de l'histoire de l'industrialisation dans la ville. De plus, le plus étonnant sur le musée est qu'il a été implanté dans une ancienne usine de céramique équipée avec un four Hoffman. Ce four à feu continu, breveté en 1858, sert à cuire

continuellement des produits en céramique, comme des tuiles, briques et poteries. Ce four consiste de plusieurs chambres où on arrive à contrôler le feu et la cuisson qui peut être faite en continu. Cela a permis l'augmentation de la production surtout des briques et conséquemment de la popularisation de ce matériau. On trouve des fours Hoffman partout en Europe, preuve de son efficacité et utilité pour l'industrie de la brique.

Source de l'image : Luísa Ghignatti, 2018.

Castelvecchio

Localisations : Verona

Le château (a et b) et le pont (c) d'accès sont tous les deux construits majoritairement en brique. Bien que la structure soit composée de divers matériaux, c'est la brique qui ressort aux yeux dans ce bâtiment facilement identifiable par sa couleur ferrugineuse. Construit en plusieurs étapes depuis le

XIIIème siècle, il est constitué de caserne, murailles, arsenal, entrepôts des armes et de poudre, tous construits en briques renforcées avec de la pierre.

Le château ressort dans le paysage de la ville grâce à son imposante constitution mais aussi par la monochromie de sa structure dans le paysage urbaine grâce à l'emploi de la brique. On l'a préféré pour la composition de la structure due à la facilité et rapidité de construction et à la résistance proportionné par la brique, que si bien mis en place, est aussi fort comme la pierre.



(a) Façade de Castelvecchio



(b) cour intérieure



(c) pont d'accès

Source des images : Luísa Ghignatti, 2018.

7.4. Construire avec la brique au Portugal



Prédio do Tijolo (Bâtiment de la brique)

Localisation : Lisbonne

Construit par José Joaquim de Almeida Junça, en 1891-1892 était destiné au logement des ouvriers de l'usine Cerâmica Junça ou Fábrica Fonte Santa Clara. La construction de ce village ouvrière a été achevée en 1893, et fait partie du complexe qu'englobent le village et l'usine située immédiatement devant, et construite peu avant.

On met le point sur le fait que la brique ici est incorporée dans le quotidien ouvrière pas seulement dans le travail à l'usine

mais aussi dans la propre résidence des travailleurs.

Dans ce cas, la brique est utilisée comme composante esthétique de la façade non pas à travers de l'exploit des possibilités de créations à partir de la couleur de la brique rouge, plutôt monochromatique dans ce bâtiment mais à travers de exploite les possibilités de création à partir de la disposition de la brique dans différents motifs en constituant des reliefs. Cela permet de créer un intéressant jeu de lumière et ombre, et ainsi on élargit la gamme de couleurs possibles proportionnés par le matériel argileux de la brique.

Source de l'image : Diário Imobiliário. *Lisboa: Vila do Tijolo, um imóvel a preservar*, 2013. (Article sur blog online). Disponible sur : <http://www.diarioimobiliario.pt/Actualidade/Lisboa-Vila-do-Tijolo-um-imovel-a-preservar>



Praça de Touros do Campo Pequeno

Localisation : Lisbonne

Le bâtiment de plan circulaire, initialement destiné aux courses de taureaux, a été construit en 1891 et inauguré le 18 août 1892. Il est classé comme un bien d'intérêt public. Conçu par l'architecte José Dias da Silva et inspiré par la *Plaza de Toros* de Madrid, déjà disparu, traduit une copie de l'architecture revivaliste, en particulier Néo-arabe. Pour accentuer ses caractères *mudéjar* toute la façade est enduite par la brique de couleur rouge.

La brique y est utilisée pour sa couleur et par l'effet décorative dans la façade, en marquant ses composants comme les colonnes, les frises, les étages, les fenêtres et portes, bien comme défini un rythme harmonieux pour la composition de celle-là.

Source de l'image : Câmara Municipal de Lisboa. *Praça de Touros do Campo Pequeno*, 2017. (site web institutionnel) Disponible sur : <http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos/equipamento/info/praca-de-touros-do-campo-pequeno>. Accès en janvier, 2019.



La Napolitana

Localisation : Santo Amaro, Lisbonne

La *Napolitana* est un ensemble industriel du début du XX^{ème} siècle, inséré dans la grande phase de l'affirmation de l'industrie alimentaire au Portugal. La firme *Gomes Brito Conceição Reis & C^a* demande, en 1908, l'autorisation de construire son usine dans la zone industrielle de *Santo Amaro*, à Lisbonne. Il est connu que dans 1926 l'usine de pâtes *Napolitana* a été acquise par la société industrielle du Portugal et des colonies (CIPC), en gardant en activité jusqu'au 1970, quand il est vendu. Conçu par les architectes Vieillard & Touzet, son programme architectural reflète les exigences fonctionnelles de ce type d'unité industrielle, soulignant sa conception architecturale et les matériaux constructifs utilisés.

Le complexe des bâtiments composé par usine de pâtes, broyage, silos, maison de machines et même les expansions (des années 1912-13) présentent une unité constructive et une homogénéité esthétique conférée par l'utilisation articulée de la brique fabriqué avec la chaux-calcaire blanche et grise en conjonction avec des frises carrelées.

Cet exemple démontre qu'on peut utiliser dans la construction de la brique produit avec des composants autres que l'argile. Cela confère une appréciation du bâtiment dans le paysage urbain différent de ceux où on utilise la monochromie de la brique rouge. Dans ce cas, ce n'est pas l'architecture ou la disposition des bâtiments que donne l'idée d'ensemble urbain, mais la brique que grâce à ses propriétés, notamment la couleur monochromatique blanc-gris que fait la liaison des édifices et on puisse les apprécier dans sa globalité.

Source de l'image : Câmara Municipal de Lisboa. *A Napolitana - Antiga Unidade Industrial*, 2015 (Site web institutionnel). Disponible sur : <http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos/equipamento/info/a-apolitana-antiga-unidade-industrial>. Accès en janvier, 2019.



Central Tejo

Localisation : Lisbonne

L'actuelle Central Tejo était située à côté d'une petite usine d'électricité y installée depuis 1908. Elle avait pour mission de fournir l'électricité et le gaz de l'éclairage public à la ville de Lisbonne, jouant un rôle clé dans la production d'électricité et sa diffusion, jusqu'à l'émergence des centrales hydro-électriques. Elle a fonctionné de 1909 jusqu'à 1975, sans interruption jusqu'à environ 1954. Depuis 1976 appartient à EDP (pendant la formation de la société), constituant un bâtiment à des fins muséologiques, appelé le Musée de l'Électricité.

Les bâtiments se distinguent par leur architecture, soit par la forme et la volumétrie, soit par l'utilisation plastique des matériaux, tels que la brique rouge, le fer et le verre, révélant une modernité indéniable et un grand impact urbain.

Source de l'image : Direção Geral do Património Cultural. *Séc. XX – Central Tejo*, 2015. (Site web institutionnel). Disponible sur : <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/itinerarios/industrial/11>. Accès en janvier, 2019.



Usine de Ceramique de Jeronymo Pereira Campos Filho

Localisation: Aveiro

L'usine a fonctionnée entre 1896 et 1916. Aujourd'hui, il est un important centre de congrès, des spectacles et des conférences dans la région, hébergent aussi certains services publics.

Cet ensemble est un vrai monument à la brique rouge due à sa taille exceptionnelle et à son emplacement qui font ressortir le bâtiment dans le paysage urbain de la ville. Situé aux confluences des canaux existantes à Aveiro, les perspectives de l'axe principal de la ville culminent vers l'usine.

La structure porteuse de l'usine est en fer et la brique sert à cloisonner les espaces bien comme à décorer la façade. Auparavant on fabriquait de la brique de bonne qualité à l'usine que fière de la qualité de son produit a été bâti en brique rouge dans une composition monochromatique et sobre de la façade, ornée par quelques éléments décoratives grâce à l'arrangement des briques dans des compositions.

Source image : Movimento industrial Aveiro. *Dar a conhecer melhor Aveiro Industrial*, 2017. (Blog Online). Disponible sur : https://industria_12d.blogs.sapo.pt/871.html. Accès en janvier, 2019.

Éléments architectoniques des bâtiments traditionnels dans la région de l'Algarve qu'utilise la brique dans sa constitution

Localisation : Région de l'Algarve, Sud du Portugal

Au Portugal on aperçoit la prédominance des constructions des maçonnerie en pierre, tandis que la brique céramique d'argile rouge (la plus courante) est utilisé principalement pour le remplissage de la maçonnerie ou dans la constitution d'éléments architecturaux tels que voûtes (a) et les accotements des portées (b), ou comme un élément décoratif en particulier dans les façades, dans des compositions avec d'autres matériaux qui les donnent de la volumétrie et de la qualité esthétique grâce à ses propriétés particulières. On trouve aussi des cas où la brique est utilisée comme composante de la structure de sustentation des bâtiments comme fondation pour les murs (c), dans le pavage du sol pour l'imperméabilisation (d), dans la sustentation des toitures (e) ou cloisonnement des murs (f). Ceux-ci sont quelques exemples où la brique a été incorporée dans l'architecture traditionnelle de la région de l'Algarve, au sud du Portugal.

On prouve encore une fois la versatilité de l'emploi de ce matérielle bien comme son attractivité due à la facilité de fabrication, cela fait que la brique soit employée dans des maisons les plus riches à celles plus rudimentaires.



(a) voutes



(b) pavage du sol



(c) travers des portes



(d) support de la toiture en voute



(e) Fondations



(f) murs intérieurs

Source images: Trindade (2008)

8. CONCLUSION

Loin d'épuiser les exemples de l'architecture en brique, on a essayé de repérer les exemples plus pertinents trouvés dans le cadre du parcours du Master TPTI. Dans ce bref panorama on a choisi les exemples les plus différents les uns des autres pour montrer les diverses possibilités d'utilisation de la brique dans l'architecture.

On utilise la brique depuis très longtemps, les plus anciennes trouvées remontent à 8000 a. C. Dans l'antiquité la pierre assumait le protagoniste de « matériau noble » mais c'était la brique celui le plus populaire due aux facilités de production et de mise en place. Aujourd'hui le béton assume ce protagoniste, cependant la brique continue toujours d'être utilisée.

