UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO – USP
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO – FAU

MARCIO RODRIGO DA SILVA PEREIRA

A organização social do espaço urbano da cidade de São Luís – MA

SÃO PAULO
2017

MARCIO RODRIGO DA SILVA PEREIRA

A organização social do espaço urbano de São Luís – MA

Dissertação apresentada à Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São
Paulo para obtenção do título de Mestre em
Ciências.

Área de Concentração: Planejamento urbano e
regional.

Orientador: Professor Dr. Nuno Azevedo Fônsaca.

São Paulo
2017

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL DO AUTOR: MARCIOPEREIRA@MPMA.MP.BR

Pereira, Marcio Rodrigo da Silva
P436o A organização social do espaço urbano de
São Luís – MA / Marcio Rodrigo da Silva Pereira. -- São
Paulo, 2017.
135 p. : il.

Dissertação (Mestrado - Área de Concentração: Planejamento
Urbano e Regional) – FAUUSP.
Orientador: Nuno Azevedo Fônsaca

1.Espaço urbano – São Luís (MA) 2.Planejamento territorial
urbano – São Luís (MA) I.Título

CDU 711.5

NOME: PEREIRA, Marcio Rodrigo da Silva

Título: A organização social do espaço urbano de São Luís – MA.

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências.

Aprovado em: ____ / ____ / ____

Banca Examinadora

Professor Dr.: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Professor Dr.: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Professor Dr.: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

AGRADECIMENTOS

Essa dissertação de mestrado é o resultado de uma longa jornada e a concretização de um sonho pessoal e profissional, por isso são muitas as pessoas envolvidas e cada uma teve uma especial participação na estruturação desse estudo. Seria impossível listar todos os nomes daqueles que contribuíram para a contemplação da pesquisa, mas tenho absoluta certeza que todos se sentirão representados pelos agradecimentos registrados.

Em primeiro lugar a Deus e a toda a minha família, em especial a Maria do Socorro, Maria de Jesus, Carol, Érica, Renato, Ana, Marcelle e Vanessa, que sempre me acompanharam durante todos os dias da minha vida.

Ao meu orientador, Professor Dr. Nuno Azevedo Fonseca pelas longas conversas e debates sobre os mais variados assuntos, que ultrapassaram os objetivos dessa dissertação.

Ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, em especial as professoras Dr^a. Raquel Rolnik e Dr^a. Maria de Lourdes Zuquim, que realizaram a minha entrevista do Mestrado, e tive a oportunidade de discutir a problemática da minha pesquisa em suas disciplinas. Também gostaria de agradecer aos professores: Dr. Csaba Déak, Dr^a. Klara Kaiser Mori, Dr^a. Sueli Schiffer, Dr. Nabil Bonduki, Dr^a. Paula Santoro, Dr^a. Maria Cristina Leme da Silva e Dr^a. Maria Lúcia Refinetti Rodrigues Martins; com quem tive a oportunidade de vivenciar momentos de sabedoria em suas aulas.

As minhas amigas Gláucia e Juliany que sempre estavam dispostas a ler os meus escritos e fazer as suas contribuições, mesmo que não de forma voluntária. A Sissi, Cris e Babi pelos momentos de descontração nos momentos mais críticos. Ao Tiago, pela elaboração do design gráfico da capa deste trabalho.

Aos meus amigos Arkley, Diego, Etiane, Pedro Igor, Rafa, Joaquim, Vitor, que sempre estiveram ao meu lado, mesmo nas minhas ausências.

Aos amigos da FAU: Karina, Lara e Rafael, pelos bons momentos dentro e fora da sala de aula, pelo companheirismo mútuo durante a finalização deste trabalho, mesmo diante das grandes distâncias geográficas entre Maranhão, Ceará, Minas Gerais e São Paulo.

Ao Grupo de Estudos e Pesquisas das Formas Sociais da Universidade Federal do Maranhão – UFMA, vinculado ao curso de Ciências Sociais, em especial ao coordenador Professor Dr. José Odval Alcântara Junior, e as amigas Andreia Jane e Tatiana pelo estímulo constante.

Ao time de professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, que sempre promoveram uma discussão saudável sobre o ensino de nossa profissão.

Ao Ministério Público do Estado do Maranhão pela concessão do afastamento para cursar as disciplinas no Estado de São Paulo, em especial do Promotor de Justiça Dr. Luis Fernando Cabral Barreto Junior.

Aos meus sempre mestres da Universidade Estadual do Maranhão – UEMA, que foram responsáveis pela minha formação, em especial aos professores: Dr^a. Marluce Wall, Dr^a. Grete Pflueger, Dr. Frederico Burnett, Dr. Alex Oliveira e a Dr^a. Bárbara Wasinski Prado.

E a todos aqueles que contribuíram para essa pesquisa.

Assim como a tendência à generalização da forma mercadoria, criou ao longo da história diferentes formas de trabalho assalariado, induziu também a produção de um espaço urbano desigual e fragmentado.

YVONNE MAUTNER

RESUMO

PEREIRA, M. R. S. **A organização social do espaço urbano de São Luís – MA. 2017.** 135 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

A presente dissertação de mestrado tem como objetivo interpretar a organização social do espaço urbano da cidade de São Luís – MA, por meio das demandas de reprodução social dada pelas condições de produção. A abordagem teórica, utilizada nessa pesquisa, adota um viés marxista e considera que a estruturação do espaço atende as demandas da reprodução social. Além disso, discute sobre os dois estágios de desenvolvimento com demandas correspondentes: “predominantemente extensivo” e “predominantemente intensivo”, que podem ser identificados na sociedade capitalista. O estudo apresenta uma periodização desde a fundação da cidade de São Luís, em 1612, até os dias atuais, sistematizando-a em três etapas: a primeira descreve a formação da sociedade e ocupação do território no período colonial e imperial; a segunda expõe as transformações sociais e urbanas, a partir de 1889 até a década de 1980; a terceira aborda a transição do século XX para o XXI. O resgate histórico reforça que o princípio da acumulação do capital fica subordinado ao da expatriação, resultando numa acumulação entravada do capital, como condição da reprodução da sociedade de elite, que tem sua origem no Brasil Colônia e continua se reproduzindo nos dias atuais. A cidade de São Luís representa um estudo de caso, em que se utilizam teorias desenvolvidas sobre a acumulação entravada e a sociedade de elite, relacionando-as com a produção do espaço urbano nas cidades capitalistas. Por fim, na atual conjuntura da formação social brasileira, não se observa a homogeneização das infraestruturas que caracterizam o capitalismo desimpedido, entretanto verifica-se a heterogeneidade do nível de reprodução da força de trabalho sobre as diferentes áreas do espaço nacional brasileiro.

Palavras-chave: espaço urbano; planejamento territorial urbano; São Luís.

ABSTRACT

PEREIRA, M. R. S. **The social organization of the urban space of São Luís – MA. 2017.** 135 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

This dissertation aims to interpret a social organization of the urban space of the city of São Luís – MA, through demands of social reproduction given by the conditions of production. The theoretical approach, applied in this research, adopts a view of point Marxist and considers that the structuring of space meets the demands of social reproduction. In addition, it discusses two stages of development with corresponding demands: "predominantly extensive" and "predominantly intensive", which can be identified in capitalist societies. This study presents a periodization from the foundation of the city of São Luís, in 1612, to the present day, systematizing it in three stages: the first descriptions formation of the society and occupation of the territory in the colonial and imperial period; The second exposes as social and urban transformations, from 1889 until a decade of 1980; The third approaches the transition from the twentieth to the twenty-first century. The historical rescue reinforces that the principle of capital accumulation is subordinated to expatriation, resulting in an accumulation of capital as a condition of the reproduction of elite society, which originates in colonial Brazil and continues to reproduce in the present day. The city of São Luís represents a case study, using developed theories about an accumulation of obstacles and an elite society, relating them to a production of urban space in capitalist cities. Finally, in the current conjuncture of the Brazilian social formation, there is no homogenization of the infrastructures that characterize unimpeded capitalism, however, there is a heterogeneity of the level of reproduction of the work force on how different areas of the Brazilian national space.

Key-words: urban space; urban territorial planning; São Luís.

LISTA DE IMAGENS

Imagens 01 e 02 – Planta da cidade de São Luís de autoria de Franz Post (1642) e o território ocupado no século XVII.....	p. 21
Imagem 03 – Vista Panorâmica da cidade de São Luís de autoria de Franz Post (1642).....	p. 22
Imagem 04 – Vista Panorâmica de São Luís de autoria de Andrea Antonio Orazi (1698).....	p.26
Imagem 05 – Planta da cidade de São Luís Andrea Antonio Orazi (1698).....	p.27
Ilustração 06 – Planta de São Luís em 1722.....	p.28
Ilustração 07 – Fonte do Ribeirão, São Luís -MA.....	p. 32
Imagem 08 – Ruínas do Forte de Santo Antônio.....	p.32
Imagem 09 – Vista: do Mercado da Praia Grande, Rua Portugal, Praça Gonçalves Dias e Largo do Carmo.....	p.33
Imagens 10 e 11 – Diferentes tipologias arquitetônicas no centro histórico.....	p.33
Imagem 12 – Diferentes tipologias arquitetônicas no centro histórico.....	p.34
Imagem 13 e 14 – Planta da cidade em 1844, com demarcação do eixo Norte-Sul.....	p.41
Imagem 15 - Planta da cidade São Luís de 1858, com delimitação do local onde seria construído o Cais da Sagração.....	p.46
Imagem 16 – Ilha de São Luís com destaque para área do Centro Histórico.....	p.47
Imagem 17 – Detalhe das linhas de bondes na cidade de São Luís.....	p.47
Imagem 18 - Bondes de tração animal na cidade de São Luís.....	p.47
Imagem 19 – Bondes elétricos na atual Rua do Passeio no Centro Histórico de São Luís.....	p.47
Imagem 20 e 21 – Vista externa da fábrica de tecidos do Rio Anil e vista interna.....	p.50
Imagem 22 e 23 – Vista externa da Fábrica Santa Isabel e vista interna.....	p.50
Imagem 24 e 25 – Vista da parte da frente (em 1908) e dos fundos da Fábrica Cântamo (atual).....	p.51
Imagem 26 – Melhorias na pavimentação e instalação de bitolas para os bondes no Largo do Carmo no Centro Histórico de São Luís.....	p.55
Imagem 27 – Planta da cidade de São Luís de 1912, autoria de Justo Jansen Ferreira. (01): Caminho Grande. Caminho D’Ourique.....	p.56
Imagem 28 – O babaçu cultivado no Maranhão.....	p.57
Imagem 29 – O transporte das sacas de babaçu por meio de trem.....	p.57
Imagem 30 – O automóvel ao entrar na estrada Matta-Codó, estradas de rodagem em 1929	

no interior do Maranhão.....	p.59
Imagem 31 – Zoneamento da Cidade de 1936, definindo 04 zonas: central, urbana, suburbana e rural.....	p.64
Imagem 32 – Zoneamento da Cidade de 1938. (01) Delimitação da nova ocupação com uso residencial, adaptado pelo autor.....	p.65
Imagem 33 – Planta da cidade de São Luís em 1950.....	p.66
Imagem 34 - Detalhe da abertura da Avenida Magalhães de Almeida.....	p.66
Imagem 35 – Rua grande nos anos 30, antes das obras de calçamento e pavimentação.....	p.67
Imagem 36 – Avenida Magalhães de Almeida no Centro Histórico de São Luís.....	p.67
Imagem 37 – Mapa da BR-010, conhecida como Belém-Brasília.....	p.68
Imagem 38 – Mapa da BR-135, que liga a cidade de São Luís ao centro sul do país.....	p.68
Imagem 39 – Plano de expansão da cidade de São Luís de 1958.....	p.72
Imagem 40 – Identificação de elementos apresentados no plano de expansão de 1958.....	p.72
Imagem 41 – Plano para o desenvolvimento de São Luís.....	p.74
Imagem 42 – Zoneamento proposto para a ocupação de novos territórios próximos a orla marítima, adaptado pelo autor.....	p.74
Imagens 43 e 44 – Ponte sobre o Rio Anil, ligando centro histórico ao bairro do São Francisco.....	p.80
Imagem 45 – Vista do aterro e da barragem do Rio Bacanga.....	p.81
Imagem 46 – Vista da Ponta D'areia antes do processo de urbanização.....	p.82
Imagem 47 – Vista atual do bairro da Ponta D'areia.....	p.82
Imagem 48 – Vista aérea do complexo portuário e distrito industrial na década de 1970...	p.83
Imagem 49 – Programa de Integração Nacional: Rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.....	p.84
Imagem 50 – Programa de polos agropecuários e agrominerais da Amazônia.....	p.85
Imagem 51 – Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU).....	p.85
Imagem 52 – Mapa com densidades populacionais por setor censitário em São Luís com dados do IBGE/1970.....	p.87
Imagem 53 – Glebas do município de São Luís: Rio-Anil (em amarelo), Itaqui-Bacanga (em azul), Tibiri-Pedrinhas (em bege) e Sesmaria (em vermelho).....	p.90
Imagem 54 – Ponte Bandeira Tribuzzi sobre o rio Anil.....	p.91
Imagem 55 – Complexo esportivo do Castelão.....	p.91

Imagem 56 – Mapeamento dos domicílios de acordo com a renda familiar.....	p.100
Imagens 57 e 58 – Vista aérea do Complexo e do Porto da Alumar.....	p.102
Imagem 59 – Vista do Complexo da Vale e do Porto da Ponta da Madeira.....	p.103
Imagens 60 e 61 - Na imagem da esquerda pode-se demonstrar o complexo portuário na cidade de São Luís, e na imagem da esquerda o eixo rodoviário e ferroviário que o interliga com as demais regiões do país.....	p.103
Imagem 62 – Mapa da hinterlândia do Porto do Itaqui, delimitando sua área de influência econômica e geográfica no território nacional.....	p.104
Imagens 63 e 64 – Área do Núcleo do Centro de Lançamento de Alcântara.....	p.105
Imagem 65 – Localização de Shopping Center na zona urbana do município de São Luís, demarcadas em manchas urbanas.....	p.106
Imagem 66 – Vazios urbanos no município de São Luís.....	p.110
Imagem 67 – Verticalização na cidade de São Luís, com vista aérea dos bairros do Renascença, Ponta do Farol e Ponta D'areia.....	p.111
Imagem 68 – Largo do Carmo, São Luís – MA.....	p.113
Imagem 69 – Vista aérea do núcleo fundacional de São Luís.....	p.113
Imagem 70 - Rua Portugal, São Luís – MA.....	p.114
Imagem 71 - Rua do Giz, São Luís – MA.....	p.114
Imagem 72 – Mapa com os municípios integrantes da RMGSL.....	p.115
Imagens 73 e 74 – Manifestantes plantam bananeiras nas ruas do Coroadinho e ruas com infraestrutura precária na cidade de São Luís.....	p.118
Imagem 75 – Áreas com ocupações precárias em locais de risco na cidade de São Luís....	p.119
Imagens 76 e 77 – Ocupações irregulares em áreas de mangues nas margens de rios e do mar.....	p.120
Imagens 78 e 79 – Construção da Avenida IV Centenário em frente ao Hospital Sarah Kubitscheck e interligação com a Avenida dos Franceses.....	p.121
Imagens 80 e 81 – Vista aérea da via e início das obras do viaduto de conexão da Avenida Expressa com a Avenida Professor Carlos Cunha.....	p.121
Imagem 82 e 83 – Prolongamento da Avenida Litorânea.....	p.122
Imagem 84 – Manchete de um jornal local veiculando a notícia de que o Espigão pode evitar o avanço da erosão sobre o bairro da Ponta D'areia.....	p.123

LISTA DE GRÁFICOS

- Gráfico 01 – Percentual da população da cidade de São Luís, demonstrando que a predominância da população urbana sobre a rural ocorreu no início do século XXI.....p.96
- Gráfico 02 – Relação do IDH da cidade de São Luís nas últimas décadas, relacionando-o com taxas do Estado do Maranhão e do Brasil; e com os municípios que possuem o maior e o menor IDH no território nacional.....p.96
- Gráfico 03 – Índice Gini para o município de São Luís entre as décadas de 1990 e 2010, com mudanças insignificantes, pois o valor permaneceu o mesmo num período de 20 anos.....p.97

LISTA DE TABELAS

- Tabela 01 – Dados da população do Brasil, da Região Nordeste e do Estado do Maranhão, com os seus respectivos índices de urbanização.....p.95
- Tabela 02 – Relação entre o PIB do Brasil, da Região Nordeste, do Maranhão e de São Luís no ano de 2010.....p.98
- Tabela 03 – Constituição do PIB para São Luís no ano de 2010, conforme dados censitários do IBGE.....p.99
- Tabela 04 – Porcentagem de pessoas pobres e extremamente pobres no Estado do Maranhão e São Luís em 2010.....p.99
- Tabela 05 – Recursos financeiros aplicados na região nordeste na década de 1980.....p.101
- Tabela 06 – Shopping Center na cidade de São Luís com suas respectivas localizações e ano de inauguração.....p.106

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	14
2. BREVE HISTÓRICO DA CIDADE DE SÃO LUÍS.....	19
2.1. Ocupação portuguesa no território colonial.....	19
2.2. Idade do Ouro e o desenvolvimento urbano.....	28
3. PERÍODO REPUBLICANO E A CIDADE DE SÃO LUÍS: Estruturação do espaço urbano e as políticas urbanas no século XX.....	52
3.1. O Estado Novo e as intervenções no espaço urbano.....	53
3.2. Políticas Urbanas Nacionais e os seus reflexos na cidade de São Luís.....	76
4. FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE SÃO LUÍS: Transição do século XX para o século XXI.....	92
4.1. Dados socioeconômicos da cidade capitalista.....	94
4.2. Os grandes empreendimentos e a infraestrutura local.....	101
4.3. Tipologia arquitetônica e as políticas de desenvolvimento urbano.....	107
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	125
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	129

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho teve início com “inquietações” sobre uma área na cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, chamada de Coroadinho. Meu primeiro contato com essa localidade ocorreu quando iniciei a docência no curso de Arquitetura e Urbanismo numa Instituição de Ensino Superior. Durante esse período, tive a oportunidade de realizar inúmeras atividades sociais com professores e alunos, envolvendo moradores, líderes comunitários e representantes de movimentos sociais.

Ao iniciar a graduação em Ciências Sociais, a minha visão sobre a percepção da cidade e dos valores colocados como primordiais na prática do planejamento urbano passaram por profundas transformações. Nesse sentido, sempre busquei discutir com estudantes e profissionais da arquitetura e do urbanismo questões como: Qual a função social do arquiteto em nossa sociedade contemporânea? Por que as cidades brasileiras possuem espaços diferenciados? Se existem soluções para os problemas urbanos, porque elas não são adotadas?

Quando fui aprovado no Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, no ano de 2014, tinha como objeto de estudo a área do Coroadinho. Um fato chamava a minha atenção para esse setor da cidade, pois ele foi considerado o 4º maior aglomerado subnormal¹ do Brasil, de acordo com os dados do censo do IBGE de 2010. Antes, o que era apenas um bairro “periférico” da cidade de São Luís, onde eu desenvolvia atividades junto com alunos e professores, recebeu destaque a nível nacional, no âmbito do urbanismo.

No decorrer do mestrado, durante as discussões com professores e colegas de turma, eu percebi que a pesquisa estava restrita a um ponto específico da cidade e resumia-se apenas uma descrição aprofundada daquele local. Sendo assim, durante o processo de orientação deste trabalho, ficou estabelecido o estudo da cidade de São Luís na sua totalidade, relacionando-o com a estruturação do território nacional, tendo em vista que as

¹ É o conjunto constituído por 51 ou mais unidades habitacionais caracterizadas por ausência de título de propriedade e pelo menos uma das características: irregularidade das vias de circulação, do tamanho e forma dos lotes, e carência de serviços públicos essenciais. Consideram-se essenciais: coleta de lixo, rede de esgoto, rede de água, energia elétrica e iluminação pública (IBGE, 2010).

diferenciações no espaço urbano são recorrentes nas cidades brasileiras.

Diante do exposto, essa dissertação de mestrado tem como objetivo interpretar a organização do espaço urbano da cidade de São Luís – MA, por meio das demandas de reprodução social dada pelas condições de produção. A abordagem teórica, utilizada nessa pesquisa, adota um viés marxista e considera que a estruturação do espaço atende as demandas da reprodução social. Desse modo, a concepção da produção espacial no sistema capitalista está como condição, meio e produto da reprodução da sociedade, que o utiliza, para atender às suas necessidades e a sua sobrevivência.

A sociedade capitalista surgiu com o enfraquecimento das relações de servidão e da renda como meio de produção predominante, características pertinentes ao feudalismo. Assim, ocorreu a substituição dos laços servis, mediante o avanço das técnicas produtivas, ocupação das terras que antes eram comuns, e a consolidação da forma-mercadoria como novo princípio de organização social (DÉAK, 2001).

O modo de produção capitalista é constituído por dois aspectos: forças produtivas e relações de produção. O primeiro envolve o conjunto de indivíduos que impulsionam o processo produtivo, incluindo os meios de produção; enquanto o segundo está relacionado com a força física e atividades mentais, com as quais os trabalhadores, utilizando-se dos meios de produção possibilitam que o processo produtivo seja realizado.

Por força de trabalho ou capacidade de trabalho entendemos o conjunto das faculdades física e espirituais que existem na corporalidade, na personalidade viva de um homem e que ele põe em movimento toda vez que produz valores de uso de qualquer espécie. (MARX, 2011, p. 285).

Csaba Déak (2001) infere que no sistema capitalista, tem-se a generalização e a dominação da forma-mercadoria, que se utiliza da produção de valores de uso, pois o valor da produção para a subsistência dos indivíduos se transforma em salário e o excedente é apropriado na forma de lucro. O salário e o lucro são inseridos no valor das mercadorias, e a realização de trocas de produtos equivalentes cria um mercado unificado. De acordo com Marx (2011, p. 57): “A riqueza das sociedades onde rege a produção capitalista configura-se em ‘imensa acumulação de mercadorias’, e a mercadoria, isoladamente considerada, é a forma elementar dessa riqueza”.

A produção capitalista de mercadorias num mercado unificado impõe o fim da divisão entre campo e cidade, criando um espaço único; no qual mercadoria, trabalho e capital

seguem um fluxo livre, permitindo um processo de acumulação autônomo. A primazia da forma-mercadoria e o processo de reificação da produção capitalista são efetuados em primeira instância pelo mercado e em segunda pela intervenção do Estado. Desta forma, a combinação específica de ambos são determinadas pelas condições de mercadorização da produção de acordo com o estágio de desenvolvimento das forças e das relações de produção. Para que uma formação social se reproduza, é necessário que a organização social seja regulada e que exista uma mediação de seus antagonismos, sendo assim o Estado surge como um instrumento de regulação.

Nas sociedades capitalistas podemos identificar dois estágios de desenvolvimento com demandas correspondentes: “predominantemente extensivo” e “predominantemente intensivo”. De acordo com Csaba Déak (2001, p. 127):

No primeiro, a expansão da produção de mercadorias se baseia principalmente na extensão das relações de produção capitalista (isto é, do trabalho assalariado) em detrimento das relações pré-capitalistas, enquanto no último, uma vez esgotadas as possibilidades do primeiro, a expansão só pode se dar mediante a intensificação da produção através do progresso técnico (vale dizer, mediante o aumento da produtividade do trabalho).

O estágio extensivo é caracterizado pelas altas taxas de crescimento propiciadas pela acumulação primitiva e pelo ritmo acelerado do trabalho assalariado. Tem-se um baixo nível de reprodução da força de trabalho, resultante da grande quantidade de mão de obra que saiu do campo para a cidade. Sendo assim, o espaço passa por transformações na sua estrutura política e social, tendo em vista a institucionalização da propriedade privada, o processo de urbanização e industrialização das cidades.

No estágio intensivo a extensão da forma mercadoria e o trabalho assalariado atingem seus limites, ocorrendo o aumento da produtividade do trabalho na ampliação da produção. Na fase intensiva, existe uma maior intervenção do Estado, no sentido de prover condições para o desdobramento da produtividade necessária à continuidade da acumulação. Csaba Déak (2001) analisa que a organização espacial torna-se uma preocupação no estágio de acumulação predominantemente intensiva do capitalismo para o Estado, pois o espaço não pode ser visto apenas como uma nova dimensão da reprodução em sociedade.

No caso da formação social brasileira, não se observa a homogeneização das infraestruturas que caracterizam o capitalismo desimpedido, entretanto verifica-se a

heterogeneidade do nível de reprodução da força de trabalho sobre as diferentes áreas do espaço nacional brasileiro. O princípio da acumulação fica subordinado ao princípio da expatriação, resultando numa acumulação entravada, em que rege o padrão de retirada de parte do excedente, como condição da reprodução da sociedade de elite de extração colonial.

Tanto a acumulação entravada quanto a sociedade de elite tem sua origem na produção da sociedade colonial brasileira, cujas características fundamentais foram conservadas no processo de Independência do Brasil, que internalizou o aparelho estatal e arcabouço institucional, até então assegurado por Portugal, sem alteração nos princípios de organização da produção da sociedade (DÉAK, 2001).

No capítulo 01, descreve-se um breve histórico de formação social da cidade de São Luís durante a Colônia e o Império, entre os anos de 1612 até 1889, data da Proclamação da República. Esse capítulo foi dividido em dois subitens: o primeiro tem início em 1612, quando se funda a cidade, e se prolonga até 1755, com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão; o segundo começa em 1755 e vai até 1889. Nesse primeiro momento do capítulo, relata-se o processo de colonização e de fortificação do território, pelos portugueses, contra as invasões francesa e holandesa que ocorreram na região. Procura-se descrever como se deu formação inicial da sociedade e do modo de desenvolvimento econômico e urbanístico, que ocorreu nesse período.

Na segunda parte do capítulo, busca-se discutir as transformações significativas ocorridas na passagem da Colônia para o Império, devido às ações realizadas pelo Marquês de Pombal, que impulsionaria a economia da região. Comenta-se sobre a importância do ciclo do algodão no Estado do Maranhão, que aliado a fatores externos do mercado internacional, contribuiria para o desenvolvimento econômico local, elevando São Luís à posição de 4ª maior cidade do Império. Nessa perspectiva trazida pelo algodão, aborda-se sobre as mudanças no padrão de comportamento da elite local, que determinaria uma nova forma de organização do espaço, tendo reflexos nas tipologias arquitetônicas e melhorias significativas no meio urbano.

No capítulo 02, trata-se dos processos políticos, econômicos e sociais ocorridos no período republicano, entre os anos de 1889 até 1980, subdividindo-se em 03 fases. Na primeira, faz-se uma breve introdução sobre a transição do Império para a República, de 1889 a 1937, com a instituição do Estado Novo. Na segunda, estabelecem-se as intervenções

realizadas na cidade, considerando a política nacionalista e desenvolvimentista durante a Era Vargas e os seus impactos no meio urbano. No terceiro, que vai de 1958 a 1980, coloca-se em questão a criação do plano de expansão urbana e do plano diretor para a cidade de São Luís, relacionando-os com a instituição dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e o “milagre econômico”, que ocorreu no Brasil.

No capítulo 03, buscou-se demonstrar o processo de transição do século XX para o XXI em São Luís, no período compreendido entre a década de 1980 até os dias atuais, com base em informações do censo de 2010. Sendo assim, procura-se compreender de que forma as intervenções anteriores, ocorridas desde o período colonial, influenciaram no modo de produção da cidade. Apresentam-se os grandes empreendimentos idealizados pelo Governo Federal para a região, os seus impactos na estruturação regional, e de que forma foi implantada a infraestrutura necessária para permitir o funcionamento desse sistema.

Por fim, essa dissertação de mestrado coloca em debate questões do âmbito social, considerando que os entraves econômicos e a fragilização da estrutura produtiva resultam no baixo nível de reprodução da força de trabalho, que é percebido nas precárias condições de vida do trabalhador e diferenças sociais extremas. Assim, deve-se compreender como a sociedade brasileira vem se reproduzindo desde a época colonial, tendo em vista que a natureza da política urbana é condicionada à natureza da sociedade, e tem impactos significativos na organização social do espaço urbano.

2. BREVE HISTÓRICO DA CIDADE DE SÃO LUÍS

2.1. Ocupação portuguesa na cidade de São Luís

Este início, cujo caráter manter-se-á dominante através dos séculos da formação brasileira, gravar-se-á profunda e totalmente nas feições e na vida do país. Particularmente na sua estrutura econômica. E prolongar-se-á até nossos dias, em que apenas começamos a livrar-nos deste longo passado colonial. Tê-lo em vista é compreender o essencial da evolução econômica do Brasil (...). (PRADO JR., 2006, p. 12).

A cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, foi fundada em 1612 pelos franceses e foi documentada pelo padre Capuchinho Claude d'Abbeville. O missionário francês deixou o feito registrado no livro “História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e terras circunvizinhas”, que foi publicado em 1614.

Antes de ser uma cidade, São Luís foi um forte e a sua construção foi o começo do povoamento. A edificação da primitiva estrutura de defesa, garantiria o estabelecimento da França Equinocial e acabou por dar nome à capital maranhense, foi iniciada em 1612 pela expedição colonizadora francesa de Daniel de La Touche, senhor de La Ravardière, sob a proteção da rainha regente da França, Maria de Médici.

A retomada do território ocorreu em 1615, durante a Batalha de Guaxenduba², que foi um importante passo dado pelos portugueses para expulsão definitiva dos franceses, iniciando a sua ocupação em território maranhense. O curto período de permanência francesa e o fato de haver somente poucas construções e uma fortificação militar erguidas na cidade, não permitiram uma efetiva colonização por parte da França.

O traçado original da cidade foi elaborado pelo engenheiro – mor do Brasil, Francisco Frias de Mesquita³ e continha as instruções a serem observadas na implantação e no

² Foi na batalha de Guaxenduba que as Coroas Ibéricas lutaram contra os franceses e seus aliados indígenas pela restauração do domínio português. A batalha foi vencida pela União das Coroas em 4 de novembro de 1615. Vitoriosos, os portugueses mantiveram o nome de São Luís para o núcleo urbano e rebatizaram o Forte de São Felipe, em homenagem ao Rei de Espanha e Portugal, Felipe IV. (LOPES, 2008, p. 13).

³ O engenheiro militar português, Francisco Frias de Mesquita, nascido em 1578, estudou arquitetura em Lisboa e com apenas 25 anos veio para o Brasil com a grande responsabilidade da função de engenheiro – mor, aqui permanecendo por 32 anos. Além de sua contribuição como projetista, também combatia como soldado, tendo participado das lutas pela expulsão dos franceses do Maranhão. Trabalhador incansável, foi o autor de vários projetos de fortalezas no litoral norte e nordeste do Brasil, dentre os quais citamos em 1608 a Fortaleza da Laje em Recife, em 1613, a Fortaleza dos Reis Magos em Natal, em 1614, o Forte de Santa Maria de Guaxenduba como estratégia para expulsão dos franceses e domínio definitivo do território pelos portugueses. (ANDRÈS,

desenvolvimento da futura vila. São Luís seria a primeira cidade brasileira a ter sua planta previamente traçada, em malha urbana ortogonal, posicionada no sentido dos pontos cardeais (ANDRÈS, 2004).

As características do desenho feito por Francisco Frias de Mesquita – com ruas direitas, paralelas e perpendiculares, formando entre elas ângulos retos – foram preservadas no centro histórico da cidade. O engenheiro adotou na traça de São Luís as “*Ordenanzas de Descumbrimiento, Nueva Población e Pacificación de las Indias*” de 1573, que:

(...) no campo urbanístico refletiram as expectativas renascentistas de beleza, simetria e ordenação racional dos espaços públicos, surgidas com a descoberta do desenho em perspectiva. A União Ibérica (entre 1580 e 1640), quando a Coroa Portuguesa esteve sob o domínio espanhol, determinou este desenho próprio e particular ao desenvolvimento do núcleo urbano. (LOPES, 2008, p. 14).