Elle s'est répandue dans le monde entière. Partout on construit avec la brique et les techniques sont presque les mêmes. Les briques varient alors dans la composition des matériaux, que les confèrent des caractéristiques plastiques différentes, mais surtout, dans la disposition des pièces, dont l'arrangement suit les principes de esthétiques de chaque culture.

La technique pour sa fabrication n'a pas évolué énormément au long de l'histoire. La production facile et peu coûteuse de la brique en terre crue à donné place à la brique cuite, plus résistante et que produite à échelle industrielle est devenue si accessible que le prédécesseur. L'évolution des techniques de production ont introduit des nouvelles façons de fabriquer la brique avec d'autres matériaux que lui confèrent des qualités différentes en question de résistance, d'esthétique et de prix et on l'a employé dans l'architecture en profitant de toutes ces qualités.

La caractéristique la plus étonnante de ce matériau est la versatilité des modes de production et d'utilisation. La brique s'adapte bien aux plus divers projets. Il suffit seulement de la donner le traitement adéquat qu'elle devient résistante à l'eau, au feu et aux intempéries, pouvant être placée tant à l'intérieur comme à l'extérieur.

Les différentes manières de mettre la brique en place ont donné les plus variées compositions ce qui donne du dynamisme et de l'esthétique aux façades et murs des bâtiments. Ces différentes méthodes d'assemblage garantissent aussi différents niveaux de résistance aux structures bâties avec ce matériau.

Ainsi comme la brique, un matériau très versatile, son patrimoine architectural et urbain alors est composé des plus différents éléments que comprends dès les églises et les maisons traditionnelles, à des grands ensembles industriels ou même des villes entières, preuve de ses qualités difficilement surpassées par d'autres matériaux.

Face à tout cela, on pourrait dire que le patrimoine de la brique englobe le monde entier et toutes les cultures. Construit par l'être humain et pour eux, son patrimoine alors est associé pas

seulement à sa matérialité mais à son histoire culturelle et sociale dont le parcours était à *pari passu* avec l'histoire de l'humanité. L'histoire de la brique est l'histoire de l'humanité.

9. BIBLIOGRAPHIE

Atelier Parisien d'Urbanisme. *Les Habitations à Bon Marché de la ceinture de Paris : étude historique*. 2017.

Câmara Municipal de Lisboa. *Praça de Touros do Campo Pequeno*, 2017. (site web institutionnel) Disponible sur: <http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos/equipamento/info/praca-de-touros-do-campo-pequeno>. Accès en janvier, 2019.

Câmara Municipal de Lisboa. *A Napolitana - Antiga Unidade Industrial*, 2015 (Site web institutionnel). Disponible sur : <http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos/equipamento/info/a-napolitana-antiga-unidade-industrial>. Accès en janvier, 2019.

Da Silva, J. Mendes. *Alvenarias não estruturais patologias e estratégias de reabilitação*. 2002.

De Capua, Alberto. Notes du cours : Materiali per architettura. Università Degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, 2013-2014.

Diário Imobiliário. *Lisboa: Vila do Tijolo, um imóvel a preservar*, 2013. (Article sur blog online). Disponible sur : <http://www.diarioimobiliario.pt/Actualidade/Lisboa-Vila-do-Tijolo-um-imovel-a-preservar>

Direção Geral do Patrimônio Cultural. *Séc. XX – Central Tejo*, 2015. (Site web institutionnel). Disponible sur : <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/itinerarios/industrial/11>. Accès en janvier, 2019.

DO Hoang Rong Ly, *Les briqueteries d'An Hiep Vietnam-Conservation et mise en valeur*. Dissertation présenté au Master TPTI. Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2016.

Khan, Aurangzeb ; Lemmen Carsten. Bricks and urbanism in the Indus Valley rise and decline. Manuscript submitted to the *American Journal of Archeology*, 2013. Disponible sur : https://www.academia.edu/1285495/Bricks_and_urbanism_in_the_Indus_Valley_rise_and_decline. Accès en janvier, 2019.

Lami Eugene *et all*. *Dictionnaire encyclopédique et biographique des industries et des arts industriels*. Paris, Librairie des dictionnaires, 1881.

Mattone Pieno. La Basilica di Pompei. (Article sur blog online). Disponible sur : <https://www.mattonepieno.it/basilica-di-pompei.php>. Accès en janvier, 2019.

Movimento industrial Aveiro. *Dar a conhecer melhor Aveiro Industrial*, 2017. (Blog Online). Disponible sur : https://industria_12d.blogs.sapo.pt/871.html. Accès en janvier, 2019.

Núcleo de Engenharia Sísmica e Dinâmica de Estruturas. *Edifícios com estrutura de alvenaria (<1755)*. (Article sur blog institutionnel). Disponible sur : http://www-ext.lnec.pt/LNEC/DE/NESDE/divulgacao/Edif_ant_1755.html. Accès en janvier, 2019.

Sacko, Oussouby. *Issues of Cultural Conservation and Tourism Development in the Process of World Heritage Preservation*. 2015. (Article sur internet). Disponible sur : http://www.kyoto-seika.ac.jp/researchlab/wp/wp-content/uploads/kiyo/pdf-data/no41/oussouby_sacko.pdf. Accès en janvier, 2019.

Santos, Jorge Miguel Marques. *Estudo Construtivo e Estrutural de Abóbadas Alentejanas*. Dissertation. Lisbonne : Instituto Técnico de Lisboa, Academia Militar, 2017.

Sousa, Hipólito. *Alvenarias em Portugal situação atual e perspectivas futuras*. 2002.

Squassina, Angela. Murature di mattoni medioevali a vista e resti di finiture a Venezia in *Arqueología de la Arquitectura*, n. 8, 2011, p. 239-271, Madrid.

Trindade, Vanda Rute Nazário Neves. *Caracterização construtiva, análise de anomalias e propostas de intervenção*. 2008. Tese de Doutorado. Faculdade de Ciências e Tecnologia.

Chabat Pierre, *La brique et la terre cuite*. Paris : Morel et cia, 1881.

Debonne, Vincent, « L'architecture médiévale en brique dans le nord de l'Europe », *Perspective* [En ligne], 2 | 2010, mis en ligne le 13 août 2013, consulté le 30 septembre 2018. URL : <http://perspective.revues.org/1154>

CONCLUSION GENERALE

L'étude en parallèle des deux sujets, celui de l'urbanisme portugais et celui de la brique nous a permis de nous poser des questions et d'établir des comparaisons intéressantes qu'ont été en quelque sorte utiles pour le travail. Notamment on souligne le caractère de versatilité que ressort dans les deux sujets.

Dans la thèse on a discuté le fait que la méthode portugaise de production des villes était basée sur sa capacité d'adaptation face aux imprévus. Outre que la détermination d'un corpus rigide que règlementerait toutes les variables de conception et d'organisation d'une ville, les portugais ont cherché plutôt à établir quelques directrices minimales pour la construction des villes, proches à ce qu'il serait l'idéale, tout en laissant de la place pour l'adaptation aux réalités diverses qu'on pourrait trouver sur place dans les territoires ultramarines inconnus.

De même, on a bien accentué la versatilité d'utilisation de la brique dans le domaine de la construction. Les exemples que nous avons montrés lors de notre recherche, ont cherché à évidence la capacité d'adaptation de ce matériau aux plus divers besoins. Dans le temps, on a utilisé la brique dans l'édification des monuments, églises, maisons, barrages, arsenaux, châteaux, etc. enfin, dans toutes les typologies constructives concevables par l'être humain, ce que prouve l'importance qu'a assumé ce matériau constructif dans l'histoire de l'humanité.

Dans les deux cas, celui de la brique et celui de l'urbanisme portugais, c'était exactement la versatilité d'ajustement aux divers contextes qu'a contribué : au succès de l'étalement de l'empire portugais partout dans le monde, notamment en Afrique, en Asie et en Amérique, dans le premier cas ; et pour la profusion de l'usage de la brique pour toutes les cultures et également dans tout le monde, dans le deuxième cas.

Les portugais ont conquis le monde grâce à leur caractéristique d'adaptation de sa culture à celles des populations conquises, en se mélangeant avec les autochtones ; la brique a conquis le monde en étant un matériau neutre que possibilité les plus diverses façons d'utilisation. Dans les deux cas on voit ressortir la versatilité comme en étant un atout de chacun dû à leurs capacités d'adaptation aux réalités où ils ont été soumis, et grâce à cela est qu'ils ont réussis à se faire démarqués dans leurs respectifs contextes. On a bâti le monde avec la brique, les portugais ont bâtis un empire avec leur méthodologie de création de villes.



De Tejo à Anil : « L'art portugaise » de construction des villes à São Luís du Maranhão.

Évolution historique et valorisation patrimoniale

Luísa Franzen Ghignatti

ANNEXES

ANNEXES

Nº 1. RÉGIMENT DU CAPITÃO-MOR ALEXANDRE DE MOURA DE 1615

Regimento que o Capitão mor
Alexandre de moura deixa ao Capitão mor Hieronimo
dalbuquerque por serviço de sua mag.de para bem do
Governo desta província do Maranhão.

Porquanto he mais conveniente o conservarse o ganhado no Maranhão ate nova ordem de sua Mag.de que devirtir em mais conquistas, e descobrimentos das que estão feitas, e mandadas fazer me pareceo mandar passar o regimento seguinte, que o capitão mor Hr.mo dalbuquerque Comprira por serviço de s. Mag.de. Primeiramente terá grande conta com o Culto divino, e conservação de nossa Religião catholica, e particular cuidado com os religiosos, e pessoas Ecclesiasticas, na melhor forma que lhe for possivel, tendo outro si grande vigilância com a moralidade, E bons costumes, para que de seu exemplo Como de Cabeça aprendão todos a fazer o que devem.