Após a expulsão dos franceses do Maranhão, Frias de Mesquita vai para a costa do Rio de Janeiro em 1617, para projetar e orientar a construção do Forte de São Mateus, próximo a Vila de Cabo Frio. Além dessa fortificação, ele também foi autor de alguns projetos de arquitetura religiosa, entre elas: o Mosteiro de São Bento, no Rio de Janeiro. No ano seguinte, de volta ao Nordeste, projetou e orientou a construção da Fortaleza de Santa Catarina de Cabedelo na costa da Paraíba e, em 1622, o Forte do Mar em Salvador, que mais tarde foi denominado Forte de São Marcelo. Suas obras tiveram contribuição significativa para edificações utilizadas na estratégia de defesa, assegurando a posse e a consolidação do território colonizado pelos portugueses (ANDRÈS, 2004).

Com a consolidação dessa forma urbanística no núcleo fundacional, foram tomadas medidas para integrar o Maranhão à Coroa Portuguesa, como a criação do Estado do Maranhão em 1617, compreendendo as Capitanias do Grão-Pará, Ceará e Maranhão. Segundo Meireles (2001), em 1619, os primeiros colonos chegaram dos Açores ao Maranhão, trazidos por Simão Estácio da Silveira, e a povoação passa a condição de vila. Dessa forma, foi iniciada a plantação de cana-de-açúcar, com a utilização dos índios como mão de obra nos engenhos e nas lavouras. O cultivo da planta, para a produção de açúcar e aguardente em pequena escala, se tornou a principal e a primeira atividade economicamente organizada na região.

A Carta Régia de 13 de junho de 1621 definiu São Luís como capital, tendo Francisco Coelho de Carvalho no cargo de Governador e Capital – General. Em 1641, uma esquadra

holandesa com 2.000 homens de armas às ordens do Almirante *Jeah Cornelizoon Lichardt* e sob o comando do Coronel *Koin Anderson*, saqueia a vila em 25 de novembro e faz prisioneiro o Governador Bento Maciel. Os holandeses ocuparam a cidade pelo período de dois anos, época em que foi registrado o primeiro traçado urbano, situado entre os rios Anil e Bacanga, em forma de um tabuleiro de xadrez, seguindo os pontos cardeais (BURNETT, 2008).

Esse traçado foi representado pelo holandês Franz Post em 1642, demonstrando a fortificação militar construída pelos franceses e as vias ortogonais definidas pelo engenheiro português Frias de Mesquita. Nesta ilustração, pode-se verificar que o núcleo de fundação da cidade, teve origem entre os Rios Anil (01) e Bacanga (02), que deságuam na baía de São Marcos (03).

Imagens 01 e 02 – Planta da cidade de São Luís de autoria de Franz Post (1642) a esquerda; e a imagem à direita representa o território ocupado no século XVII. Legenda: (01) Rio Anil e (02) Rio Bacanga.

Fonte: USP, 2016 / GOOGLE EARTH, 2016.

Franz Post também foi o autor da primeira vista panorâmica de São Luís, que se conhece da cidade, que data de 1642. Na legenda do desenho foram indicadas 08 referências de elementos que compõem a paisagem, são eles: A – *Fluvj ostium* (acesso), B – *Scopulus* (pedregulhos), C – *VRBS S. Lodovici* (cidade de São Luís), D – *Castrum* (castelo), E – *Sugestus torm. ad. pedem montium iuxta littus* (unidades militares aos pés da montanha ao longo da costa), F – *Sacella in montibus posita* (capelas localizadas nas montanhas) e G – *Classis portum subiens* (entrada no porto).

Imagem 03 – Vista Panorâmica da cidade de São Luís de autoria de Franz Post (1642).
Fonte: USP, 2016.

Contemplamos um fluxo de 12 embarcações em volta da área central da cidade numa área que é indicada como a entrada ao porto, o que já demonstrava funcionar como ponto de parada aos navegantes portugueses e de outras nacionalidades, que procuravam um local para descanso e realizar trocas comerciais. Caio Prado Jr. (2006, p.32) conta que somente a Inglaterra, Holanda e França podiam enviar navios para o Brasil, “mas incorporados às frotas ou comboios que se organizavam em Portugal com destino à colônia, e fora dos quais era proibido navegar para lá”.

Tanto no percurso de ida como no de volta, as embarcações deveriam realizar esse trajeto em comboio que, em determinados períodos estabelecidos se organizavam e seguiam o seu destino, tendo em vista conseguir fugir do ataque de corsários e facilitar a fiscalização do comércio, evitando assim o contrabando de mercadorias. A única nação que era proibida se aventurar em terras coloniais portuguesa era a Espanha, esse livre fluxo de embarcações holandesas, contribuiu para que facilitasse a invasão na cidade de São Luís (PRADO JR, 2006).

Na ilustração 03, foram representadas três capelas situadas nas partes mais altas do relevo, a indicação de um pedregulho na baía de São Marcos, que poderia trazer danos às navegações, um castelo que faz referência à fortificação militar deixada pelos franceses, duas pequenas edificações militares situadas logo na margem e na foz do rio Anil. Basicamente, essa vista representava a visão que os navegantes tinham ao se aproximar da cidade de São Luís. Sobre as embarcações no litoral brasileiro, Caio Prado comenta que:

Afora o monopólio de certas atividades, como o da extração do pau-brasil e de outras de somenos importância, os colonos não encontram embaraço algum de ordem econômica. Seus trabalhos e seu comércio eram inteiramente livres, tanto dentro da colônia, como nas suas relações com o exterior. (PRADO JR., 2006, p. 31-32).

Um dos aspectos do liberalismo português se manifestava pelo tratamento dispensado aos estrangeiros, no que se refere ao seu estabelecimento na colônia e a exercerem qualquer atividade, por fim, o próprio comércio direto entre o Brasil e os países estrangeiros também não sofria restrição alguma (PRADO JR., 2006). Essa configuração política e econômica acabou facilitando o acesso dos holandeses no território maranhense, o que acabou resultando na posse do poder da localidade e permanecendo por poucos anos com o comando da cidade.

Os holandeses, quando invadiram São Luís, tinham como objetivo expandir a indústria açucareira, obtendo novas áreas de produção de cana-de-açúcar no interior da capitania. Entretanto, os colonos, insatisfeitos com a presença holandesa, iniciaram movimentos para expulsão deles do Maranhão. Sobre essa invasão, Lopes expõe que:

Além de deixar a cidade quase totalmente deserta, os holandeses abalaram a economia local. Saquearam cerca de cinco mil arrobas de açúcar, estagnando a produção até dos engenhos localizados à margem do Rio Itapecuru no interior da província. Ao cabo de um período de aproximadamente de três anos de ocupação, os holandeses tiveram que enfrentar uma guerrilha que gerou grande destruição na cidade (...). (LOPES, 2008, p. 17).

A cidade ficou sob o domínio holandês até 1644, que após inúmeras batalhas foi retomada por Portugal, tendo como destaque Antônio Teixeira de Melo como um dos líderes do movimento. Em 1654, para impedir novas invasões, o governo da colônia decidiu fundar o Estado do Grão-Pará e Maranhão, independente do resto do país, garantindo a colonização portuguesa, e São Luís continuou como sede da capital (MEIRELES, 2001).

Em 1679, com a posse do primeiro bispo, D. Gregório dos Anjos, foi instalada a diocese do Maranhão, permitindo que a colonização pelos portugueses tivesse nas ordens religiosas um de seus principais instrumentos, tendo a construção de igrejas, conventos e seminários um meio de concretizar a ocupação. Esse processo deixou, como característica peculiar na cidade, muitos edifícios religiosos construídos no período colonial e que existem até os dias de hoje.

A estagnação econômica em São Luís durou até meados do século XVIII, contribuindo para um crescimento urbano lento. A cidade era marcada pela pobreza e a maioria dos

colonos dedicava-se a uma agricultura rudimentar, com predomínio do cultivo da mandioca, do algodão e do tabaco. A economia local encontrou inúmeras dificuldades para desenvolver o mercado de produtos tropicais, como ocorreu em outras localidades ocupadas pelos portugueses, conforme Celso Furtado:

Os solos do Maranhão não apresentavam a mesma fecundidade que os massapés nordestinos para a produção do açúcar. Mas não foi esta a maior dificuldade, e sim a desorganização do mercado do açúcar, fumo e outros produtos tropicais, na segunda metade do século XVII, o que impediu os colonos do Maranhão dedicarem-se a uma atividade que lhes permitisse iniciar um processo de capitalização e desenvolvimento. As suas dificuldades eram as mesmas que enfrentava o conjunto de colônias portuguesas na América, apenas agravadas pelo fato de que eles tentaram começar numa etapa em que os outros consumiam parte do que haviam acumulado anteriormente. (FURTADO, 2007, p.109).

Durante o período que compreende a segunda metade do século XVII e a primeira do seguinte, a população no Maranhão lutou contra as adversidades econômicas e geográficas para manter sua sobrevivência. A falta do desenvolvimento de atividades econômicas significativas contribuía para o enfraquecimento do comércio local, e praticamente obrigava as famílias implantarem uma economia de subsistência (FURTADO, 2007).

No ano de 1682, foi criada a Companhia de Comércio do Estado do Maranhão para administrar os negócios da região e integrá-la ao restante do sistema comercial mantido por Portugal. Mas, o alto preço fixado para os produtos importados, entre outras discordâncias, ocasionaram conflitos nas elites, que mais tarde provocariam a Revolta de Beckman. O movimento foi considerado a primeira insurreição da colônia contra Portugal, que mais tarde foi contido pelas forças governistas (PRADO JR, 2006).

A Revolta de Beckman foi uma rebelião nativista ocorrida na cidade de São Luís no ano de 1684, tendo sua origem na grande insatisfação dos comerciantes, proprietários rurais e população em geral com a Companhia de Comércio do Maranhão instituída em 1682. Desse modo, os comerciantes reclamavam do monopólio da Companhia, enquanto os proprietários rurais contestavam os preços pelos quais a Companhia pagava por seus produtos. Grande parte da população maranhense estava insatisfeita com a baixa qualidade e os altos preços cobrados pelos produtos manufaturados comercializados pela Companhia na região. Além de que, alguns produtos como trigo, bacalhau e vinho chegavam à região em quantidades insuficientes para as necessidades dos proprietários rurais (MEIRELES, 2001).

Acreditava-se que uma das soluções possíveis para parte daqueles problemas seria a escravização de indígenas⁴, porém os jesuítas eram contrários. Assim, na noite de 24 de fevereiro de 1684, os irmãos Manuel e Tomás Beckman, dois proprietários rurais da região, com o apoio de comerciantes, invadiram e saquearam um depósito da Companhia de Comércio do Maranhão. Também, expulsaram os jesuítas da região e tiraram o governador do poder.

A corte portuguesa enviou ao Maranhão um novo governador para acabar com a revolta e colocar ordem na região, resultando na prisão dos revoltosos que foram julgados, sendo os irmãos Beckman e Jorge Sampaio condenados a força. Essa revolta foi mais um movimento nativista que mostra os conflitos de interesses entre os colonos e a metrópole, que demonstrou os problemas de mão-de-obra e abastecimento na região do Maranhão. As ações da coroa portuguesa, que claramente favoreciam Portugal e prejudicava os interesses dos colonos, foram, muitas vezes, motivos de reações violentas por parte da população. Geralmente, eram reprimidas com violência, pois a Coroa não abria mão da ordem e obediência em sua principal colônia.

As políticas de restrições econômicas, por parte da Coroa Portuguesa, tornam-se mais acentuadas à medida que a população colonial vai aumentando, impedindo a produção de qualquer gênero que não interessasse diretamente a metrópole e ao seu comércio, ou que fizesse concorrência à sua produção nacional. Sobre essas ações de opressão administrativas e econômicas, Caio Prado descreveu determinada situação peculiar no ano de 1688, em que:

(...) corre a notícia das descobertas de jazidas de ferro no Maranhão – notícia aliás falsa, – declara-se em Carta Régia que não convinha sua exploração, pois isto seria em grave dano ao comércio do Reino por ser o ferro a melhor mercadoria com que negociava na colônia. (PRADO JR., 2006, p. 33).

Na vista panorâmica de São Luís, elaborada por Andreas Antonio Orazi de 1698, foram definidos alguns elementos naturais e construídos, que eram avistados quando da chegada dos navegantes na cidade, entre eles podemos descrever: a foz do rio Anil e do rio Bacanga, presença de rochas, a fortaleza e igrejas situadas na parte mais alta do relevo. Praticamente a mesma vista elaborada pelos holandeses, quando a sua ocupação no território português,

⁴ Os indígenas brasileiros não se submeteram com facilidade ao trabalho organizado que deles exigia a colonização; pouco afeitos a ocupações sedentárias (tratava-se de povos semi-nômades, vivendo quase unicamente da caça, pesca e colheita natural), resistiram ou foram dizimados em larga escala pelo desconforto de uma vida tão avessa a seus hábitos (PRADO JR., 2006, p. 03).

apresentando-se como uma réplica com estilos artísticos diferenciados.

Imagem 04 – Vista Panorâmica de São Luís de autoria de Andrea Antonio Orazi (1698).
Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL, 2016.

Após 56 anos, desde a primeira vista panorâmica da cidade feita por Franz Post em 1642, Andrea Orazi realizou uma nova ilustração e que manteve as mesmas características já descritas pelos holandeses. Em relação à planta da cidade, Orazi (1698), demonstra a expansão da cidade, seguindo o traçado ortogonal proposto por Frias de Mesquita, em direção ao interior da Ilha, numa pequena faixa territorial delimitada pelos rios Anil e Bacanga. Comparando com a imagem dos holandeses de 1642 (imagem 03), quase nada se modificou no tecido urbano, permanecendo praticamente com a mesma quantidade de quadras e ruas.

A seguir, na imagem 05, que foi intitulada de *Planta dela città de S. Luigi Metropoli del Maragnone*, também de 1698, podemos ver uma grande área com muralha e várias edificações no seu interior, que tinham funções institucionais de uso militar e religioso, 28 quadras completas, a formação de 07 quadras incompletas, 09 vias no sentido leste – oeste e 07 vias no sentido norte-sul, e um total de pouco mais de 160 edificações no núcleo fundacional.

Imagem 05 – Planta da cidade de São Luís Andrea Antonio Orazi (1698). Legenda: (1) Rio Anil, (2) Rio Bacanga. Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL, 2016.

Na margem esquerda do rio Anil existe a representação de poucas edificações no território, demonstrando que já se tinham ocupações na área do São Francisco e da Ponta D'areia. A concentração das quadras vai sendo implantada na parte mais alta do território, procurando encontrar pontos de observação da chegada de esquadras inimigas, considerando as invasões francesa e holandesa ocorridas anteriormente, além de que os dois rios Anil e Bacanga, respectivamente na esquerda e na direita da imagem, sofrem ação da cheia da maré, inundando as porções mais baixas da cidade.

João Lisboa diz que no transcurso do século XVII para o XVIII, a cidade apresentava todos os sinais de decrepitude, acrescentando que, conforme ofício do então Ouvidor-mor João Francisco Leal, datado de 19 de novembro de 1700, seus subúrbios não se estendiam além da Igreja de São João. Isto é, continuavam nos limites que lhe foram dados na planta de 1642 (MEIRELES, 2001).

Em seu primeiro centenário, no ano de 1712, a cidade segundo o testemunho do Padre Jacinto de Carvalho em sua obra “Relação da Missão do Maranhão”, de 1719, era muito formosa por causa das muitas árvores; e, segundo Berredo, que governou o Estado de 1718 a 1722, tinha pouco mais de 1.000 vizinhos. A planta da cidade de 1722 (imagem 06) demonstra a expansão urbana em direção ao centro da Ilha (sentido direito), onde já se podia destacar o Caminho Grande, com um aumento significativo do número de quadras e de vias públicas (MEIRELES, 2001).

Imagem 06 – Planta de São Luís em 1722. Legenda (01) – Caminho Grande.
Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL, 2016.

Na segunda metade do século XVIII, quando a cidade deu um salto populacional de 854 habitantes para 16.580, motivado principalmente pela migração de famílias do arquipélago de Açores e, sobretudo, com a introdução do trabalho escravo africano, o bairro da Praia Grande passou a concentrar as atividades econômicas, com abertura de casas comerciais e, conseqüentemente, resultou numa maior valorização do solo urbano e maior diversidade no tamanho dos lotes (MEIRELES, 2001).