E porque ate as cousas desta nova Província se acabem de assentar, e Reduzir os moradores delia a hũa vivenda quieta, e sem temores do que os franceses lhe dizião de nos importa ao serviço de sua Mag.de que sua pessoa senão absente desta Ilha para nenhũa parte por mais que o cazo o pessa, para quem sua abz.a não succeda algum, que possa perturbar o bom principio e meyo, que se tem dado, E oíferendosse algũa occasião poderá mandar pessoas de confiança a ella pois lhe fiquão para o poder fazer.

Não tirara gente nenhũa dos presídios, que fiquão guarnecidos por nenhum cazo, ou successo, que se offereça, antes terá particular cuidado da conservação delles, provendo as praças, que vagarem, para que succedendo algum accidente se lhe não possa imputar culpa, por aver tirado alguns soldados delles. E por que para bom governo, e conservação desta gente iniporta p.ro que tudo o seu sustento, será advertido elle dito Capitão Mor, que para esse effeito lhe ficão em seu poder setenta escravos tapuyas delRey, que não entenderão mais que o cultivar, E lavrara terra para bem dos mantimentos, e conservar as outo mil Covas de baniba, que tem prantada, e assim mesmo, que M.el sardinha esta obrigado porscriptura p.a que esta em poder do escrivão, dar de mayo avante cem alqueires de farinha por mes a pataca cada hum, pagos nas fazendas dos pagamentos dos soldados e por seu preço em esta Ilha lhe fiquão grande quantidade de Rosas, E assy mesmo principal que tudo lhe fica no Almazem muita quantidade de farinha.

Será advertido elle dito Capitão Mor reformar este forte são Phellippe na forma, e ordem, que pela traça do Capitão fran.co de frias engenheiro mor do estado do Brasil esta dessenhado, a qual esta assinada por mim, e por elle, tendo particular cuidado de não deixar de continuar com todas as que nella estão apontadas, singindotodo o dito forte de parede pela partedefora que comecara em baixo em sete palmos, e cada seis venha deminuindo hum para sima, e o mesmo cuidado e diligencia terá em fazer executar a traça, que lhe fica para o forte de s. fr.co e para estas fortificações se fazerem com a deligência, E commodidade, que convém fará queimar toda a ostra que lhe fica junta, e assim mais ajustar toda a que lhe for necessária, pois não falta quantidade, e delia lhe fiquão feitas outenta pipas, ou mais de cal.

E porque para as ditas obras lhe fiquão seis pedreiros terá particular cuidado em elles, e com os demais off.es que lhe forem necessários peramentos dellas fazendo, que a cada hum delles se lhe pague sua praça de soldado,, e alem dellas hum tanto por dia, como se paga no Rio grande por ordem do G.or geral guasparde souza, para que por necessidade não faltem no serviço em que são necess.ros.

Assim mesmo lhe fiquão duas ferrarias, e sarralharias guarnecidas com tudo o que convém a ellas de foles, cafras, tornos, limas, e tudo o mais necessário com que deve mandar ter particular cuidado, e assy mesmo com os ferreyros, E sarralheiros, que ha nellas.

Deixo assim mesmo hũa olaria feita em serviço de sua Mag.de com oleiros, onde, e em que terá muita vigilância, se faca toda a telha necessária para se cobrirem todas as cazas do forte, e da Cidade, para se desviar dos incêndios a que estão sogeitas as cazas palhassas como ja lhe fica coberta da mesma olaria a caza da pólvora.

De carpinteiros lhe deixo quantidade, que são muy convenientes a este forte, E seu serviço, assim pelos repairos da artelharia que lhe deixo feitos outo novos, e toda a artelharia a cavallo, como por respeito da Reformação deste forte, emquanto estiver na conformidade que hoje esta.□.

Dará toda a ordem possivel para se acabar o navio, que esta no estalr.0 dando ordem a se fazer enxarsia dos materiaes da terra, e as vellas dalgodam de que ha muita quantidade, e com ele pode avizar ao g.or ou a sua Mag.de mandando o Carregado das drogas da terra, pois he bem que vejão algum fruto de tantas despezas, como esta Conquista tem feito. Tenha muita vigilância, e cuidado com as embarcações, que lhe deixo para meneyo desta Província, que são quatro, duas lanchas, e hum barco grande, E hum batei com sinquo Remos todos aparelhados com seus marinheiros, E com elles se pode prover das cousas que lhe faltarem, como he sal, Breu, E o de mais que ha nas terras vezinhas, como aqui fazião os franceses, advirtindo que lhe não fujão como aqui aconteceo.

Nº 2. NOMINATION DE NICOLAU DE FRAIS AU POSTE DE MESTRE DE TODAS AS OBRAS REGIAS

«Ev ElRei fa^o saber aos que este aluara virem que auendo respeito a ter feito meree a Nicolao de Frias, meu arquiteto, do cargo de mestre das obras dos meus pa- Qos da Ribeyra da cidade de Lixboa, de que Ihe foi pasado carta do dito cargo, e porque nella nao lie declarado o ordenado que com elle hade auer, Ihe mandey passar este aluara, pello qual hey por bem e me praz que o dito Nicollao de Frias tenha e aja de minha fazenda sesenta mil rs de ordenado com o dito cargo, que he outro tanto como tinha e auia Felipe Tercio, por cujo fallecimento vagou, os quaes sesenta mil r.» comecaraa a vencer de onze dias de junho do anno de quinhentos nouenta e sete em diante, em que come^ou a seruir o dito cargo. E por tanto mando aos uedores de minha fazenda que Ihos fa⁹áo assentar nos lluros della e do dito tempo em diante despachar cadano em lugar onde aja delles bom pagamento, com declara^Qáo que Ihe serão pagos com certidao de Gonzalo Pires Carualho, do meu coselho e prouedor de minhas obras e pa⁹os, de como serue. E este aluara ey por bem que valha e tenha força e vigor como se fosse carta feita e na forma. Manuel Vaz o fez em Bellem a dez de feuerreiro de b^e noueta e noue. Francisco d Almeyda de Vascellos o fez escrever.

(Torre do Tombo. — Chancellaria de D. Filippe II, Doações, liv. 8, fol. 195 in Viterbo, 1899, v. 1, p.385)

Nº 3. NOMINATION DE FRANCISCO FRIAS DE MESQUITA A UM DES TROIS PLACES POUR APPRENDRE ARCHITECTURE

«Ev ElRey fa^Qo saber aos que este aluara virem que eu ey por bem e me praz de fazer merce a Fráncisqo de Frías de hum lugar que ora esta vago dos tres que eu tenho prouido em pessoas naturais deste Reino para aprenderem architettura, a qual aprenderá com Nicolao de Frias, mestre de minlias obras, e asystiraa com elle ou com qualquer outro mestre dellas que Ihe for mandado, e ouuyrá geumetria de Joao Baptista Lauanha, cosmographo mor destes reinos, e auera de ordenado cada ano, equanto estiuer no dito lugar, vynte mil rs, que Ihe serão pagos com certidáo de Gon- 9allo Pirez Carualho, do meu coselho, prouedor de mynlias obras, de como serue e he cotinuo na dita assistécia e estudo, e os ditos vynte mil rs come⁹ará a vecer de vynte de mar^QO deste ano presente de B^{*^} nouenta e oyto em díate, em que Ihe delles fiz merce ; pello que mando aos veedores de minha fazenda que Ihe fa⁹áo assentar os ditos vynte mil rs nos lyuros della e do dito tempo em diante despachar cada ano em lugar onde aja deles bom pagamento, com declara^Qáo que Ihe serão pagos com certidáo de Gon[^]allo Pirez Carualho de como he continuo na dita assistécia e estudo como acyma he declarado ; e este aluara heí por bem que valha como carta &c na forma. Manoel Vaz o fez em Lixboa a xi de junho de b^{*=} IRbiiij. Sebastião Perestrello o fez escrever.»

(Torre do Tombo — Chancellaría de D. Filippe II, Doações, liv. 8, fol. 249 in Viterbo, 1899, v. 1, p. 377)

Nº 4. RECOPIACION DE LEYES DE INDIAS DE 1681 (ÉXTRAIT)

4. Forma de las ciudades.

111. Habiéndose hecho el descubrimiento y elegídose la provincia o comarca y tierra que se quiere poblar y los sitios de los lugares adonde se han de hacer las nuevas poblaciones y poniéndose el asiento sobre ello, los encargados de cumplir lo ejecuten en la forma siguiente: llegando al lugar donde se ha de hacer la población, el cual mandamos que sea de los que fueren tierras vacantes, sin indios ni naturales o en su defecto, con su libre consentimiento, se haga la planta del lugar repartiéndola por sus plazas, calles y solares, a cordel y regla, comenzando desde la plaza mayor y desde allí sacando las calles a las puertas y caminos principales y dejando tanto compás abierto que aunque la población vaya en gran crecimiento, se pueda siempre proseguir en la misma forma y habiendo disposición en el sitio y lugar que se escogiere para poblar, se haga la planta en la forma indicada.

112. La plaza mayor de donde se ha de comenzar la población, siendo en costa de mar, se debe hacer de desembarcadero del puerto y siendo en lugar mediterráneo, en medio de la población. La plaza sea en cuadro prolongada (es decir: rectangular) que por lo menos tenga de largo una vez y media de su ancho porque de esta manera es mejor.

113. La grandeza de la plaza sea proporcionada a la cantidad de vecinos, teniendo en cuenta que en las poblaciones de Indios, como son nuevas, se va con intento de su crecimiento y así se hará la elección de la plaza, considerando el aumento de la población. No será menor de doscientos pies de ancho y trescientos de largo, ni mayor de ochocientos pies de largo y quinientos treinta pies de ancho., De mediana y buena proporción es de seiscientos pies de largo y cuatrocientos de ancho.

114. De la plaza salgan cuatro calles principales, una por medio de cada costado de la plaza y dos calles por cada esquina de la plaza. Las cuatro esquinas de la plaza miren a los cuatro vientos principales, porque de esta manera, saliendo a las calles de la plaza no estarán expuestas a los cuatro vientos lo que sería muy inconveniente.³

115. Toda la plaza a la redonda y las cuatro calles principales que de ella salen tengan portales (recovas) porque son de mucha comodidad para los tratantes que aquí suelen concurrir. Las ocho calles que salen de la plaza, por las cuatro esquinas, salgan libres a la plaza, sin encontrarse con los portales, retrayéndolos de manera que hagan de lazera (sic) derecha con la calle y plaza.