2.2. Idade do Ouro no Maranhão: aspectos peculiares da cidade de São Luís

Frederico Burnett (2008) afirma que a partir de 1750 foram criadas várias ações protecionistas para incentivar a comercialização e exportação dos produtos agrícolas, tais como: arroz, algodão e outros, que foram trazidos para a cidade de São Luís. Reforçando esse relato, Caio Prado diz que o grande gênero tropical produzido na Colônia sempre foi o açúcar, entretanto:

(...) Outro virá emparelhar-se a ele, e sobrepujá-lo-á em breve: o algodão. Embora conhecido imemorialmente, o papel do algodão nunca fora de destaque; em particular na Europa, onde nada havia que o avantajasse às fibras de produção local então utilizadas para os mesmos fins que ele: o linho ou a lã. (PRADO JR., 2006, p. 53).

Com a criação da Companhia Grão-Pará e Maranhão no ano de 1755, a economia local obteve um impulso de melhores técnicas agrícolas para o desenvolvimento comercial

de produtos como o arroz e o algodão⁵, que foram alcançadas pelo fornecimento de créditos de instituições financeiras. Sobre as Companhias, Lopes observa que:

(...) o rei D. José I, através de seu Primeiro Ministro Sebastião José de Carvalho e Melo, Marquês de Pombal, para garantir o fornecimento de matéria-prima para a nascente indústria manufatureira da metrópole, criou uma série de Companhias de Comércio em diferentes regiões de suas colônias, como a Companhia da Ásia (1753), a Companhia da Pesca da Baleia e a da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro (1756) e a Companhia de Pernambuco e Paraíba (1759). Em particular, a Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão, em 1755, introduziu no Maranhão o cultivo do algodão em larga escala, através da mão-de-obra escrava de origem africana. (LOPES, 2008, p. 18).

Inicia-se uma formação econômica no Estado do Maranhão, permitindo sua expressão no contexto colonial português com o estabelecimento da Companhia de Comércio, contribuindo com a expansão das terras, com o aumento do número de escravos e pela ênfase ao cultivo do algodão, da pecuária e da exportação de couros (MEIRELES, 2001).

Celso Furtado (2007) diz que alguns fatores externos influenciaram no desenvolvimento econômico de produtos agrícolas como o arroz e o algodão no Maranhão. Acontecimentos no cenário político internacional como a Guerra de Independência dos Estados Unidos (04/07/1776), fez com que o algodão produzido na colônia portuguesa tivesse projeção internacional. Além disso, as guerras napoleônicas, que resultaram no bloqueio do continente europeu, desarticularam as atividades do vasto império espanhol da América nesse período.

A produção algodoeira constituiu assim uma rica fonte de comércio para algumas regiões do Brasil, em especial o Maranhão, considerando que o algodão era comercializado a preços muito elevados no mercado mundial. Nesse sentido, Celso Furtado observa que:

Tão importante quanto à ajuda financeira, entretanto, foi a modificação no mercado mundial de produtos tropicais provocada pela guerra da independência dos Estados Unidos e logo em seguida pela revolução industrial inglesa. Os dirigentes das companhias perceberam desde o início que o algodão era o produto tropical cuja procura estava crescendo com mais intensidade e que o arroz produzido nas colônias inglesas e principalmente consumidora no sul da Europa não sofria restrição de nenhum pacto colonial. (FURTADO, 2007, p.139).

Os progressos técnicos do século XVIII permitiriam o aproveitamento do algodão em proporção quase ilimitada, e tornando-o a principal matéria-prima industrial daquele momento, entrando para o comércio internacional em dimensões que este desconhecia

⁵ O algodão é produto nativo da América, inclusive do Brasil, e já era utilizado pelos nossos indígenas antes da vinda dos europeus. (PRADO JR., 2006, p. 54).

ainda em qualquer outro ramo (PRADO JR., 2006, p. 53). Dessa forma, verifica-se, mais uma vez, o papel que a função exportadora representa na economia brasileira, considerando que ela é o fator único determinante de qualquer atividade econômica ser desenvolvida.

Considerando o desenvolvimento econômico ocorrido nessa época, pelo aumento da produção e comercialização do algodão, os ingleses e os franceses fixaram grandes companhias exportadoras e importadoras, que permitiram as primeiras relações comerciais com metrópoles europeias. Esse período de franco progresso traduziu-se no enriquecimento material e no aprimoramento intelectual da sociedade que culminou no surgimento de uma elite latifundiária e de uma nobreza rural que conferiu à província uma posição de primeiro plano no cenário nacional (MEIRELES, 2001).

Esse novo ciclo econômico trouxe novos elementos da civilização europeia para a cidade, que passou por um processo de modernização e urbanização, com a construção de novas fontes e infraestrutura para que as ruas recebessem canalização da rede de água e esgotos. O Maranhão considerado como uma região pobre e inexpressiva no conjunto da colônia tem o algodão como produto transformador da economia local, tornando-o uma das mais ricas e destacadas capitanias.

Apesar do grande desenvolvimento econômico colonial ocasionado pela criação da Companhia, já era possível se verificar a ruína econômica do Estado, pois o crescimento se fazia de fora para fora, era dirigido pela Companhia Grão Pará e visava criar excedentes para o Reino de Portugal, além de que o sistema escravagista impedia o surgimento de um mercado interno significativo.

Explorada de forma contínua pela metrópole, a economia maranhense que se expandiu sofreu os danos infligidos às economias periféricas pelo imperialismo da fase mercantil, inclusive a elevada vulnerabilidade em nível de preços e mercados para a sua produção de monocultura. De acordo com Caio Prado (2006, p.54), aquela Companhia funcionava de forma exploratória, fornecendo “créditos, escravos e ferramentas aos lavradores; que os estimulará a se dedicarem ao algodão, cuja favorável conjuntura começava a se delinear”.

Considerando que o monopólio da Companhia de Comércio foi intenso, houve uma reação da Coroa Portuguesa que levou a sua extinção, em 1777. O comércio passou, então, a exportar direto para a metrópole, mas o monopólio e os impostos cerceavam os pequenos comerciantes. Raimundo Gaiosio em seu compêndio da lavoura de 1818, já ressaltava que

vários entraves prejudicaram a prosperidade da lavoura, entre eles: a falta de terrenos, de técnicas, o alto preço do trabalho escravo e o ínfimo preço do algodão devido ao monopólio, que contribuíram para a decadência do Estado. Novamente, o interesse da Metrópole prevaleceu sobre o desenvolvimento da Colônia, contudo Caio Prado reflete sobre o legado que o algodão deixaria no Maranhão:

A Companhia não colherá os melhores frutos do seu trabalho: extingue-se em 1777 com a cessação do seu privilégio que não é renovado. Mas o impulso estava dado e o Maranhão continuará em sua marcha ascendente. Será ultrapassado mais tarde por Pernambuco e Bahia, que contavam ao se lançarem na empresa com recursos de gente e capitais muito mais amplo. Mas o Maranhão terá, pelo menos num momento, seu lugar no grande cenário da economia brasileira. (PRADO JR., 2006, p. 54-55).

A atividade econômica da cultura do algodão teve uma base frágil, pois não houve um processo de racionalização e diversificação da produção agrícola para manter o equilíbrio econômico interno no Estado. Em relação ao açúcar, por toda a segunda metade do século XVIII, sua produção era insignificante e não atendia sequer ao consumo interno da região, sendo que o Estado do Maranhão era abastecido por Pernambuco, situação que perduraria por toda a primeira metade do século XIX (MEIRELES, 2001).

A partir de 1784, o governador José Teles da Silva (1783-1787) deu início ao aterro da Praia Grande, concedendo porções de terras aos ribeirinhos a quem se obrigasse a construir a parte fronteira do cais, conforme plano antes recomendado pela Coroa a seu antecessor. Essa área situada na foz do rio Bacanga sofria ação da maré e estava sujeita a inundação pela água do mar. No ano de 1788, o censo demográfico levantado pelo vigário da freguesia informava, para a cidade, uma população de 16.580 habitantes.

Em 1796, foi construída a Fonte do Ribeirão, no governo de D. Fernando Antônio Soares de Noronha, que possuía três janelas na parte central da fachada que, até hoje, permitem o acesso às galerias subterrâneas, um exemplo marcante de infraestrutura para abastecimento de água da população e sistema de drenagem de águas pluviais. No ano seguinte, foi levantado o Forte de Santo Antônio, na antiga Ponta de João Dias, hoje denominada de Ponta D'areia (SENADO FEDERAL, 1994).

Ilustração 07 – Fonte do Ribeirão. Imagem 08 – Ruínas do Forte de Santo Antônio.
Fonte: IBGE, 2016.

Essa perspectiva de construção de uma fortificação militar num local estratégico permitia controlar o acesso de embarcações para a cidade de São Luís. Isto demonstrava a preocupação da Coroa Portuguesa em proteger o porto responsável pela escoação da produção algodoeira que ganhava destaque no comércio mundial, e de uma cidade que começava a sofrer as primeiras grandes transformações urbanas tendo em vista o desenvolvimento econômico ocorrido naquela época.

No século XIX, o bairro da Praia Grande concentraria as primeiras atividades econômicas de médio e grande porte no Maranhão e se tornaria um centro polarizador do comércio maranhense. No local se instalaram grandes firmas comerciais que abasteciam São Luís e o interior do Estado, onde se realizava o comércio de escravos trazidos da África e enviados para trabalhar nas fazendas de algodão ou nos serviços domésticos da aristocracia rural que habitava os grandes casarões.

Em 1805, o governador D. Antonio Saldanha da Gama conclui as obras que transformam a Praia Grande, à margem direita da foz do rio Bacanga, no bairro do mesmo nome, inclusive com a construção da Casa das Tulhas (atual feira da Praia Grande). Durante esse período, verificou-se o aumento da população, a valorização da área portuária da cidade e a expansão urbana baseada no traçado de Frias de Mesquita, já representados pelos holandeses desde 1642. Dessa maneira, com a vinda da família real para o Brasil a Colônia passaria por transformações políticas e econômicas, sendo assim Csaba Deák analisa que:

A transformação da Colônia, que com a vinda de d. João VI e do governo de Portugal já incorporava, ainda que embrionariamente, os processos decisórios próprios de uma nação-Estado, em Estado legalmente constituído é nosso ponto de partida para captar especificidade do processo de reprodução social em curso no Brasil. (DEÁK, 2010, p. 23).

Em 1815, a cidade contava com uma população de 18.000 habitantes e já apresentavam os sobrados revestidos de azulejos, os mirantes e também as melhorias urbanas como calçamento das ruas. Logo na primeira metade do século XIX, entre 1812 a 1821, o Maranhão foi uma província atípica no Império Brasileiro e mesmo na América Latina. O comércio do algodão colocou São Luís em contato permanente com a Europa e fez a capital maranhense se tornar a quarta mais importante cidade do país, apenas atrás do Rio de Janeiro, Salvador e Recife, conforme descrito por Spix e Martius⁶.

Imagem 09 – Vista: do Mercado da Praia Grande, Rua Portugal, Praça Gonçalves Dias e Largo do Carmo.
Fonte: LOPES, 2008.

A arquitetura colonial portuguesa representava um símbolo de progresso tecnológico e demonstrava o poder econômico de determinadas famílias da região. As tipologias utilizadas nas moradias eram relacionadas com a influência dos proprietários na cidade, sendo assim podemos identificar diferentes tipos de sobrados, com características peculiares, que já demonstravam uma diferenciação social no meio urbano que ia se consolidando.

Imagens 10 e 11 – Diferentes tipologias arquitetônicas no centro histórico.
Fonte: LOPES, 2008.

⁶ Os viajantes naturalistas bávaros Johann Baptiste Von Spix e Karl Friedrich Philip Von Martius, que integraram a comitiva da princesa Leopoldina e viajaram pelo Brasil entre os anos de 1817 – 1820, chegam ao Maranhão em 1819. Embora o número de habitantes pouco exagerado – cerca de 30.000 habitantes – a posição de quarta cidade brasileira de São Luís permanece. (ZENKNER, 2012, p.13)

Imagem 12 – Diferentes tipologias arquitetônicas no Centro Histórico

Fonte: LOPES, 2008.

A primeira metade do século XIX seria marcada por grandes dificuldades financeiras, devido à crise política decorrente da adesão à independência e o cenário de destruição provocado pela revolta da Balaiada, que resultariam num período de estagnação econômica. A economia maranhense continuava sendo agrária e escravista, tendo a população africana chegando a superar de pouco a dos senhores brancos naquela época. Nesse sentido, Meireles relata que com essa abertura dos portos brasileiros em 1808:

(...) instalou-se em São Luís um forte comércio, de princípio principalmente exportador, e logo açambarcado, desde 1812, por um sem-número de formas inglesas, e o que deu lugar à presença, entre nós, de um primeiro representante diplomático estrangeiro. Foi ele Robert Hesketh, cônsul da Inglaterra, digno representante da prepotência mercantil e capitalista anglicana, que não só criou diversos casos com o governador Silva Gama, como chegou a se indispor com os próprios súditos de sua Coroa. (MEIRELES, 2001, P. 257)

Esse período da história maranhense foi caracterizado por dois ciclos em função de sua economia, no caso: do algodão e do açúcar. A recuperação do açúcar iniciou-se em meados do século XIX sob o estímulo do governador Joaquim Franco de Sá, que assumiu como prioridade desenvolver a lavoura em geral, com destaque para a cana-de-açúcar. Para isso, desencadeou intensa divulgação das possibilidades econômicas da fabricação do açúcar a partir da utilização de maquinários modernos: máquina a vapor, engenho de três moendas, caldeira de cobre, alambique do sistema de *Deirone e Caile*, e retificador.

A produção colonial sempre foi organizada em função da produção de um excedente a ser levado à Metrópole. A tradução do termo latim referente a “colônia” significava fazenda, unidade de produção, no caso agrícola, reforçava a sua função de exploração econômica. O sistema de produção colonial sempre foi de exploração e não se pensava em ampliar as atividades comerciais, considerando a ampliação de sua própria reprodução (DEÁK, 2010).

Temendo por motivos políticos o desenvolvimento da indústria colonial, e alarmada também com a concorrência que iria fazer do comércio do Reino, a metrópole manda extinguir em 1785 todas as manufaturas têxteis da colônia com exceção apenas das de panos grossos de algodão que serviam para vestimenta dos escravos ou se empregavam em sacaria (PRADO JR., 2006, p. 74).

No início do século XIX, com a transição do período colonial para o Império, a indústria capitalista brasileira toma logo tamanho vulto que ofusca o capitalismo comercial (representado pelo pacto colonial), resultando no declínio do antigo sistema colonial, que representava o exclusivismo do comércio das colônias para as respectivas metrópoles. Prende-se isto a uma transformação econômica profunda: é o aparecimento do capitalismo industrial em substituição ao antigo e decadente capitalismo comercial (PRADO JR., 2006).

Em particular, no Maranhão continuaria ainda a produção do algodão sendo desenvolvida em grandes latifúndios com mão de obra escrava, e voltada para o mercado externo. Não se cogitava ainda, a implantação de indústrias locais que pudessem produzir produtos manufaturados, fato este que só viria a acontecer no início do período republicano. Sendo assim, a cidade de São Luís entra no período imperial com as mesmas características de organização social e econômica que eram predominantes na estrutura colonial, e que atendia os anseios de governantes e proprietários de terra, pelo menos até o momento.

Não gozou o Brasil sob o Império, apesar de todos os progressos realizados, em nenhum momento, pode-se dizer, de estabilidade e segurança financeira. O que isto representou como obstáculo ao seu desenvolvimento normal é difícil de avaliar; mas não há dúvida de que tal instabilidade é o principal responsável pela falta de consolidação da vida econômica e social brasileira e pela feição caótica que toma a evolução da nossa economia. (PRADO JR., 2006, p. 148).

Com a constituição do estado independente, e estando as questões de ordens institucionais e econômicas “resolvidas”, opera-se a transformação que permite a preservação da ordem econômica e social. Nesse contexto, o que antes era considerado como exploração colonial torna-se expatriação de excedente, enquanto a colônia passa a ser nação-Estado ainda “do Terceiro Mundo”, ou “dependente”. Sobre o nascimento dessa nova nação, Csaba infere que:

(...) o Estado brasileiro assumiu uma dívida externa que seria um dos principais meios para transformar aqui, no sentido estrito de dar nova forma a – a remessa de uma parcela do seu excedente produzido para fora do país: no caso, o tributo colonial toma a forma de pagamento de juros sobre a dívida externa. (DEÁK, 2010, p. 27).

De acordo com Meireles (2001, p. 206), a adesão do Maranhão à Independência “foi uma ação de fora para dentro, forçada, haja vista que em nossa província não se haviam oferecido manifestações bastantes que nos permitam reconhecer que aqui tenha havido, internamente, clima para uma adesão espontânea imediata”. Durante o período colonial, a unidade estatal do Maranhão sempre foi separada do Brasil, portanto manteve lealdade à Coroa Portuguesa, que foi reforçada pelo fato de que um grande número de pessoas foi formado na Europa, o que fortaleceu os vínculos com a metrópole. Nesse sentido, Meireles (2001, p. 206) comenta que:

“Consequentemente, nem do contrário poderia ser, o brado de Independência ou Morte, gritado às margens do Ipiranga, ecoaria de norte a sul, de leste a oeste, sobre toda a extensão abrangida por todas as províncias brasileiras e as que haviam sido maranhenses, e teria de vencer os obstáculos e resistências que se lhe fossem antepondo aqui e lá, até a consecução da unidade nacional objetivada”. (MEIRELLES, 2001, p. 206).

A Junta Provisória e Administrativa, instituída no Maranhão, desconhecia a autoridade imperial que se arrogava o príncipe regente do Brasil, as ordens expedidas da cidade do Rio de Janeiro eram retransmitidas para Lisboa, como prova de lealdade incondicional do povo maranhense. Realizaram-se acordos com os governos das províncias vizinhas, como o Piauí e o Pará, como forma de manter um compromisso de recíproca assistência na manutenção da legalidade (MEIRELES, 2001).

Em novembro de 1822, chegavam a São Luís informações de que a vila de São João do Parnaíba, no Piauí, aderiu à independência brasileira. Dessa forma, a Junta instigou-os à resistência, fazendo ressaltar as conveniências de ordem política, econômica e social que aconselhavam a continuidade na comunhão com Portugal, a que tudo sempre nos ligava, ao invés do Brasil.

Preocupados com essa situação, parte da população acreditava na impossibilidade e insanidade de qualquer oposição e resistência a um fato do determinismo histórico que, mais ou menos dias, seria fatal. Sendo assim, era preferível que a decisão da adesão à independência partisse da capital, e não imposta pelo interior, que já se previa que era sublevado e arrastado pela subversão que viria do Ceará, através do Piauí. Assim, o governo provisório do Maranhão:

(...) resolveu despachar com urgência para Lisboa, o sargento-mor das milícias José Manuel Rodrigues Pançadilha, com o pedido de reforço de mil caçadores e de providências e recursos para o reparo do forte de Santo Antônio da Barra, a fim de

melhor poder defender a capital ou, mesmo, tentar eficaz ajuda à resistência do Piauí. (MEIRELES, 2001, p. 207)

Apesar de toda a resistência por parte da província do Maranhão contra o Império Brasileiro, no dia 28 de julho 1823, às 11 horas, proclamou-se solenemente a adesão do Maranhão à independência do Império do Brasil, festejada com salvas de artilharias dos fortes e embarcações, e com o repique dos sinos (MEIRELES, 2001).

No processo que resultou na histórica decisão da adesão, um almirante escocês, chamado Lord Cochrane, teve um papel crucial neste processo e por conta dos trabalhos prestados a D. Pedro I, de grande importância para debelar a resistência do estado a aderir ao Império, fez com que ele recebesse o título de Marquês do Maranhão. Com um histórico de serviços prestados a chilenos e peruanos na guerra pela independência da Espanha, ele chefiou a marinha de guerra brasileira e comandou o cerco a São Luís no momento mais tenso de um longo processo de resistência, que culminou finalmente com a decisão do Maranhão de aderir à nova ordem política e se incorporou ao Império, quando os navios chefiados por Cochrane já estavam na Baía de São Marcos e com os canhões apontados para São Luís (MEIRELES, 2001).

Desde a “*adesão*”, planos recolonizadores e intentos republicanos – reais ou imaginários – potencializaram as discórdias e transpareceram a importância de outros projetos, que não o monárquico-constitucional delineado a partir do centro-sul. Contudo, em meio a tais alternativas, uma nova ordem se instituía e contava para tanto com instrumentos de legitimação do novo Estado, dentre eles, o juramento à Constituição de 1824 e as comemorações em louvor ao Imperador e a seus familiares (MEIRELES, 2001).

Csaba (2010, p. 25) nos diz que o “arcabouço institucional do novo Estado foi assentado na Constituição de 1824, de forma liberal e de conteúdo elitista”, sendo assim existia uma desconexão entre a forma (burguesa) e o conteúdo (elitista) da estrutura institucional que:

(...) seria cuidada pela produção daquilo que acaba vindo a constituir uma dupla farsa: a “*adaptação*” – ou simples adoção – da ideologia liberal. Se na sociedade burguesa a ideologia esconde a essência (a dominação de classe), ao menos ela se apoia em algumas aparências (decorrentes da igualdade formal na reificação das relações sociais). (DEÁK, 2010, p. 26).

Nessa fase do início do Império, além do início de uma crise agrícola, o Maranhão também passava por esses momentos de instabilidade política. Os conflitos do pós-

Independência ainda repercutiam, e uma prova disso era a ausência de Pedro José da Costa Barros, nomeado pelo Imperador para o cargo da presidência de província, que só pode assumir em setembro de 1825. Com a adesão da província do Maranhão à Independência, temos a cidade de São Luís, como capital, com 19.611 almas, 12 vilas e mais 19 povoações. O aumento populacional foi influenciado pela grande quantidade de homens que vieram de outras províncias com o intuito de reforçar o processo de independência, originado no sul do país (MEIRELES, 2001).

Considerando o cenário de lutas políticas, a ideia republicana inflamava os mais exaltados, que até então eram neutralizados pela prudente e sábia orientação de conciliação de José Bonifácio, que soube como evitar a fragmentação do Império, à semelhança do que se passara com os domínios sul-americanos da Espanha.

Na regência, essa luta chegou a seu paroxismo – a Revolução Praieira, em Pernambuco; a Sabinada, na Bahia; a Guerra dos Farrapos, no Rio Grande do Sul; a Vinagrada, no Pará.

A Balaiada no Maranhão, cronologicamente desse ciclo, é fruto também da exaltação de ânimos existentes, em que pese à circunstância de sua característica essencial de um movimento das massas rurais contra os potentados. (MEIRELES, 2001, p. 232)

Quando o Maranhão foi invadido por milhares de homens que constituíam um exército auxiliador, em face da campanha da Independência, esses homens não eram soldados de linha e não tinham disciplina militar. Na grande maioria, eram aventureiros que possuíam uma vida desregrada, desconheciam o princípio tradicional de autoridade e lutavam pelo ideal que acreditavam. A maioria não tinha como regressar as suas terras e muitos não tinham para onde voltar, ficando pelos sertões, de forma ociosa e desajustada, lutando em algumas revoltas, entre elas a de 1824 e de 1831 (MEIRELES, 2001).

Nesse contexto, a capital estava numa luta política constante, o interior estava infestado de bandidos, desajustados, ex-revolucionários, e os saques realizados as vilas eram bem comuns. Meireles (2001, p. 233-234) analisa que:

Uma erupção de velhos ódios recalcados, por parte de colonos humilhados e explorados que, sem orientação, sem um objetivo preconcebido, envenenados pela demagogia de uma oposição política desabrida, atiraram-se à luta, como num estouro de boiada, quando se reconheceram ludibriados pela independência, que fora um mito, uma miragem que não satisfizera a seus elementares anseios de liberdade, de igualdade e de fraternidade. O Brasil, o Maranhão, havia se tornado independente de Portugal, mas a vida para eles, por isso, não mudara absolutamente em nada.

De maneira geral, as lutas eram recorrentes e pelos seguintes motivos: na tentativa de vingar uma prisão injusta, para lavar a honra pessoal, para reparar o furto legalizado, para entrar a extorsão fiscal, para escapar ao recrutamento, para livrar-se da perseguição e da humilhação, para brigar contra o rico, o poderoso e a autoridade. A sociedade via o momento como a oportunidade das vinganças, sendo assim o irracional dominava o centro da sociedade.

O governo está tonto; não há um plano militar. Luta-se e volta-se a lutar nas mesmas localidades, e os Balaíos parecem renascer dos próprios cadáveres de seus companheiros. Por fim, o presidente e o comandante-das-armas se desavêm, acossados ambos pelos virulentos ataques da imprensa, que encontram eco alarmante na Corte.

É, então, que o Governo Central, reconhecendo o agravamento constante e crescente da situação maranhense, nomeia (12.12.1839) novo presidente da província e comandante-das-armas, cumulativamente, o coronel Luís Alves de Lima, o futuro Duque de Caxias, que trouxe para o secretário o dr. Domingos José Gonçalves de Magalhães, depois visconde de Araguaína. (MEIRELLES, 2001, P. 237)

Esses conflitos decorrentes entre as regiões do norte e o Império interferiram no comércio do algodão do Maranhão e as metrópoles europeias, contribuindo ainda mais para o declínio econômico da elite na cidade de São Luís. Nas regiões norte e nordeste, principalmente nas províncias do Maranhão, Pernambuco, Alagoas e Paraíba ocorria o cultivo de algodão em conjunto com culturas de alimentos (para a própria subsistência e venda nos mercados locais), que era produzido por pequenos e médios lavradores.

As grandes distâncias, que encareciam o custo do transporte, mais os impostos interprovinciais para o trânsito de mercadorias, restringiam consideravelmente a capacidade de distribuição por parte dos produtores destes setores voltados ao mercado interno. Sendo assim, eram comuns os golpes realizados no comércio, como Meireles (2001, p. 258) exemplifica:

Crises de largas consequências foi a inundação da praça, desde o fim do primeiro quartel do século, de moedas falsas de cobre a princípio cunhadas em Nova York, nos Estados Unidos, e depois, quando evidenciadas a lucratividade e a impunidade do negócio já até então denunciado pela imprensa daquele país, feitas aqui mesmo, em Caxias, o que obrigou o governo provincial a, primeiro, desvalorizar o cobre em circulação e recolhê-lo (3.10.1833) e, depois, a pôr em curso o papel-moeda, em cédulas provisórias autorizadas pelo Conselho Provincial (22.9.1834). (MEIRELLES, 2001, P. 258)

No período das Regências, entre 1831 a 1840, muitas revoltas eclodiram pelas províncias do Brasil, decorrentes da crise econômica e do descontentamento com a situação

política geral. No caso da Balaiada (1838) no Maranhão, a desorganização da produção do algodão criou condições para esse conflito que envolveu no Maranhão uns 31 mil homens armados dos quais 3.000 eram escravos foragidos e devastou todo o Vale do Itapecuru e a Baixada Maranhense (PFLUEGER, 2012).

Em 1836, a cidade contava com cerca de dois mil e duzentas casas, onde viviam aproximadamente 25.000 pessoas. Nesse período, o suprimento de água potável já era assegurado por meio da Companhia das Águas que abastecia a população e contava com seis fontes (do Ribeirão, das Pedras, do Bispo, do Mamoin, do Alecrim e do Marajá) e seis chafarizes localizados nas principais praças. Uma obra de engenharia admirável, de galerias subterrâneas com seus paredões laterais suportando abóbodas de berço feitas de tijoleiras de cerâmica, garantiu durante os séculos, a drenagem das fortes chuvas equatoriais.

Com fim da Balaiada em janeiro de 1841, o progresso econômico não se manteve, e mesmo após as lutas da Independência, a economia maranhense entrou em declínio. A estagnação prolonga-se e acaba forçando uma migração de trabalhadores para os seringais da Amazônia, com o intuito de prosperidade econômica (MEIRELES, 2001).

Na década de 1840, a economia da cidade de São Luís contava com pouco mais de 51 fábricas voltadas para a produção de cal, açúcar e arroz (BURNETT, 2008). Entretanto, segundo Meireles (2001), a economia do Maranhão ainda podia ser denominada “a economia do algodão”, pois a participação desse produto na exportação do estado variou entre 73% e 82%, e mesmo nos períodos de crise o algodão se manteve como o mais importante produto de exportação maranhense, até os primórdios do século XX.

No governo de Interno Silva Lobo, em 1843, que concorreu para o abrandamento de exaltação de ânimos, quando as lutas consequentes da adesão à independência, foi responsável pela primeira iluminação pública na cidade de São Luís. O cais da sagração foi entregue à responsabilidade do engenheiro militar capitão José Joaquim Rodrigues Lopes (MEIRELES, 2001).

A planta datada de 1844 demonstra que a área urbana era limitada por uma reta norte-sul formada pelas ruas dos remédios, desde a ponta do Romeu e do Passeio, que não ia além da rua das Cajazeiras, onde era o cemitério (hoje atual hospital Djalma Marques). Depois, via-se o Caminho Grande alongando-se para o interior da ilha.

Imagem 13. Planta da cidade em 1844, com demarcação do eixo Norte-Sul. Legenda: (01) Caminho Grande e (02) Reta Norte-Sul. Imagem 14: Demarcação da ocupação do território no ano de 1844 em planta atual. Fonte: LOPES, 2008. GOOGLE EARTH, 2016.

A partir de 1846, a cultura maranhense do algodão passou a fazer-se a custos crescentes devido à importação de escravos que começou a se tornar inviável e a expansão da economia agroexportadora do café, no sudeste brasileiro. Outro fator que aumentou a crise estava relacionado com o aumento da demanda de mão-de-obra escrava, que transformava o tráfico interno dessa força de trabalho, em um negócio cada vez mais atrativo para proprietários maranhenses, ou seja, vender escravos era mais lucrativo que produzir algodão (MEIRELES, 2001).

Apesar da crise que vinha se consolidando no cenário local, a cidade crescia enfrentando dificuldades econômicas, sendo que nos fins dos anos de 1840, foram fundados um gabinete português de leitura e um hospital português, serviço de navegação a vapor e um parque bancário. Surgiu também, o primeiro Banco Comercial do Maranhão, com um capital de Rs. 1.000:000\$000, e em 1869 o segundo Banco Comercial, com um capital de Rs. 2.000:000\$000, o primeiro organizado por Joaquim Marques Rodrigues, e o segundo por Martinus Hoyer. Por fim, o Banco Hipotecário e Comercial do Maranhão, com um capital de Rs. 6.000:000\$000 (MEIRELES, 2001).

Antonio Joaquim Alves do Amaral, em 1848, deu a São Luís sua primeira arborização urbana e Honório Pereira de Azevedo Coutinho contratou a navegação do rio Itapecuru-Mirim⁷. No Governo de Franco de Sá (1849 – 1851) foi quem primeiro consignou em orçamento uma verba para obras públicas, reorganizando a Tesouraria da Província:

⁷ Lei Provincial nº. 255, de 03 de dezembro de 1849.

(...) cuja situação financeira vinha se agravando de ano para ano com os déficits sucessivos, ao mesmo tempo em que, cuidando da situação econômica e em face da crise do mercado do algodão, incentivou a lavoura da cana e a indústria do açúcar; e, no seu propósito de incrementar o comércio, rasgou estradas e construiu pontes (...). (MEIRELES, 2001, P. 248-249).

A primeira metade do século XIX representou um avanço nas melhorias do espaço público da cidade de São Luís, resultantes da prosperidade da produção agrícola do algodão no Estado do Maranhão. Contudo, durante todo o Império, a cidade de São Luís enfrentou dificuldades no desenvolvimento da economia de monocultura exportadora e de mão de obra escravagista, o que contribuiu para a estagnação econômica do período republicano e do crescimento urbano.

No século XIX, ao apogeu da economia agroexportadora do algodão vinculou-se ao ciclo literário do Grupo Maranhense (1832-1868), onde se destacavam as figuras de Gonçalves Dias, poeta romântico brasileiro; Odorico Mendes, intelectual humanista que traduziu Homero e Virgílio para o português; João Lisboa, escritor e jornalista; Sotero dos Reis, filólogo e professor de Literatura Romana; Antonio Henriques Leal, historiador dedicado à biografia de vultos notáveis, que escreveu o *Pantheon Maranhense* (1875); entre outros intelectuais que, ligados a grandes proprietários rurais, formaram-se em Portugal, Inglaterra e França (LOPES, 2008).