116. Las calles en lugares fríos sean anchas y en lugares cálidos sean angostas.

117. Las calles se prosigan desde la plaza mayor de manera que aunque la población venga en mucho crecimiento, no genere ningún inconveniente ni perjudique su defensa y comodidad.

118. A trechos de la población se vayan formando plazas menores en buena proporción, adonde se han de edificar los templos de parroquias y monasterios, de manera que todo se reparta en buena proporción por la doctrina.

119. Para el templo de la iglesia mayor, parroquias o monasterios se señalen solares. Los primeros, después de las calles y plazas y sean edificados en el centro de la parcela, de manera que ningún otro edificio se les arrime, sino el perteneciente a su comodidad y ornato.

120. Para el templo de la iglesia mayor, siendo la población en costa, se edifique de modo que saliendo de la mar se vea su edificación, la que en parte sea como defensa del mismo puerto.

121. Señálese luego sitio y solar para la casa real, la casa del consejo, y cabildo y aduana y atarazana, junto al mismo templo y puerto, de manera que en tiempo de necesidad se puedan favorecer unas a otras. El hospital para pobres y enfermos de enfermedades que no sean contagiosas se ponga junto al templo. Para los enfermos de enfermedad contagiosa se ponga el hospital de modo que ningún viento dañoso, pasando por él, vaya a herir en la población y se edifique en lugar alto será mejor.

122. El sitio y solares para carnicerías, pescaderías y otras oficinas que causen inmundicias se den de modo que fácilmente se pueden deshacer de ellas.

123. Las poblaciones que se hicieren fuera del puerto de mar, en lugares mediterráneos, si pudieren ser en rivera de río navegable será mucha comodidad y procúrese que la ribera que de a la parte baja del río y aguas debajo de la población se pongan todos los edificios que causen inmundicias.

124. El templo, en lugares mediterráneos no se ponga en la plaza sino distante de ella. Asimismo separado de todo edificio que no esté relacionado con él y que de todas partes sea visto, para que se pueda ornar mejor y tenga más autoridad, se ha de procurar que esté algo levantado del suelo, de manera que se haya de entrar en él por gradas y cerca de él comience la plaza mayor y se edifiquen las casas reales del consejo y Cabildo; la aduana no, de manera que no disminuya su importancia sino que lo realcen. El hospital de los pobres que no fueren de enfermedad contagiosa, se edifique al par del templo y el claustro en medio de ambos y el de enfermedad contagiosa, separado de los vientos dominantes, con comodidad suya de manera que goce del mediodía.

126. En la plaza no se den solares para particulares. Dense para edificio de la iglesia y Casas reales y propios de la ciudad y edifíquense tiendas y casas para tratantes y que sea lo primero que se edifique para lo cual contribuyan todos los pobladores y se imponga algún moderado derecho sobre las mercaderías para que se edifiquen.

127. Los demás solares se repartan por sorteos entre los pobladores, continuándolos a los que correspondan a los de la plaza mayor y los sobrantes queden para nos, para hacer merced de ellos a los que después fueren a poblar...y para que se acierte mejor llévase siempre hecha la planta de la población que se quiere hacer.

128. Habiéndose hecho la planta de la población y el repartimiento (sic) de solares, cada uno de los pobladores en el suyo asienten su toldo si lo tuviere para lo cual loa capitanes les persuadan que los lleven y los que no los tuvieren hagan su rancho de materiales que en la zona puedan recogerse con facilidad y todos con la mayor presteza que pudieren hagan alguna empalizada en cerco de la plaza de manera que no puedan recibir daño.

129. Señálese a la población ejido en tan competente cantidad que aunque la población vaya en mucho crecimiento siempre quede bastante espacio a donde la gente pueda salir a recrearse, así como sacar los ganados sin que hagan daño.

130. Confinando con los ejidos se señale dehesas⁴ para los bueyes de labor y para los caballos y restantes ganados de alimentación que los pobladores por ordenanza han de tener y en buena cantidad como para que acojan como propios del consejo. Que las tierras de labor sean tantas como los solares que haya en la población y si hubiere tierras de regadío se hagan de ellas suertes entre la población y las restantes queden para nos, para que hagamos merced a los futuros pobladores.

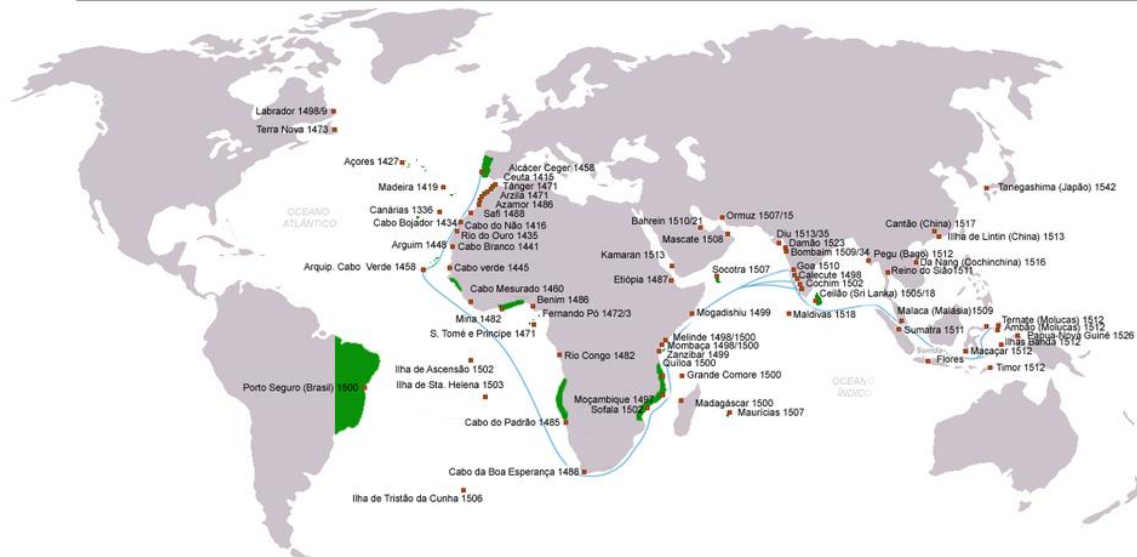


Figure I : Carte de l'exploration, des premiers contacts et des réalisations portugaises dans la période des « *Descobrimentos* » (depuis qu'ils revendiquent les îles Canaries en 1336 à leur arrivée à Tanegashima en 1542/1543), avec les dates d'arrivée indiquées ; Principales routes maritimes dans l'océan Indien (bleu); Territoires revendiqués sous le règne du roi D.João III de Portugal c.1536 (vert); version portugaise
 Source : Wikimedia Commons, 2009. Disponible sur : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Descobrimentos_e_explora%C3%A7%C3%B5es_portuguesesV2.png. Accès en juin, 2019.

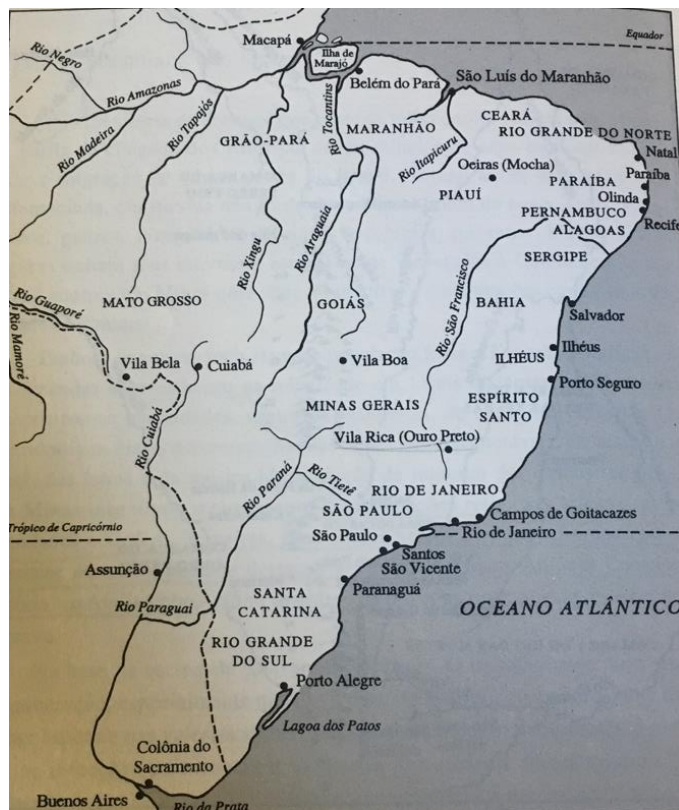


Figure II : Les principales rivières qu'ont été utilisées pour la pénétration dans le territoire brésilien.
 Source : (Couto, 1995, p. 104)

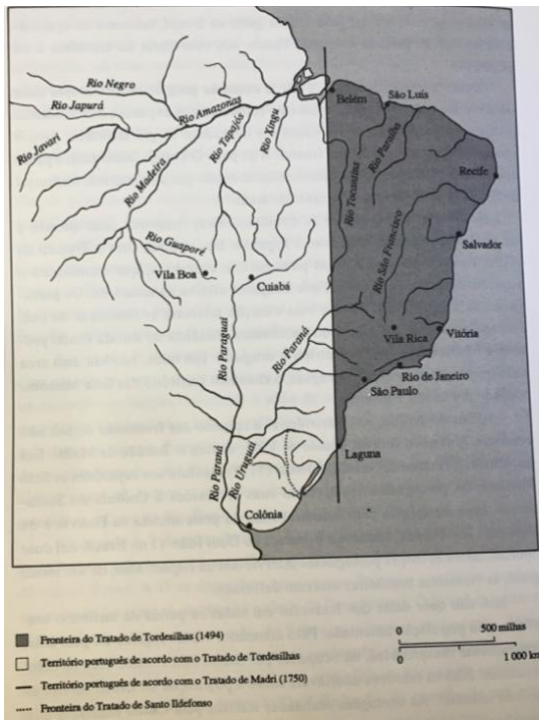


Figure III : La division du Brésil à partir du Traité de Tordesilhas de 1494.
 Source : (Couto, 1995, p. 136)



Figure IV : Division de la possession du Brésil en deux états : *Estado do Brasil* (État du Brésil), avec siège à Salvador, et le *Estado do Maranhão* (État du Maranhão), renommé *Estado do Maranhão e Grão-Pará* en 1654, dont la capitale se situait à São Luís.
 Source : DIAS, Nunes Manuel. *A companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)*. Volume 1. Coleção Amazônica. Série: José Veríssimo. Belém: UFPA, 1970.