Vários intelectuais do Grupo Maranhense, interessados pela linguística portuguesa, deram importantes contribuições para a filologia. Não por acaso, diz-se que no Maranhão, cujo primeiro donatário, João de Barros (1496-1570) escreveu a primeira Gramática da Língua Portuguesa (1540). A proximidade das relações comerciais com a Europa e a influência do modelo intelectual francês – na educação, nos costumes, nas artes – faz-se sentir, inclusive, na decoração dos sobrados de arquitetura tradicional luso-brasileira, que abrigavam salas sofisticadamente decoradas numa imitação aos salões da nobreza francesa. Toda uma decoração compatível com os hábitos daquela elite afrancesada foi usual nos sobrados das poucas famílias de maior projeção (LOPES, 2008).

A Lei de Terras, instituída em 18 de setembro de 1850, foi à primeira iniciativa no sentido de organizar a propriedade privada no Brasil, e surge no mesmo ano da Lei Eusébio de Queirós, que previa o fim do tráfico negreiro e sinalizava a abolição da escravatura no Brasil. A Lei nº 601 / 1850, considerada como um dos marcos do capitalismo no Brasil, trata das:

(...) terras devolutas no Império, e acerca das que são possuídas por título de sesmaria sem preenchimento das condições legais, bem como por simples título de posse mansa e pacífica; e determina que, medidas e demarcadas as primeiras, sejam elas cedidas a título oneroso, assim para empresas particulares, como para o estabelecimento de colônias de nacionais e de estrangeiros, autorizado o Governo a promover a colonização estrangeira na forma que se declara. (BRASIL, 1850, p.01)

Além de instituir a terra como elemento que seria comercializado, já que sua obtenção poderia ser feita mediante a compra, também colocou requisitos específicos para que os imigrantes tivessem acesso a terra, por meio de títulos onerosos, e que substituiriam a mão de obra escrava. O período anterior à instituição da Lei de Terras, o território pertencia a Coroa Portuguesa que cedia determinada porção do território, tendo em vista a produção de matérias primas que deveria ser enviada a metrópole, e que caracterizou a economia colonial do Brasil.

Raquel Rolnik (1997, p. 20) comenta que até 1822, o regime jurídico da propriedade de terras tinha como fundamento “(...) a sesmaria, forma de propriedade instituída pelo Estado absolutista português em 1735, por D. Fernando I. Cabe aqui ressaltar a especificidade da experiência portuguesa no que se refere ao regime de propriedade”.

Com a instituição da Lei de Terras, os limites precisos do terreno passam a ser importantes quando se trata de a ele atribuir um preço e de registrá-lo enquanto propriedade definitivamente privada e que seria subtraída da esfera comunal. Nesse contexto, Raquel Rolnik conclui que:

Foram duas as implicações imediatas dessas mudanças: a absolutização da propriedade, ou seja, o reconhecimento do direito de acesso se desvincula da condição de efetiva ocupação, e sua monetarização, o que significa que a terra passou a adquirir plenamente o estatuto de mercadoria. (ROLNIK, 1997, p. 23).

O Império determinava que ficassem proibidas as aquisições de terras devolutas⁸ por outro título que não seja o de compra, com exceção das terras localizadas em áreas de fronteiras com países estrangeiros, que poderiam ser concedidas de forma gratuita. O governo passaria a reservar parte das terras devolutas para a colonização dos indígenas, fundação de povoações, abertura de estradas e quaisquer outras servidões, inclusive para

⁸ Art. 3º. São terras devolutas: §1º. As que não se acharem aplicadas a algum uso publico nacional, provincial ou municipal; §2º. As que não se acharem no domínio particular por qualquer título legítimo, nem forem havidas por sesmarias e outras concessões do Governo Geral ou Provincial, não incursas em comisso por falta do cumprimento das condições de medição, confirmação e cultura; §3º. As que não se acharem dadas por sesmarias, ou outras concessões do Governo, que, apesar de incursas em comisso, forem revalidadas por esta Lei; §4º. As que não se acharem ocupadas por posses, que, apesar de não se fundarem em titulo legal, forem legitimadas por esta Lei (BRASIL, 1850).

implantação de estabelecimentos públicos e para a construção naval (BRASIL, 1850).

Os possuidores de terra de cultura e criação, qualquer que seja o título de sua aquisição terá preferência na compra das terras devolutas que lhes forem contíguas, contanto que mostrem pelo estado da sua lavoura ou criação, que tem os meios necessários para aproveitá-las. Além disso, em relação aos estrangeiros que comprassem terras, e nelas se estabelecessem, ou que viessem a sua custa exercer qualquer indústria no país, seriam naturalizados depois de dois anos de residência e ficariam isentos do serviço militar, menos da Guarda Nacional dentro do município.

Art. 18. O Governo fica autorizado a mandar vir anualmente à custa do Thesouro certo numero de colonos livres para serem empregados, pelo tempo que for marcado, em estabelecimentos agrícolas, ou nos trabalhos dirigidos pela Administração publica, ou na formação de colônias nos logares em que estas mais convierem; tomando antecipadamente as medidas necessárias para que taes colonos achem emprego logo que desembarcarem. (BRASIL, 1850, p. 03)

A Lei de Terras e a abolição do tráfico negreiro, ambas em 1850, constituem apenas o reconhecimento no nível institucional, em vista da falência de fato do trabalho escravo. Dessa maneira, a relação salário seria o próprio fundamento da produção capitalista, e a especificidade do processo de reprodução social no Brasil deveria ser definida em relação a esse mesmo modo de produção (DEÁK, 2010).

Para Caio Prado Jr. (2006, p.112), das transformações ocorridas no Brasil no curso do século XIX, “nenhuma terá contribuído para modificar a fisionomia do país como a verdadeira revolução que se opera na distribuição de suas atividades produtivas”. Desse modo, ele demonstra dois fatos que constituem aquelas transformações:

(...) o deslocamento da primazia econômica das velhas regiões agrícolas do norte para as mais recentes do Centro-Sul (o Rio de Janeiro e partes limítrofes de Minas Gerais e de São Paulo). Outro é a decadência das lavouras tradicionais – de cana-de-açúcar, do algodão, do tabaco –, e o desenvolvimento paralelo e considerável da produção de um gênero até então de pequena importância: o café, que acabará por figurar quase isolado na balança econômica brasileira. (PRADO JR., 2006, p. 112).

A lavoura do café marcou na evolução econômica do Brasil um período bem caracterizado, em que durante três quartos de século, concentrou-se nela quase toda a riqueza do país. Mesmo em termos absolutos ela seria notável, pois o Brasil seria o grande produtor mundial, com um quase monopólio, de um gênero que tomaria o primeiro lugar entre os produtos primários no comércio internacional (PRADO JR., 2006).

Social e politicamente foi a mesma coisa. O café deu origem, cronologicamente, à última das três grandes aristocracias do país, depois dos senhores de engenho e dos grandes mineradores os fazendeiros de café se tornam a elite social brasileira. (PRADO JR., 2006, p. 120-121).

O considerável desenvolvimento da lavoura cafeeira pode ser considerado como primeiro fator no reajustamento da vida econômica do Brasil, desde a transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro e a emancipação política do país. Isto reforçaria a manutenção da estrutura tradicional da economia brasileira, voltada inteiramente para a produção intensiva de uns poucos gêneros destinados à exportação.

A segunda metade do século XIX marcou o momento de maior transformação econômica na história brasileira, tendo em vista a emancipação do país da tutela política e econômica da metrópole portuguesa. Durante o segundo reinado, Eduardo Olímpio Machado governou a província de São Luís no período de 1851 até 1855. No seu governo, dedicou-se aos problemas das obras públicas dentre elas: a fundação do asilo de Santa Teresa voltado para a educação de crianças expostas e órfãs, e o início do Dique do Desterro. De acordo com Meirelles (2001, p. 249):

Foi ele o primeiro de nossos governantes a se aperceber do que viria o babaçu a representar na economia do Maranhão, como o fez ressaltar em seu relatório do ano de 1854. Diga-se, ainda, que nomeou uma comissão para estudar o ouro do Maracaçumé, organizando a Companhia de Mineração Maranhense, a qual chegou a estudar, também, as jazidas de cobre do Grajaú, e mais, que redigiu os estatutos e organizou uma comissão para fundar uma Caixa Econômica.

Durante o período imperial, em particular durante o segundo reinado, as obras públicas ganhavam destaque nos relatórios dos presidentes da Província do Maranhão, informando datas, custos e avanços da instalação de iluminação pública a gás encanado, calçamento de inúmeras ruas, reformas no palácio do governo e na Capitania do Porto.

O impacto das construções que já se realizavam do cais sobre a cidade foi grande, que influenciou Josué Montello a escrever um romance intitulado “Cais da Sagração”. A obra foi iniciada em 1841, mesmo ano de coroação de Dom Pedro II como imperador do Brasil, motivo pelo qual o cais foi nomeado de “Sagração” (MARQUES, 1970).

Imagem 15 - Planta da cidade São Luís de 1858, com delimitação do local onde seria construído o Cais da Sagração.

Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL, 2016.

Novas perspectivas econômicas sobrevieram com a Guerra de Secessão, ocorrida nos Estados Unidos entre 1860 e 1865, que resultou no aumento da demanda pelo algodão no mercado internacional, estimulando novamente, a atividade algodoeira também no Maranhão. Esta iniciativa incentivou o comércio na região, pois com a Guerra, houve uma interrupção na produção de algodão nos Estados Unidos e o Maranhão passaria a fornecer a matéria-prima para a Inglaterra (MEIRELES, 2001).

Contudo, os americanos, ao retomarem sua produção após o conflito, logo reverteram esse quadro, com a melhor produtividade dos seus cultivos, entre outros fatores, e a lavoura algodoeira maranhense entrou novamente em crise, agravada pela extinção da escravidão, que viria acontecer em 1888, e pela força do extrativismo da borracha amazônica, que entrou na disputa pela força de trabalho ainda disponível no Maranhão. Jerônimo de Viveiros (1999) conta que a situação era crítica, pois cerca de 70% dos engenhos de cana-de-açúcar e 30% das fazendas algodoeiras fecharam as suas portas.

Em 15 de fevereiro de 1863, é inaugurado o novo serviço de iluminação à base de gás carbônico, espalham-se pela cidade 498 postes e 451 prédios são atendidos pela nova infraestrutura. João Silveira de Sousa foi o político responsável pela contratação dos ingleses Silvestre Battin e Marcus William para realizar o serviço de iluminação a gás da capital. Augusto Olímpio proporcionaria o primeiro serviço de transportes urbanos, com bondes de

O dualismo político-partidário foi algo presente durante todo o período do Império no Maranhão, representados pelos partidos: conservador e liberal. Todo o longo reinado do segundo imperador, de 1860 a 1889, quase meio século exato, é a história da luta política entre esses dois partidos, que se revezavam no poder. De acordo com Meireles (2001), a cidade de Alcântara⁹ foi um eixo estruturante do cenário político maranhense.

Nessa definição mais partidária que ideológica Alcântara teve papel saliente, preponderante mesmo, sobre o de São Luís, de vez que ali se concentrava a elite da nobreza rural da província, de que saíram os chefes e os próceres das facções que se digladiavam. De um lado, os conservadores – os Viveiros, os Mendes, os Sousa, os Cerveira; do outro, os liberais – os Costa Ferreira, os Franco de Sá, os Ribeiros, os Serrão (MEIRELLES, 2001, p. 242).

Meireles (2001) diz que a “colônia inglesa” no Maranhão viveu dentro de sua intolerância racial e religiosa, com sua igreja, seu cemitério, seus médicos, suas vivendas construídas nos subúrbios, e unidas num *trust* que monopolizou o comércio exportador do algodão, graças às facilidades de uma frota mercante que a servia com exclusividade, e do amplo mercado consumidor. Em seguida aos ingleses, vieram os franceses, com seus comércios especializados em artigos de luxos, joias e perfumes. Sobre o domínio dessas atividades comerciais no Brasil, desenvolvidas por estrangeiros, Caio Prado analisa que:

Aos ingleses caberão sobretudo o grande comércio, as transações financeiras; aos franceses, o negócio de luxo e de modas. Os brasileiros propriamente, isto é, os nativos da colônia, não sofrerão tanto com esta concorrência, pois sempre tinham sido portugueses que se ocupavam com o comércio (...). (PRADO JR. 2006, p. 96).

Na segunda metade do século XIX, com a mudança do eixo econômico da capital para o interior, São Luís nada perderia economicamente, pois funcionaria como único porto exportador de produtos agrícolas cultivados no interior do Estado. Meireles (2001) conta que os comerciantes já tinham consciência de sua importância, e instituíram, em 1854, um órgão de classe, chamado de a “Comissão da Praça”. Mais tarde, seria fundada a Companhia Confiança Maranhense, com o objetivo de construir um grande edifício com lojas, para que

⁹ Em 1836, foi elevada à categoria de cidade, fase em que atingiu o apogeu de sua grandeza. Com o passar do tempo, a economia alcantareense adquiriu tamanho desenvolvimento que a nobreza da região chegou a rivalizar com a de São Luís. Gradativamente, porém, Alcântara perdeu importância na produção maranhense, refletindo-se a redução das atividades econômicas em sua vida social com a queda acentuada pela Abolição da Escravatura e o povoamento de outras regiões do Maranhão. Daí em diante, a cidade entrou em um processo de declínio irreversível. Entretanto, a grandeza do passado ficou impressa no valioso e belo conjunto arquitetônico do século XVIII, no qual se sobressaem as sacadas de ferro e as paredes de pedra espalhadas pela cidade (IPHAN, 2016).

substituísse as péssimas instalações da Casa das Tulhas, e que seria chamada de Casa da Praça, situada na Praia Grande, onde mais tarde, no ano de 1878, surgiria Associação Comercial de nossos tempos.

No final do século XIX, foi instalado um sistema de telefonia e um cabo telegráfico submarino, este último ligava diretamente São Luís à Inglaterra, operado por pela empresa inglesa “*Western*”. Mais tarde, seria inaugurado o serviço do Telégrafo Nacional do Maranhão, em 14 de dezembro de 1884 (MEIRELES, 2001).

Nesse período, em que se buscava reerguer a economia, por meio do ciclo econômico da cana-de-açúcar, aparece uma segunda geração de intelectuais maranhenses (1868-1894) que se destacam no cenário nacional, entre eles: Artur e Aluísio Azevedo, Coelho Neto, Graça Aranha, Celso Magalhães e Nina Rodrigues, que procurariam reconhecer o valor dos antepassados letrados, construindo o título da Atenas Brasileira, como São Luís ficaria conhecida no período do Império (LOPES, 2008).

Seria fatalmente o Maranhão que mais sofreria dentre todas as províncias, com a Abolição decretada em 1888, fruto maior da guerra econômica desencadeada pelo Império Britânico para a estabilização universal de sua hegemonia capitalista. Com a assinatura da Lei de Treze de Maio:

(...) a desvalorização da fazenda agrícola maranhense atingiu a 90 por cento (J. de Viveiros, ob. cit.). forma-se por terra, praticamente, e de um golpe, todas as nossas lavouras de algodão, arroz e cana-de-açúcar, com elas nossas indústrias açucareiras e nosso comércio exportador, tudo levado no arrastão do impacto da libertação em massa do trabalhador servil, agravado isso com o se não indenizarem os proprietários que, na aquisição do braço escravo, haviam investido grandes capitais. (MEIRELES, 2001, p. 307).

As propriedades agrícolas foram vendidas por 10% do seu valor, e foi aplicado na “loucura industrial” que se apoderou da elite maranhense, na ânsia de se agarrarem à primeira alternativa de salvação que lhes foi apresentou. As fábricas proliferaram em São Luís, para onde se mudaram os grandes senhores agrários. Dos nossos estabelecimentos fabris, a maioria era de sociedades anônimas, e de fiação e tecelagem de algodão; mas também, houve de fósforos, chumbo, prego, calçados, cerâmica, sabão, e outras.

Os Rs. 5.000:000\$000, aplicados, era o remanescente dos Rs. 50.000:000\$000 antes investidos na lavoura; e t, tomando por base o salário-mínimo que então se pagava em nossa fábricas (Rs. 15\$000 mensais, à razão de Rs. \$600 diários por dez horas de trabalho), e o de 1980, aprovado em decreto Cr\$ 3.187,50), poderemos estimar o capital empregado em nossa economia agrária em importância não inferior a Cr\$

105.000.000.000.000,00. (MEIRELES, 2001, p. 308).