Figure V : Territoires dur la domination de Felipe II d'Espagne et I de Portugal après l'unification des deux couronnes dans la période de l'Union Ibérique (1580-1640).
 Srouce : (Bethencourt; Chaudhuri, 1998, p. 64, Vol.II)

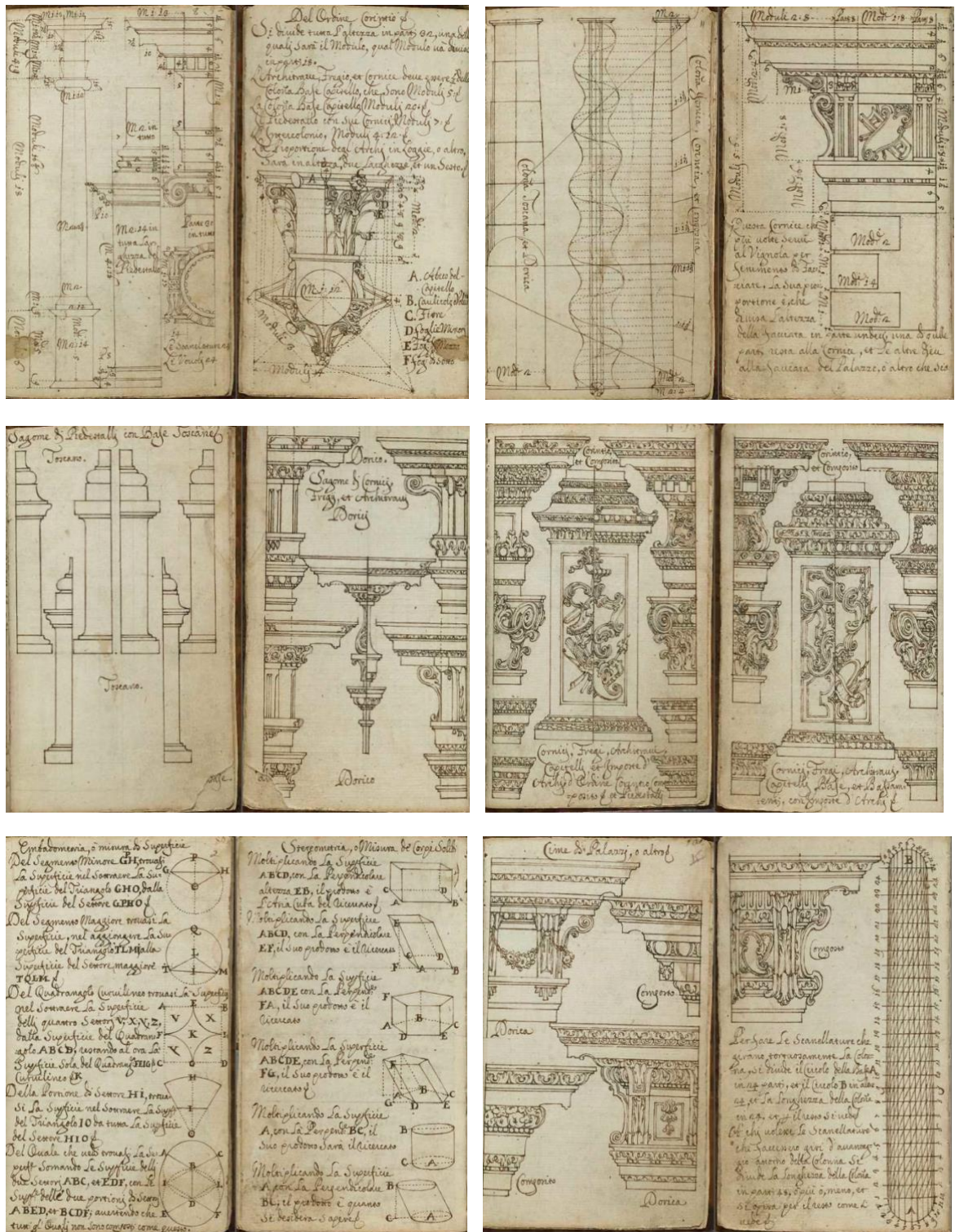


Figure VI (a-f) : Pages du *taccuino* de Filippo Terzi de 1578.

Source : TERZI, Filippo, 1520?-1597. *Estudos sobre embadometria, estereometria e as ordens de arquitetura* / Filippo Terzi architetto e ingegnere militare in Portogallo 1578. - [16--]. - [1], [16] f., enc.: papel, il. ; 16 cm. Disponible sur : <http://purl.pt/369/1/ficha-obra-terzi.html>. Accès : avril, 2019.



Figure VII : Reconstitution du tracé de l'ancienne E.F. Caxias-Cajazeiras, en 1895. Cette voie marque le début de la E.F. São Luís-Teresina.
 Source : Estações Ferroviárias do Brasil (Blog) Disponible sur : <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/sluz.htm>. Accès en janvier, 2019.

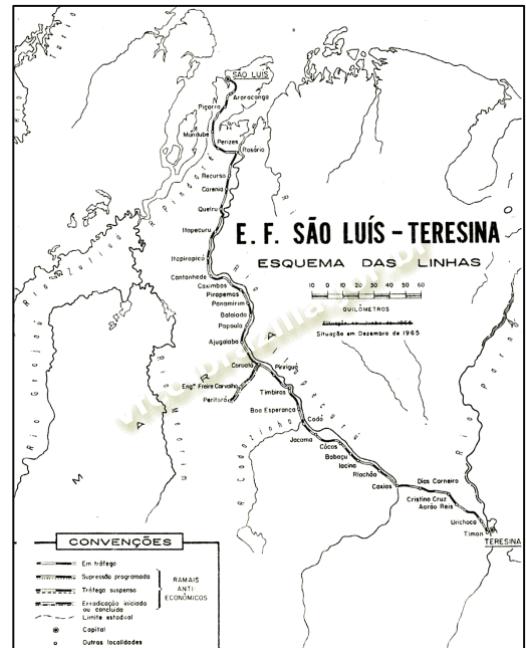


Figure VIII : Reconstitution du tracé de la E.F. São Luís-Teresina en 1965. On peut noter que la voie ferrée suit le trajet de la rivière Itaipicuru depuis Caxias (en bas) jusqu'à l'embouchure de la rivière (en haut)
 Source : Estações Ferroviárias do Brasil (Blog) Disponible sur : <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/sluz.htm>. Accès en janvier, 2019.



Figure IX (a-c) : Intérieur des édifices du centre historique de São Luís
 Le bâtiment se développe autour de la cour centrale arborisée. On remarque l'abondance de l'utilisation des persiennes dans le cloisonnement des espaces, ce que garanti la ventilation permanente à l'intérieur de l'édifice.
 Source : Luísa Ghignatti, 2018.

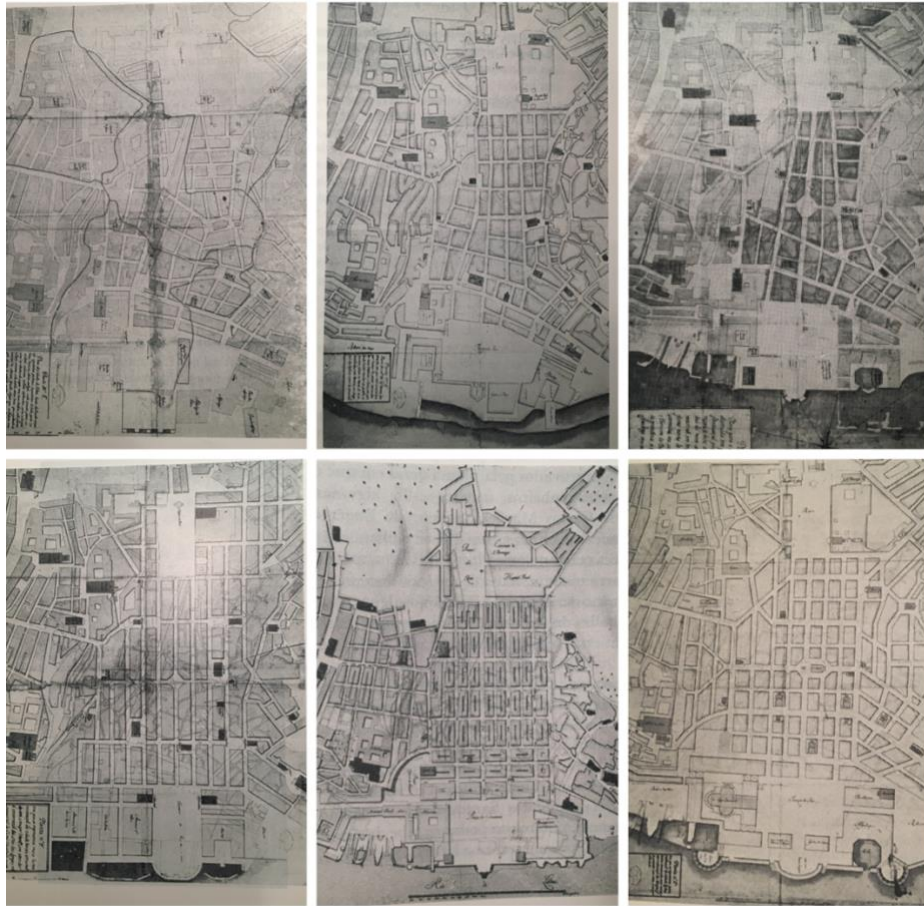


Figure X : Série des dessins pour le plan de reconstruction de la ville de Lisbonne développés par les équipes des ingénieurs et architectes Manuel da Maia, Carlos Mardel et Eugênio dos Santos en 1755.
 Source : (França, 1987, p. 35-54) (adaptés).

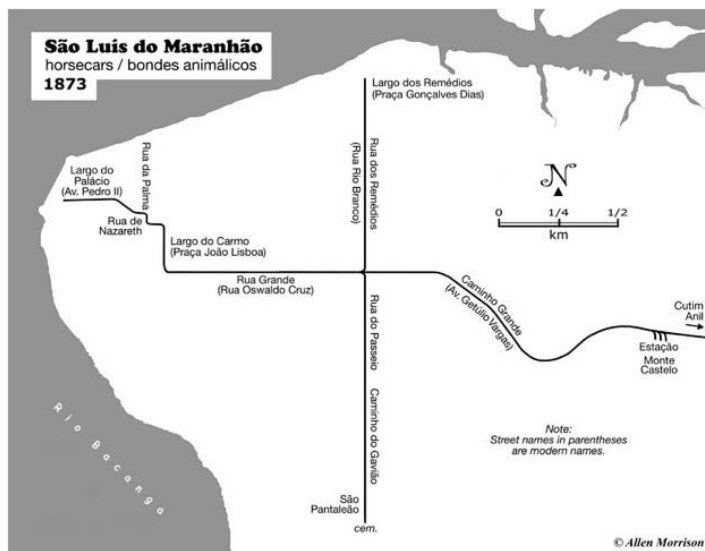


Figure XI : Les lignes de tram à traction animale lors de leur implantation à São Luís. Source : Morisson, Allen. The Tramways (and other railways) of São Luís, Maranhão state, Brazil, 2011. (Article sur internet). Disponible sur : <http://www.tramz.com/br/sl/sl.html>. Accès en janvier, 2019.



Figure XII: le tracé de la route de chemin de fer São Luís-Teresina et leur connexion avec les lignes de tram en 1965. Source : Morisson, Allen. The Tramways (and other railways) of São Luís, Maranhão state, Brazil, 2011. (Article sur internet). Disponible sur : <http://www.tramz.com/br/sl/sl.html>. Accès en janvier, 2019.



Figure XIII : Le centre historique de São Luís avec le parcours de la rocade démarquée en rouge, construite dans les années 1970-1990 que contourne le centre historique de la ville de São Luís. Source : Google Earth, 2014 (modificado).



Figure XIV : Ponte do São Francisco sobre o Rio Anil. Em primeiro plano, vê-se o centro histórico de São Luís e ao fundo os novos bairros gerados após a expansão do tecido urbano antigo. Source : MOREIRA, Neidson. Disponível em: <http://silviatereza.com.br/sao-luis-e-a-terceira-capital-mais-desenvolvida-do-nordeste>. Accès en décembre de 2018.

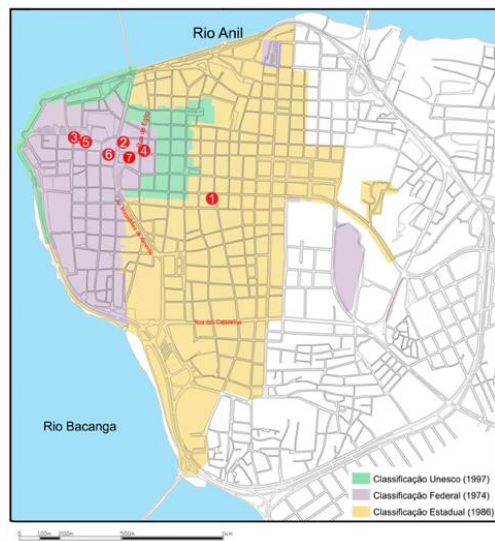


Figure XV : Nouveaux bâtiments construits à la place des anciennes maisons des siècles XVIII et XIX. Source : Luísa Ghignatti, 2017.

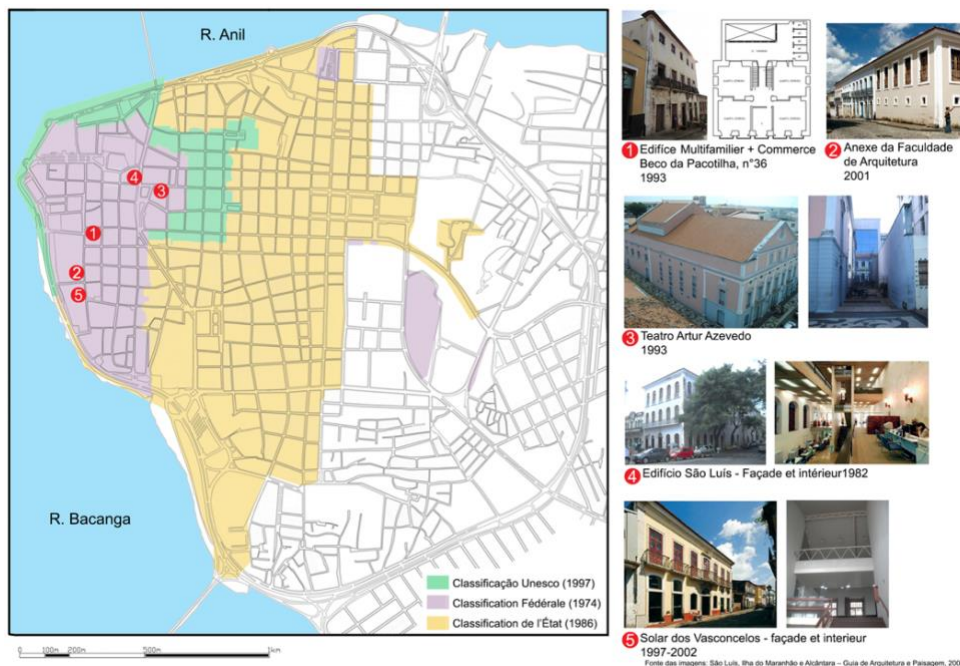


Figure XVI : Interventions faites après la classification fédérale de 1974 dans le centre historique de São Luís et leurs respectives emplacements.
 Source : Luísa Ghignatti, 2017.



Figure XVII : L'intérieur du Teatro Artur Azevedo après réhabilitation. L'intérieur a été entièrement reconstruit en béton.
 Source : Ramos, Albani. SÃO LUÍS, 1908-2008, A cidade no tempo. São Luís: Instituto da cidade, 2008, 72 p

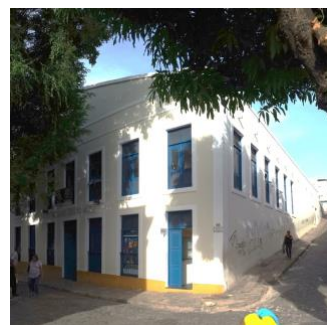


Figure XVIII : Façade du Theatre João do Vale situé à Largo do Comércio. Vieux dépôt de sucre transformé en théâtre qui "imite" le style traditionnel portugais
 Source : Luísa Ghignatti, 2015

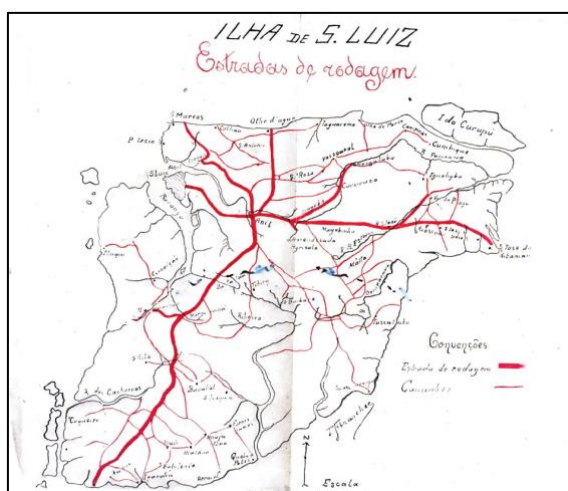
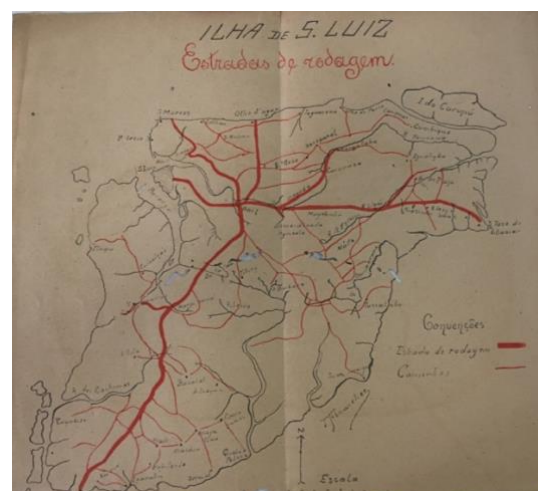


Figure XIX : Le réseau routier au Maranhão au début du siècle XX.
 Source: Santiago, Clarindo. Estradas Maranhenses, Maranhão, Typografia Teixeira, 1929, p. 99.



Reseau routier dans l'île du Maranhão existantes en 1929.
 Source: Santiago, Clarindo. Estradas Maranhenses, Maranhão, Typografia Teixeira, 1929, p. 98.



Figure XX: Photo aérienne du complexe ferroviaire de la *Estrada de Ferro São Luís-Teresina* en 1946 en pleine activité.

Source : Oliveira, Antonio Guimarães. *São Luís : Memória e Tempo. São Luís em cartões postais e álbuns de lembranças*, 2010, p. 465.



Vue aérienne de la station João Pessoa, point finale de la *Estrada de Ferro São Luís-Teresina* à São Luís.

Source: Almeida, Aldrado. Levantamento de dados Bibliográficos, Arquivísticos e Históricos sobre o patrimônio ferroviário no Brasil e no Maranhão, [?], p. 34.



Pont de la *Estrada de Ferro São Luís-Teresina* sur la rivière Parnaíba.

Source: Almeida, Aldrado. Levantamento de dados Bibliográficos, Arquivísticos e Históricos sobre o patrimônio ferroviário no Brasil e no Maranhão, [?], p. 41.



Oficine pour l'entretien des trains de la *Estrada de Ferro São Luís-Teresina* à São Luís.