Um surto industrial no país ocorreu durante o conflito armado da Guerra Civil norte-americana, quando a produção do algodão americano foi interrompida pelo bloqueio realizado pelas forças de importação para cobrir gastos com o conflito. O resultado foi um grande estímulo na economia brasileira, não só para a indústria têxtil, mas também para outros setores, tais como: a química, de cigarro, de vidro, papel, de couro, de instrumentos ópticos e náuticos (MEIRELES, 2001).

A implantação de uma malha ferroviária por todo o território nacional estimulou o surgimento de novas atividades industriais, principalmente no centro-sul do Brasil. A elite do Maranhão, seguindo essa tendência, deslocou seus investimentos para a atividade industrial na cidade de São Luís, por volta de 1889, quando o Brasil deflagrou o regime republicano (MEIRELES, 2001).

De acordo com Mário Meireles (2001), o Maranhão foi considerado o terceiro parque industrial têxtil do País. A Fábrica Cânhamo, localizado no bairro Madre Deus, é um dos mais ricos exemplares da arquitetura fabril daquele período e foi inaugurada em 1893, e tinha sua produção especializada na produção de tecidos de juta para sacaria.

Imagem 20 e 21 – Vista externa da fábrica de tecidos do Rio Anil e vista interna.
FONTE: CUNHA, 1987

Imagem 22 e 23 – Vista externa da Fábrica Santa Isabel e vista interna.
Fonte: CUNHA, 1987.

Imagem 24 e 25 – Vista da parte da frente (em 1908) e dos fundos da Fábrica Cãnhamo (atual).
Foto: CUNHA, 1987. AUTOR, 2016.

Com a desvalorização da moeda, obrigou-se o pagamento do maquinário industrial por preço duplo, se não triplo, do que antes do combinado, o que resultou no aumento dos compromissos e forçou as companhias a contrair grandes empréstimos que as levaram em sua quase totalidade a falência, enquanto os aproveitadores da crise arrastavam os acionistas ao desespero. Foi criado um clima de desconfiança e mal-estar, com descrédito para as sociedades anônimas a que se retraiu o pouco capital que ainda poderia ajudá-las (MEIRELES, 2001).

O império foi considerado a Idade do Ouro do Maranhão, não obstante quando da instabilidade da balança comercial, as altas e baixas inesperadas do algodão, não raro provocadas pelo *trust* inglês que o explorava e monopolizava, causassem algum pânico à praça e arrastasse um ou outro fazendeiro ou comerciante nacional, menos prevenido, à falência.

A estabilização da monocultura cafeeira no sul do país e o possível surto de enriquecimento produzido pela borracha amazônica no período de 1901 a 1910 foram os últimos fatores que contribuíram para o aniquilamento de nossa economia regional que já esgotada em seus diminuídos capitais para se restabelecer ou insistir na pretendida industrialização. Assim, a cidade de São Luís começou o período republicano sem perspectivas econômicas, iniciando a um longo período de estagnação e praticamente sem nenhum crescimento urbano significativo até a 2ª metade do século XX.

3. PERÍODO REPUBLICANO E A CIDADE DE SÃO LUÍS: Estruturação do espaço urbano e as políticas urbanas no século XX

As mudanças ocorridas, influenciadas pelas atividades produtivas, ao longo do século XIX, foram de extrema importância para as futuras transformações do espaço urbano e da estruturação das políticas urbanas no Brasil. Durante o período republicano, ocorreu uma expansão das forças produtivas e do progresso material nacional, com a substituição da mão-de-obra escrava pelo trabalhador assalariado, oriundo da imigração europeia, que prejudicou o desempenho econômico das grandes propriedades localizadas nas regiões norte e nordeste do Brasil (PRADO JR., 2006).

De acordo com Burnett (2008), a política de desenvolvimento nacional, na primeira metade do século XX, concentrada na região sudeste do país, foi um fator primordial para a formação de uma região periférica em relação aos centros de poder político e econômico no Brasil. A cidade de São Luís e outras do norte e nordeste permaneceriam num longo período de estagnação econômica, iniciada para os maranhenses em fins dos anos 20, o que resultou na decadência da produção industrial têxtil do Estado.

Essa transição leva o país a uma grande crise econômica, considerando que as falências bancárias trouxeram reformas que beneficiariam a entrada de capital financeiro estrangeiro no país. Dessa forma, temos a prosperidade das lavouras de café e a modernização das pequenas propriedades, e que mais tarde, esse capital acumulado seria revertido no capital industrial, concentrado principalmente naquela região do país (PRADO JUNIOR, 2006).

A industrialização brasileira enfrentou dificuldades para a sua consolidação como eixo econômico, entre elas: a falta de energia, de siderurgia e ausência de mercado consumidor. Entretanto, se existiam aqueles entraves de infraestrutura, ela encontraria facilidade no que se refere à produção de matérias primas e o baixo custo da mão de obra disponível para o setor industrial.

O período republicano representou mudanças de algumas estruturas coloniais, considerando que o capital industrial não possui a mesma lógica do capital comercial. Desse modo, temos a abolição do trabalho escravo e a instituição do trabalho assalariado, tendo em vista a necessidade de um mercado consumidor para o sistema econômico em questão. Essas alterações atingiram diretamente as antigas aristocracias que viram a diminuição do

seu poder econômico, por isso tornaram-se opositores do novo sistema.

Assim, com o processo de urbanização acelerado na maior parte das cidades brasileiras, durante o século XX, e com um maior número de habitantes vivendo no meio urbano, o Brasil passa a ser considerado um país urbano. Além disso, aliado com as perspectivas de um desenvolvimento econômico, temos a realização de planos de desenvolvimento para o país, com o intuito de integrar o território nacional e estruturar políticas urbanas para atender um novo ordenamento territorial.

3.1. O Estado Novo e as intervenções no espaço urbano

No período compreendido entre 1894 a 1930, a República Brasileira foi composta por governadores civis ligados às oligarquias rurais de São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Os títulos de coronéis, mesmo depois de extinta a guarda nacional em 1918, continuaram a ser usados pelos grandes proprietários de terras na República Velha. Em relação aos coronéis, Grete Pflueger ressalta que eles:

(...) não se apropriavam das oportunidades econômicas do município, pois há poucos recursos nos municípios fracos que não possuem grande arrecadação financeira; poucos cargos políticos a distribuir e pequenas e esparsas obras, os coronéis se alimentavam das concessões de terras devolutas, entregues ao Estado desde a República. São senhores de créditos e dos monopólios comerciais, que, graças a suas conexões políticas, enriqueciam com empréstimos e com a compra de safras de pequenos sitiantes. (PFLUEGER, 2012, p. 49)

No Maranhão, a República se iniciou com a mesma instabilidade política que sempre existiu no período da Monarquia. O governo republicano, logo no início dos primeiros anos, viveu uma indecisão de direções políticas, considerando que as duas grandes agremiações partidárias do Império almejavam ajustes às novas condições, adotando um critério nada democrático, determinando a cada um de seus ministros uma atuação particular sobre Estados específicos, onde deveriam desenvolver sua ação político-administrativa.

Segundo Meireles (2001), durante o ano de 1897, o Governador do Estado do Maranhão, Cunha Martins, dedicou algumas ações na área da educação e da saúde, criando a Escola Modelo que ficava anexa à Escola Normal, e a Inspetoria de Higiene na cidade de São Luís. Também procurou resolver o problema da navegação a vapor nos rios maranhenses, como solução de transporte e comunicação entre a capital do estado e as cidades do interior.

A capital, no primeiro ano do século XX, contava com uma população de 36.798 habitantes, conforme o recenseamento de 1900, e teria sua população triplicada até meados do século XX, já que conforme consignado no censo futuro de 1950, a cidade contaria com 119.785 habitantes. Para Meireles (2001), a abolição da escravidão abalou a economia agrária e escravocrata da província, fazendo com que as fazendas e os engenhos fossem abandonados, resultando num fluxo contínuo da nobreza rural e latifundiária do interior do Estado para a capital, o que contribuiu para o aumento da população de São Luís nesse período.

O Governador Colares Moreira, em 1902, criou uma repartição de obras públicas, viação, indústria, terras e colonização, sendo que no último trimestre de 1903, a peste bubônica dizimou e atemorizou a população de São Luís, obrigando o Governo do Estado a se utilizar de recursos estranhos à população na época, como vacinas aplicadas pelos técnicos do Manguinhos (MEIRELES, 2001).

Na gestão de Benedito Leite (1906-1908), ocorreu uma grave crise financeira que se debatia no Estado, sendo assim, o governador procurou traçar planos para incentivar a agricultura e a pecuária, reduzindo e eliminando impostos, instituindo prêmios e importando gado de raça. Ele, convicto do êxito dessas suas providências, deu início a seu plano de administração, criando novos serviços ou aperfeiçoando os já existentes, entre eles: a biblioteca pública, o serviço de estatística, o registro civil, a instrução e obras públicas. Contudo, Mário Meireles (2001, p. 289-290) analisa que:

(...) o preço dos gêneros, no mercado, entrou em declínio, a arrecadação fiscal diminuiu quando os encargos haviam aumentado; e porque, otimista em seus planos, tivesse cometido a imprevidência, premido pelas necessidades, de aumentar o vencimento da magistratura e do funcionalismo, cedo veria todo o seu sonho desmoronar, com o pessoal atrasar-se em mais de ano, os fornecedores não serem pagos e os juros dos empréstimos serem suspensos. Daí o descontrole geral da administração pública e o extremo recurso de pequenos empréstimos na praça, a juros altíssimos para a temporização da crise, o que apenas lhe valeu violenta oposição e ásperas censuras, tudo concorrendo, sem dúvida, para o abalo de sua saúde que, debilitada, obrigou-o a entregar o posto e viajar para a Europa.

Luís Domingues assumiu o governo em 01 de março de 1910 e procurou tirar o Maranhão da situação crítica em que se encontrava, haja vista a angustiosa situação financeira do Erário. O funcionalismo estava atrasado de anos ou recebendo seus vencimentos em apólices, emitidas com 50% de depreciação do valor nominativo e perdido todo o crédito público. Sendo assim, para que pudesse fazer alguma coisa que não fosse a

simples assinatura do expediente, o político apelou para o empréstimo externo, dos banqueiros Mayers Freres & Cia., por intermédio do Banco Argentino Francês, no valor de 20 milhões de francos (MEIRELES, 2001).

Com o dinheiro do empréstimo, a dívida foi paga e o crédito público foi restabelecido, o que possibilitou o fomento para produção e desembaraço do comércio. Também foram realizados grandes empréstimos à Companhia de Navegação a Vapor e à Usina Joaquim Antônio, no intuito de resolver o problema dos transportes e proporcionar novos incentivos para a indústria do açúcar. Após essas iniciativas, deu-se início às obras de saneamento da capital, contratadas com o engenheiro Luís Betim Pais Leme, sendo destinados nada menos de Rs. 2.000:000\$000, valor equivalente a 80% do empréstimo. Também foram reorganizados o Liceu Maranhense, a Escola Modelo Benedito Leite e criada a Inspetoria Geral da Instrução Pública.

Imagem 26 – Melhorias na pavimentação e instalação de bitolas para os bondes no Largo do Carmo no Centro Histórico de São Luís.
Fonte: CUNHA, 1987.

Os investimentos esperados, no Estado do Maranhão, com a construção da estrada de ferro São Luís – Teresina, unindo as bacias do Itapecuru e Paraíba, a construção de estrada, unindo os vales do Pindaré e Tocantins, e o incremento da navegação fluvial, nunca chegavam, deixando o Estado à margem do desenvolvimento. A situação financeira e econômica do Estado era precária, sendo que a indústria, o comércio, a navegação e a agricultura permaneciam sem avanços. A cidade de São Luís ainda possuía uma rede de serviços básicos precários: como esgoto, água, transportes e saneamento, o que colaborou para a incidência da peste e da gripe espanhola. O Estado encontrava-se falido e recorreu,

novamente, a dois empréstimos internacionais na tentativa de resolver suas dificuldades (MEIRELES, 2001).

O crescimento urbano ficou estagnado da mesma forma que o econômico permaneceu, estando restrito ao núcleo de fundação situado entre os rios Anil e Bacanga, e não ultrapassava o Campo Dourique, por onde seguia o Caminho Grande para as áreas localizadas no interior da Ilha, conforme demonstrado na planta da cidade de 1912, elaborada por Justo Jansen Ferreira. Passados 300 anos, desde a sua fundação, a expansão urbana ainda segue o traçado de Frias de Mesquita, elaborado desde o início do período colonial.

Imagem 27 – Planta da cidade de São Luís de 1912, autoria de Justo Jansen Ferreira. (01): Caminho Grande. Caminho D’Ourique.

Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL, 2016.

Herculano Parga (1914 – 1918) soube aproveitar das circunstâncias especiais que no campo econômico sobrevieram com início da Primeira Guerra Mundial e, caráter honesto na aplicação dos dinheiros públicos, conseguiu o equilíbrio das finanças do Estado. Em 1915, conseguiu apresentar um primeiro superávit orçamentário, e logo, em seguida, o governo de Urbano Santos, que durou de 1918 a 1922, continuou a luta contra os entraves econômicos da época, e foi responsável pela:

(...) instalação em São Luís do Instituto Osvaldo Cruz, que grandes serviços prestou ao Estado quando da epidemia de gripe espanhola; o contrato com a Fundação Rockfeller para o combate à malária, e o início da construção do leprosário Sá Viana, abandonada pelos governos posteriores; (MEIRELLES, 2001, p. 294).

Nas primeiras décadas do século XX, apesar de toda a dificuldade do cenário econômico brasileiro, é evidente que os governantes locais buscavam encontrar meios para sobreviver diante de toda aquela crise econômica, e que esses esforços eram geralmente refletidos nas melhorias de infraestrutura urbana nas cidades. Temos assim, o início de uma política voltada à preocupação sanitária, tendo em vista que o trabalhador deveria ter um estado mínimo de saúde e educação para o desenvolvimento do seu trabalho.

De acordo com Meireles (2001), o babaçu surge na história econômica maranhense, durante a I Guerra Mundial, permitindo um “reequilíbrio” das finanças estaduais que vinham se alimentando precariamente de empréstimos sobre empréstimos, e ofereceu ao nosso comércio um pequeno alívio, com a exportação dessa amêndoa oleaginosa, criando um clima de recuperação cujo processo de desenvolvimento era acompanhado da carência de capitais.

Imagem 28 – O babaçu cultivado no Maranhão. Imagem 29 – O transporte das sacas de babaçu por meio de trem. Fonte: IBGE, 2016.

Nesse contexto, surge uma grande empresa americana, *The Overseas Company*, que entrou no negócio e iniciou o processo de industrialização do coco em grande escala. Houve um fracasso na indústria do coco babaçu por motivos externos, relacionados com a indústria do açúcar em Cuba, resultando no abandono de toda moderna maquinaria, e que por fim seria vendida pelo governo estadual como sucata, acabando mais uma vez com a tentativa do Estado de implantar uma política voltada a produção de matéria-prima para o mercado externo. Essa perspectiva reforça que a política de desenvolvimento econômico local ainda buscava meios de se reproduzir considerando aspectos da herança colonial (MEIRELES, 2001).

Por outro lado, a aristocracia rural que não tinha mais uma perspectiva de lucro nas grandes propriedades rurais, procurou investir o seu capital em outras atividades econômicas, como a indústria têxtil. Ao todo, em 1921, a indústria têxtil maranhense tinha um capital investido da ordem de 8.028 contos de réis, empregando 3.537 operários, com 2.336 teares, 71.608 fusos e uma produção estimada em 11.776 contos de réis. Entre 1921 e 1945, essa produção alcançava 04 milhões e meio de metros de tecidos, ocupando 3.871 operários. A tecnologia e os equipamentos adotados eram de procedência inglesa; movidos a vapor, e foram utilizados até os anos 50 do século XX (DOURADO, 2008).