Source: Almeida, Aldrado. Levantamento de dados Bibliográficos, Arquivísticos e Históricos sobre o patrimônio ferroviário no Brasil e no Maranhão, [?], p. 39.



Entrepôt de la *Estrada de Ferro São Luís-Teresina* à Caxias.

Source: Almeida, Aldrado. Levantamento de dados Bibliográficos, Arquivísticos e Históricos sobre o patrimônio ferroviário no Brasil e no Maranhão, [?], p. 62.



Village ouvrier pour les employés de la *Estrada de Ferro São Luís-Teresina* à Caxias.

Source: Almeida, Aldrado. Levantamento de dados Bibliográficos, Arquivísticos e Históricos

sobre o patrimônio ferroviário no Brasil e no Maranhão, [?], p. 62.



Figure XXI : La ligne des tramways à São Luís et la nouvelle Avenue Getúlio Vargas, ancien Chemin Grand

Source : Oliveira, Antonio Guimarães. São Luís : Memória e Tempo. São Luís em cartões postais e álbuns de lembranças, 2010, p. 196.



Figure XXII : Le monument *Outeiro da Cruz* autour du XXème siècle.

Source : OLIVEIRA, Antonio Guimarães. São Luís : Memória e Tempo. São Luís em cartões postais e álbuns de lembranças, 2010, p. 531.



Aliança Francesa de São Luís. Saint Louis – Capitale de la France Equinoxiale 1615, 2010.

Plan hypothétique de l'implantation des agglomérations françaises dans le territoire de l'Île du Maranhão au début du XVIIème siècle lors des voyages d'exploration françaises. Plan élaboré à partir de recherches bibliographiques et récits de l'époque. Disponible sur : <http://maranhaomaravilha.blogspot.com/2010/09/sao-louis-nasceu-assim.html> (blog online). Accés en janvier, 2017.



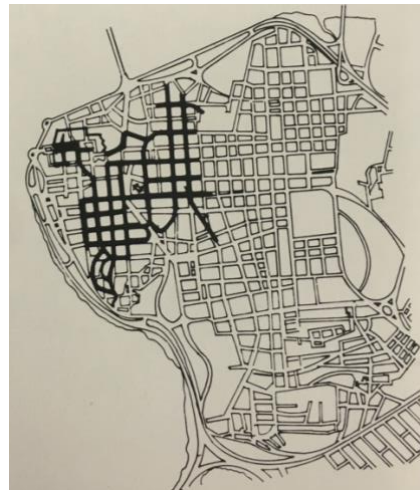
Ville de São Luís em 1755. On peut voir le tracé du Chemin Grand qui part du noyau urbain de São Luís en direction à l'intérieur de l'île du Maranhão.
Source: [Imagem sem Título] in GOULART REIS FILHO, Nestor. *Evolução urbana no Brasil. São Paulo: Pioneira, [s. l.], 1968.*



Configuration of Praia Grande neighbourhood in 19th century according to I. Veiga survey in 1858.
Source : Veiga, I, 1858, in GISIGER, John Ulric. *Renovação Urbana da Praia Grande. Estudo Preliminar, São Luís-MA, 1978, p. 22.*



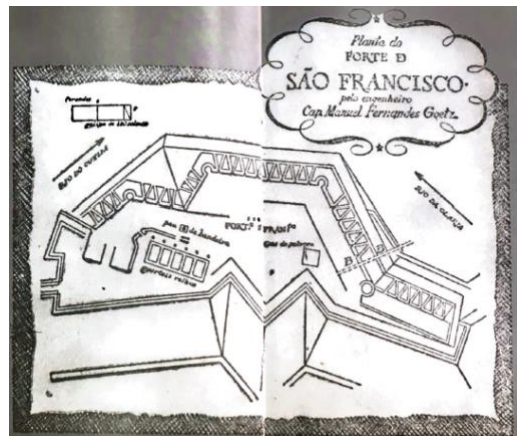
Plan de la ville de São Luís en 1844. On peut noter l'emplacement des anciennes fortresses et le début du chemin de Rua Grande à gauche dans le plan.
Source : Amaral, Ribeiro [?], in SECMA, *Rua Grande: um passeio no Tempo*, São Luís: Prefeitura Municipal, 1992, p. 231.



Sobreposition des plans de São Luís du XVIIème siècle (en noir) et du XXème siècle (en blanc).
Source : Maranhão. Secretaria de Cultura. Departamento de Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico. *Bens tombados no Maranhão: tombamentos estaduais. São Luís, 1987, p. 23.*



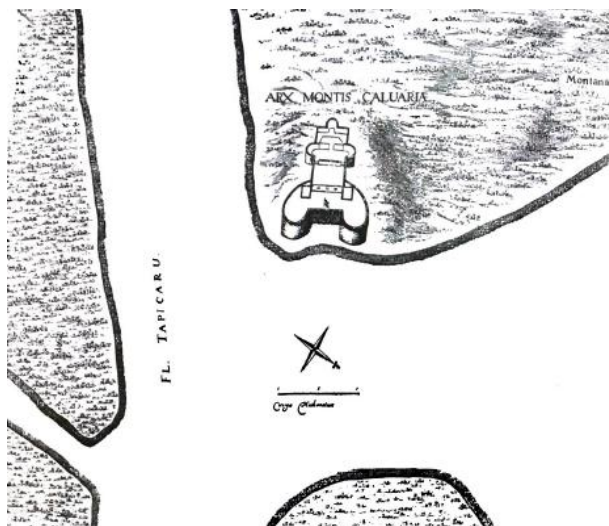
Chartre de la baie de São Luís et l'emplacement



Plan du Fort São Francisco

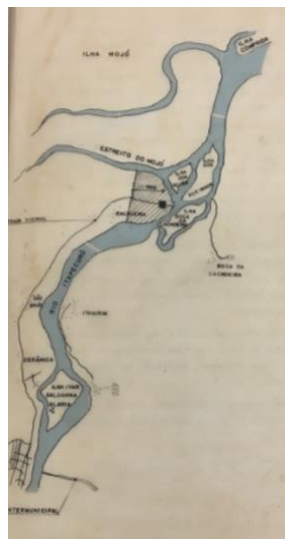
stratégique des fortresses pour la domination du territoire.
 Source : *CARTA geométrica da barra do Maranhão cidade de São Luis do Maranhão*. [ca.1800]. 1 mapa ms., desenho a nanquim, 51 x 71,5. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart525825/cart525825.html. Acesso em: 24 set. 2019.
 Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart525825/cart525825.jpg. Acesso em: 24 set. 2019.

Source : SILVA FILHO, Olavo Pereira da. *Arquitetura luso-brasileira no Maranhão*. Belo Horizonte: Formato, 1998, p. 156-157.



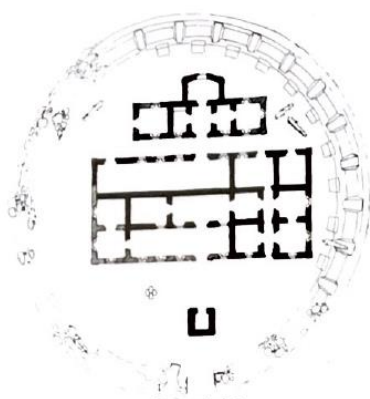
Plan du Fort du Calvário. Dessin de Gaspar Barléus de 1647.

Source: BARLÉU, Gaspar; BRANDÃO, Cláudio. *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974.



L'implantation du fort du Calvário, situé aux berges de la rivière Itaipé, proche à la ville de Rosário.

Source : Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Dossier DPHAP – Fortes, 2010, Processo n° 01494000307/96-10, Matrícula Slape n° 0224109.



Plan du Fort de Ponta da Areia

Source : SILVA FILHO, Olavo Pereira da. *Arquitetura luso-brasileira no Maranhão*. Belo Horizonte: Formato, 1998, p. 168.



Maison à poudre de São Luís. Actuellement sert pour les installations du *Centro de Cultura Negra*. Source : Oliveira, Antonio Guimarães. *São Luís : Memória e Tempo. São Luís em cartões postais e álbuns de lembranças*, 2010, p. 537.



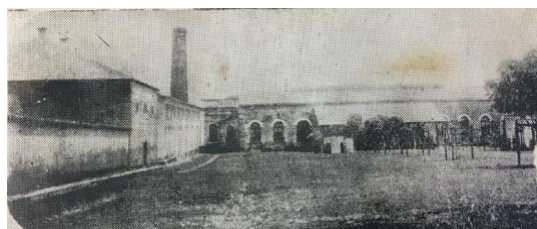
Vue aerielle du complexe de l'Usine Cãmhamo
Source : CAFETEIRA, Epitácio. *Reviver*. Centro Gráfico do Senado Federal, 1993, p. 54



Usine textile Santa Amélia
Source : Luísa Ghignatti, 2017.



Usine *Tecidos de Algodão*, années 1950.
Source : JORGE, Miércio de Miranda. *Álbum do Maranhão*. São Luís, 1950, p. 239



Usine São Luís, dans les années 1950.
Source : JORGE, Miércio de Miranda. *Álbum do Maranhão*. São Luís, 1950, p. 245.

Tableau I : Relation des militaires qu'ont participé à la conquête du Maranhão en 1615, leurs respectives lieux d'origine et degré militaire.

Nome	Posto	Origem
Alexandre de Moura	Capitão-mor	Olinda (Estado do Brasil)
Antonio Vicente Cochado	Capitão de Esquadra	Bahia (Estado do Brasil)
André Pereira Tamudo	Capitão de Esquadra	Alentejo (Portugal)
Manuel de Sousa de Eça	Capitão-Mor/ Capitão de Infantaria	Ilhas dos Açores
Diogo de Campos Moreno	Sargento-Mor	Tanger ou Ilha Terceira
Francisco Caldeira Castello Branco	Capitão-Mor	Castello Branco (Portugal)
Francisco de Beça	"oficial castelhano"	Espanha
João de Salinas	Sargento?	Andaluzia (Espanha)
Pedro Teixeira	Alferes	Villa de Cantanhede (Portugal)
João de Mandiola	"oficial castelhano"	Espanha
Francisco de Velasco	"oficial castelhano"	Espanha
Jerônimo de Albuquerque Maranhão	Capitão-Mor	Olinda (Estado do Brasil)
Luiz Guevara	"oficial castelhano"	Tanger (Marrrocos)
Antonio Grisante	oficial	Braga (Portugal)
Martim Soares Moreno	Capitão-Mor	Santiago do Cacém (Portugal)
Matias de Albuquerque	Capitão	Olinda (Estado do Brasil)
Bartolomeu Ramires	Incerto	Ilhas dos Açores
Domingos Correia	Maestro de Caravela	Ilha Graciosa (Açores)
Bento Maciel Parente	Capitão de Mar e Guerra	Caminha (Portugal)
Diogo Botelho da Vide	Sargento-Mor	Beira (Portugal)
Jerônimo de Albuquerque, "o moço", ou "o sardo".	Capitão-Mor	Olinda (Estado do Brasil)
Manuel Gonçalves "Regueifeiro"	Piloto-Mor	Leça (Portugal)

Source : (Berredo, 1749, p. 143)

Tableau II : Tableau avec les Ingénieurs et Constructeurs qu'ont travaillé au Maranhão entre 1615 et 1870

ENGENHEIROS E CONSTRUTORES DO MARANHÃO (1615-1870)			
Nom	Année (s)	Ocupation	Source Bibliographique
Francisco Frias de Mesquita	1615	Engenheiro-militar	Viterbo, 1899, p. 376-377; Marques, 1970, p. 255.
Thomé Pinheiro de Miranda	1681	Engenheiro	Viterbo, 1904, p. 277
Pedro de Azevedo Carneiro	(1685-1691)	Capitão Engenheiro	Viterbo, 1899, p.78
Custódio Pereira	(1691-1705)	Engenheiro, Arquitecto	Viterbo, 1904, p.244-245
Sebastião Pereira	1718	Capitão Engenheiro de Artilharia	Viterbo, 1904, p. 250
Alexandre dos Reys	1721	Ajudante de Fortificações	Viterbo, 1904, p. 358
Thomás Rodrigues da Costa e Manuel Alvares Calheiros	1757	Sargento-mor de Infantaria/ Engenheiro	Viterbo, 1904, p. 404

Manuel Fric Gotz	1767	Sargento-mor de Infantaria/ Engenheiro	Viterbo, 1899, p.464-465
José de Carvalho	(Sem data precisa)	Engenheiro Civil, Tenente Coronel de Milícias	Marques, 1970, p. 256
Antônio Bernadino Pereira do Lago	1818	Tenente-Coronel do Real Corpo de Engenheiros	Marques, 1970, p. 256-257
José Maria Alves	(Sem data precisa)	Arquiteto	Marques, 1970, p. 257
Manuel José Pulgão	(Sem data precisa)	Construtor	Marques,
Joaquim Rodrigues Lopes	(1827-1845)	Segundo Tenente de Engenheiro	Marques, 1970, p. 258
Júlio Boyer	(Sem data precisa)	Engenheiro prático	Marques, 1970, p. 258
João Nunes de Campos	(Sem data precisa)	Engenheiro civil	Marques, 1970, p. 258-259
Raimundo Teixeira Mendes	(Sem data precisa)	Engenheiro	Marques, 1970, p. 259
João Vítor Vieira da Silva	(Sem data precisa)	Tenente Coronel Engenheiro	Marques, 1970, p. 259
João Antônio dos Santos	(Sem data precisa, 1856?)	Arquiteto	Marques, 1970, p. 257
Fernando Luís Ferreira	1865	Tenente-coronel do Corpo de Engenheiros	Marques, 1970, p. 259-260
Francisco Gomes de Sousa	(Sem data precisa)	Engenheiro	Marques, 1970, p. 261
Francisco César do Amaral	(Sem data precisa)	Engenheiro civil e militar	Marques, 1970, p. 262
José Ganne	1865	Engenheiro	Marques, 1970, p. 262
Edmund Compton	1870	Engenheiro	Marques, 1970, p. 262
Augusto Teixeira Coimbra e Miguel Antunes Lopes	1870	Engenheiros	Marques, 1970, p. 262

Source: (Figueiredo, 2014, p. 58)

Tableau III : Liste des villes fondées au XVIème et XVIIème siècles et leurs respectives années.

Siècle XVI		
Ville	État	Année de Fondation
S. Vicente	SP	1532
Póрто Seguro	BA	1535
Espírito Santo (atual Vila Velha)	ES	1535
Igarassu (atual Igaracu)	PE	1536
Santa Cruz (atual Santa Cruz Cabralia)	BA	1536
S. Jorge dos Ilhéus {atual Ilhéus}	BA	1536
Olinda	PE	1537
Santos	SP	1545
Salvador da Bahia de Todos os Santos (cidade)*	BA	1549
Nossa. Senhora da Vitória {atual Vitória} ..	ES	1551
São Paulo de Piratininga (atual S. Paulo)	SP	1554
Nosso. Senhora da Conceição de Itanhaém	SP	1561
São Sebastião do Rio de Janeiro (atual Rio de Janeiro)*	RJ	1565
Nossa Senhora das Neves de Iguape (atual Iguape)	SP	1577
Filipéia de Nossa Senhora das Neves (atual João Pessoa)*	PB	1585
São João Batista de Cananéia (atual Cananéia)	SP	1587
São Cristóvão	SE	1590
Natal	RN	1599

Siècle XVI		
Ville	État	Année de Fondation
Cairu	BA	1608
Angra dos Santos Reia da Ilha Crande (atual Angra dos Reis)	RJ	1608
Santana de Mogii das Três Cruzes (atual Mogi das Cruzes)	SP	1611
São Luís do Maranhão*	MA	1612
Nossa Senhora da Assunção do Cabo Frio (atual Cabo Frio)*	RJ	1615
Nossa Senhora de Bélem (atual Bélem)*	PA	1616
Santana de Parnaíba	SP	1625
Vila Formosa (atual Serinhaém)	PE	1627
Vila Souza do Caeté (atual Bragança)	PA	1634
Vila Viçosa de Santa Cruz do Cameté (atual Cameté)	PA	1635
Bom Sucesso do Porto Calvo (atual Porto Calvo)	AL	1636
Penedo do Rio de São Francisco (atual Penedo)	AL	1636
Santa Maria Madalena de Alagoa do Sul	AL	1636
São Sebastião	SP	1636
Santo Antônio de Alcântara (atual Alcântara)	MA	1637
Exultação de Santa Cruz de Ubatuba (atual Ubatuba)	SP	1637
Gurupá	PA	1639
São Francisco das Chagas de Taubaté (atual Taubaté)	SP	1645
Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá	PR	1649
Nossa Senhora da Luz dos Pinhais de Curitiba (atual Curitiba)	PR	1649
Santo Antônio de Guaratinguetá (atual Guaratinguetá)	SP	1651
Nossa Senhora da Conceição do Rio Paraíba	SP	1653
Nossa Senhora do Desterro do Campo Alegre	SP	1655
Nossa Senhora da Candelária de Cutú Guaçu (atual Itu)	SP	1657
Parati	RJ	1660
Rio de São Francisco do Sul (atual São Francisco do Sul)	SC	1660
Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba (atual Sorocaba)	SP	1661
Santo Antonio de Itabaiana (atual Itabaiana)	SE	1665
Olinda	PE	1676
São João do Paraíba (atual São João da Barra)	RJ	1677
São Salvador dos Campos de Goitacazes (atual Campos)	RJ	1677
Santo Antônio de Macacu (atual Cachoeira de Macacu)	RJ	1677
Guarapari	ES	1689
Camamu . .	BA	1693
Nossa Senhora da Ajuda de Jaguaripe (atual Jaguaripe)	BA	1693
Nossa Senhora do Rosário de Cachoeira (atual Cachoeira)	BA	1693
São Francisco da Barra de Sergipe do Conde	BA	1693
Santo Amaro das Brotas	SE	1697

Source : Goulart Reis Filho, 1968 (adapté)

Tableau IV : Chronologie synthétique de l'évolution de la *Rua Grande*

1615	Conception du plan urbain de São Luís par Frias de Mesquita – première fois que la Rua Direita apparaît dans les plans de la ville
1640	À l'occasion de l'invasion hollandaise de São Luís, la Rua Direita est croisée par six autres rues et on voit déjà quelques édifices implantés au long de sa longueur. A cette époque elle confirme déjà comme le chemin d'accès à l'intérieur de l'île.
1665	Transformation du chemin en rue, ce qu'a permis le passage des chars à bœuf.
1844	Rua Grande s'étend jusqu'à Outeiro da Cruz et à partir de là était nommé Caminho Grande. Liait les Quintas e Sítios de la zone rurale
1855	Première pavage de la rue
1856	Le transfert du siège de la paroisse de Santa Filomena à la place Cutim a influencé de manière décisive au cours de la grande voie. Ceci, maintenant, arrive jusqu'à cette paroisse et non après elle, au district d'Anil
1866	On compte l'existence de 178 bâtiments construits au long de la voie
1867	Nouvelle pavage de la rue
1912	La Rua Grande comptait déjà avec les infrastructures de tramway dans tout son extension jusqu'à Anil.
1920	Loi municipale exige la construction des platebandes ce qu'altère le caractère colonial des anciens bâtiments
1939	Démolition de l'église Nossa Senhora da Conceição pour donner place à l'édifice moderne Caiçara
1940	Travaux d'amélioration des équipements urbains situés dans la Rue Grande
1940	Lignes de tramway
1970	Implantation de Estrada de Ferro São Luís-Teresina
1974	Instauration de la loi de protection Fédérale de l'ensemble du centre historique y compris la Rua Grande.
1986	Instauration de la loi de protection de l'État protège presque la totalité de l'extension de la Rua Grande.
1990	Travaux d'amélioration urbaine et des façades des édifices
2018	Travaux d'amélioration urbaine avec le changement de la pavage et installation de mobilier urbain.

Source : Luísa Ghignatti, 2019, basé sur le relevé présenté sur : São Luís, Prefeitura Municipal, Secretaria Municipal de Urbanismo, and Paulo Melo Souza. *Rua Grande: um passeio no tempo*. Prefeitura, 1992.