Em 11 de abril de 1921, foi aprovado o Decreto Estadual nº. 417, que aprovou o regulamento para o serviço de medição e demarcação das terras públicas e particulares com o fim de ser organizado o cadastro territorial e a carta geral do Estado. Após, 71 anos da instituição da Lei de Terras no Brasil, o Estado do Maranhão estabeleceria regras para adquirir a posse do território. Esse decreto definiu terras devolutas como:

- §1.º As que não estiverem sobre o domínio particular por qualquer titulo legitimo.
- §2.º As que não se acharem applicadas em alguns usos público federal, estadual ou municipal.
- §3.º Aquelles cuja posse não se fundar em titulo capaz de legitimação ou revalidação.
- §4.º Aquelles cujo títulos não forem legalizados nos prazos estipulados neste regulamento.
- §5.º Os terrenos das aldeias de índios extinctas pelo abandono dos seus primitivos habitantes, ou por lei.
- §6.º As sesmarias e outras concessões antigas que, estando em poder dos sesmeiros ou concessionários, seus sucessores ou representantes não tiverem cultura effectiva e morada habitual, quer medidas e demarcadas, quer não; salvo se houverem sido devidamente revalidadas.
- §7.º As que, fazendo parte de concessões do Governo Federal depois de 15 de Novembro de 1889, são consideradas caducas por falta de cumprimento das condições com que foram concedidas. (MARANHÃO, 1921, p. 05-06).

Os particulares que realizassem construção de estradas de rodagem ou de ferro, que ligassem a centros produtores, teriam direito a concessão de terras devolutas ao longo das estradas. As terras públicas só poderiam ser alienadas, depois de divididas e demarcadas, e por meio de arrendamento ou de vendas. Outra exigência do Estado determinava que só fossem vendidas e/ou aforadas terras devolutas, por empresas ou companhias que tivessem capacidade de cultivá-las e/ou utilizá-las de forma conveniente. O aforamento seria pago anualmente, variando o preço do hectare conforme o uso estabelecido proprietário, variando de valor para fins de uso agrícola e da pecuária.

Art. 113. As empresas, associações, companhias ou particulares que se propuserem a colonizar terras devolutas com indivíduos de nacionalidade estrangeira ou brasileira, fundando núcleos coloniais, poderão obter, por compra ao Estado, uma área não excedente a 20.000 hectares (...) (MARANHÃO, 1921, p. 15).

Conforme Meireles (2001, p.294), “temos a inauguração do tráfego da estrada de Ferro São Luís a Teresina, em março de 1921, empreitada do governo da União a que emprestou o melhor de seu prestígio”, também foi realizado um contrato com a Companhia Nacional de Navegação Costeira. Em relação às obras públicas temos as intervenções realizadas para o enriquecimento dos mananciais de abastecimento da capital.

Mesmo com várias tentativas frustradas de reerguer a economia, Meireles (2001) nos diz que Godofredo Viana, governador do estado no período de 1923 a 1926, contraiu novo empréstimo estrangeiro com a Ulen & Co., de Nova York, no total de 1,5 milhão de dólares, para o financiamento dos serviços de água, esgoto, luz e tração elétrica em São Luís, cujos serviços foram dados a Brighton & Co. Inc. na gestão seguinte.

No governo de Magalhães de Almeida (1926 – 1930) o governo aplicou a execução de um vasto plano rodoviário, de mais de dois mil quilômetros, que, precário embora, permitiria, dentro de pouco tempo se viajasse em veículo terrestre motorizado até as longínquas ribanceiras tocantinas, nas fronteiras com Goiás. (MEIRELLES, 2001, p. 301)

Clarindo Santiago na sua obra “estradas Maranhenses”, retrata a excursão de Magalhães de Almeida, como Governador do Estado, realizada em 1928 para a inauguração das novas rodovias sertanejas, durante um período de 05 dias. Os relatos descritos pelos viajantes demonstravam que as estradas eram verdadeiros canais de comunicação entre as cidades, e chamam atenção, que nos últimos anos, os municípios maranhenses recebiam colonos vindos do Maranhão e do Piauí.

Imagem 30 – O automóvel ao entrar na estrada Matta-Codó, estradas de rodagem em 1929 no interior do Maranhão. Fonte: SANTIAGO, 1929

A cidade de São Luís foi uma das primeiras, em todo o país, a servir-se de iluminação a gás e de transporte urbano a tração animal. Contudo, seria uma das últimas, dentre as nossas metrópoles estaduais e cidades maiores, a poder substituir esses serviços de utilidade pública, quando caíram em desuso, pelos de iluminação e tração elétrica, demonstrando o período crítico de estagnação econômica que viveria por muito tempo.

O Estado Novo na cidade de São Luís teve como representante o interventor federal Paulo Ramos¹⁰, que administrou a cidade no período de 1936 a 1945. Semelhantemente ao acontecido ao tempo de Herculano Parga, não só pela também severa austeridade do governo, como pela superveniência da Segunda Guerra Mundial, reequilibrou as finanças do Estado e restabeleceu o crédito que há muitos anos estava desaparecido. Lopes comenta que:

Passado o primeiro momento de estabilidade e modernização dos serviços urbanos, ocorridos no período da Primeira Guerra Mundial, baseado, principalmente, em função da valorização do babaçu como produto de exportação, e depois da crise econômica e da conturbada fase política dos anos 30, o Estado Novo de Getúlio Vargas encontrou Paulo Martins de Sousa Ramos no cargo de governador eleito do Estado e o mantém como interventor Federal no Maranhão até o fim da ditadura Vargas, em 1945. (LOPES, 2013, p. 161)

Meireles (2001) diz que foi apresentado a Getúlio Vargas um memorial preparado pela Associação Comercial do Maranhão, antes da revolução de 1932, quando de sua visita aos Estados do Nordeste e do Norte. Vargas esteve em São Luís em 29/09/1931, e o memorial alertava para problemas como a baixa na produção de algodão, arroz e babaçu; para a dívida externa decorrentes de empréstimos com a França, em 1912, com os EUA, em 1928, e com o Banco do Brasil.

Nos anos 30 e 40, o governo Vargas estava empenhado em redefinir as bases econômicas e políticas do país, através de um processo de integração nacional. Essa política baseava-se na circulação de mercadorias, principalmente pelo transporte rodoviário, em todo o território nacional a partir do Rio de Janeiro e São Paulo. Desse modo, o próprio interventor Paulo Ramos investiu na recuperação da rede rodoviária do Estado do Maranhão (MEIRELES, 2001)

Nesse período a fragilidade da indústria têxtil maranhense era patente e as funções comerciais estavam sendo prejudicadas por uma nova conjuntura política e econômica

¹⁰ Paulo Ramos era maranhense, alto funcionário do Ministério da Fazenda, advogado e homem de confiança do presidente Vargas. (LOPES, 2013).

nacional, resta, para São Luís, a função de sede administrativa. Não por acaso, o discurso e as iniciativas do poder público estavam orientadas para a construção da moderna sede do Estado.

Durante a administração de Paulo Ramos, foram realizadas ações com finalidade de modernizar a cidade de São Luís e tiveram como inspiração as ações de Haussman em Paris e projetos de intervenção de Pereira Ramos no Rio de Janeiro. De acordo com Meireles (2001), os nove anos de sua administração teve um perfil progressista e desenvolvimentista. No relatório apresentado por Paulo Ramos ao Presidente Getúlio Vargas, em 1939, ele afirma que quando assumiu o cargo em 1936, encontrou o Estado em condições adversas.

Além dos efeitos das lutas partidárias, das crises políticas, havia os fatores negativos, dentre eles, os municípios do sertão estavam abandonados e esquecidos. A reconstrução da cidade de São Luís nesse período contou com a gestão administrativa do prefeito José Otacílio de Saboya Ribeiro¹¹, que junto com o interventor federal garantiu a elaboração e execução continuada de uma série de intervenções urbanísticas, organizadas em um Plano da Cidade.

(...) o engenheiro Saboya Ribeiro elaborou e defendeu a adoção de uma proposta abrangente de remodelação urbana a partir de três ideias distintas e complementares: as representações negativas da cidade antiga, o atraso cultural em que São Luís estava imersa e o alcance parcial das intervenções anteriores sobre a cidade. (LOPES, 2013, p. 165).

Aos defeitos de higiene apontados pelos sanitaristas, Saboya Ribeiro acrescentou problemas de ordem social e de estética que identificava na cidade antiga. Assim, os problemas de higiene justificariam a demolição das ruínas da cidade onde, não era pequeno o número de prédios que se encontravam em estado de ruína, que funcionavam como espaços para proliferação de animais nocivos à saúde, o que ameaçava a vida da população daquela região (LOPES, 2013).

¹¹ Nascido no Ceará, José Otacílio de Saboya Ribeiro (1869-1967) forma-se engenheiro pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1930, ano em que Alfred Donat Agache apresenta o seu Plano de Extensão, Remodelação e Embelezamento para a cidade do Rio de Janeiro, ou seja, em um momento em que os problemas e propostas para a cidade estão em discussão.

Saboya Ribeiro assume o cargo de prefeito da cidade de São Luís no dia 15 de setembro de 1936, oriundo da Secretaria de Viação e Obras do Rio de Janeiro, onde exercia o cargo de engenheiro-chefe do 5º trecho da nova adutora do rio das Lages, e permanecerá como prefeito da capital maranhense por cerca de 10 meses, até 07 de julho de 1937. (LOPES, 2013, p. 163-164)

Chamava a atenção para os problemas das vias de escoamento e circulação de gêneros e mercadorias, pois nessa época era muito comum a falta de rodovias e só existia uma única estrada de ferro que ligava São Luís a Teresina, e em estado muito precário. Sendo assim, o prefeito Otacílio criou:

(...) uma comissão para elaborar o plano da cidade, integrada por figuras representativas da sociedade com vistas à remodelação da Capital, mas o plano não foi bem entendido por alguns setores expressivos da sociedade, sobretudo a Associação Comercial que desencadeou contra ele uma campanha difamatória que culminou na exoneração do prefeito do cargo (PFLUEGER, 2012, p. 54).

O problema social da época estava relacionado à população imobiliária dos cortiços, o Poder Público sobretaxava essas edificações, tendo vista expulsar das zonas urbanas centrais. Assim, não seriam com a anuência do governo municipal que, na cidade de São Luís seriam oferecidos albergues a preços altos explorando a pobreza, dando a seres humanos moradias indignas de animais irracionais. Saboya Ribeiro regulamentou o uso de casas econômicas e de casas proletárias, através do Código de Posturas¹² que instituiu, procurando criar um ambiente mais agradável para a classe trabalhadora.

Saboya (1937) afirmava que os prédios, daquela época, não poderiam servir de padrão às futuras edificações, uma vez que as atuais arquiteturas de fachadas representavam uma herança do passado, mas não condiziam com a atualidade. Portanto, para ele era necessário reformular a cidade, com uma mudança abrangente e sistemática do espaço urbano e dos hábitos da sociedade local. Nesse contexto Lopes (2013) aponta que:

A nomeação de um engenheiro sem vínculos com os grupos políticos locais e com o conhecimento em reformas de cidades, refletiria a vontade modernizadora do regime autoritário. A projeção da cidade no futuro – sua modernização – se daria pela implementação das obras previstas no anteprojeto de remodelação da cidade, proposto por Saboya, no qual a cidade era entendida como um presente contínuo, que deveria direcionar-se (progredir), através da racionalidade técnica para um futuro ideal. (LOPES, 2013, p. 169-170)

A eficiência da gestão se revelaria através de intervenções que pretendiam conferir racionalidade e funcionalidade à cidade velha. Estavam previstas no Código de Posturas aprovado por Saboya Ribeiro, duas comissões: a do Plano da Cidade e a do Patrimônio Histórico e Artístico do Município. A primeira foi criada pelo decreto nº. 233/1937, e a

¹² Decreto nº. 205 – de 3 de novembro de 1936. Manda por execução o novo Código de Posturas do Município de São Luís e dá outras providências.

segunda só se instalaria, depois de seis anos e em outros moldes, no ano de 1943 (MEIRELES, 2001).

Entre as medidas necessárias à projeção da cidade no futuro, realizou um levantamento geral do espaço físico, incluindo a área necessária a sua extensão, de modo a comportar uma população futura de 120.000 almas. A reforma urbana pretendida pelo engenheiro era abrangente e estava fundamentada na reorganização da gestão; na legitimação social de suas propostas; em uma visão totalizante da cidade; nas intervenções em edifícios públicos; na ênfase da circulação viária; nas ações higienistas e em uma preocupação com a estética urbana (LOPES, 2013).

O anteprojeto de remodelação da cidade de São Luís tem como base a mensagem apresentada pelo prefeito José Octacílio Saboya Ribeiro, no dia 28 de julho, quando da instalação dos trabalhos na Câmara Municipal. Esse anteprojeto enfatiza a necessidade de melhorar o sistema viário, resolvendo o problema de viação do centro urbano, integrando a avenida 5 de julho (Beira-mar) – a uma única obra de urbanismo que aqui foi realizada neste último século – ao sistema viário da cidade, fazendo a ligação da estação ferroviária com os diferentes pontos da cidade e criando uma comunicação fácil entre o centro comercial e o bairro dos Remédios. (LOPES, 2013, p. 175)

Além da preocupação com a higiene, a salubridade, das edificações e sua adequação aos preceitos de iluminação e ventilação do urbanismo moderno, a abertura do alargamento de vias também era motivo para as demolições. A preocupação com a estética urbana se refletia na criação de jardins públicos, nos novos passeios arborizados para as novas avenidas, nas intervenções nos edifícios públicos notáveis e na substituição da arquitetura colonial portuguesa típica sem nenhum valor de ordem arquitetônica ou interesse de ordem pitoresca

Segundo Lopes (2013), o novo regime tributário, proposto nessa época, estabeleceu taxas para obras nas diferentes zonas da cidade e para os melhoramentos e benefícios urbanos, entre outras definições. Além da verticalização das edificações e do alargamento das vias, o regime tributário também favorecia a salubridade e higiene dos imóveis que fossem reformados ou construídos de modo a dar iluminação direta em todos os compartimentos, com a isenção de imposto predial pelo período de dois anos.

O código de postura de 1936 conseguiu estabelecer instrumentos para o planejamento do desenvolvimento da cidade, como um zoneamento e planos urbanísticos em escalas variadas – urbano e regional. Também, instituiu critérios para o alinhamento e nivelamento das vias, o embelezamento, ventilação, salubridade, higiene e transportes

urbanos, para o conforto e bem estar de seus habitantes. Foi incentivada a verticalização das edificações do centro urbano, definindo o limite para altura máxima de prédios em 22 metros, substituindo a arquitetura insalubre dos cortiços, que seriam expulsos do centro, dos sobrados e casas com alcova que seriam reformados ou reconstruídos dentro de novos padrões de higiene (LOPES, 2013).

Em relação ao zoneamento proposto, instituído pelo decreto nº. 217, de 19 de dezembro de 1936, foram criadas 04 zonas: central, urbana, suburbana e rural, que foram delimitadas com funções específicas, e basicamente desempenhavam atividades voltadas ao comércio, político-administrativas, residenciais e atividades rurais.

Imagem 31 – Zoneamento da Cidade de 1936, definindo 04 zonas: central, urbana, suburbana e rural.
Fonte: LOPES (2013)

Houve reação contra os custos e impostos gerados, pois a Prefeitura, para fazer face às despesas das obras, principalmente as viárias, com base na constituição de 1934, criou mais tributos e aumentou impostos. As taxações e impostos criados por Saboya e o cunho social de que se revestia sua defesa da renovação urbanística da cidade, refletiam as restrições aos cortiços no centro e uma política urbana com dispositivos que:

Colocavam limites à propriedade privada, desagradaram às classes produtoras conservadoras, em particular aos investidores imobiliários – proprietários de cortiços – e fornecedores de material de construção, reunidas em torno da Associação Comercial do Maranhão, para a qual, segundo Saboya Ribeiro, jamais faltou tempo para reclamar a respeito das medidas físicas tendentes a integrar o fisco municipal nas bases estabelecidas pela constituição de 1934. (LOPES, 2013, p. 195-196)

Burnett (2008) diz que tais transformações urbanísticas contribuíram para uma nova expansão com a delimitação de uma nova zona residencial compreendida pelas ruas de Santana, do Passeio, São Pantaleão e Direita, que foi provocada pela instalação dos serviços de esgotos em novo setor da cidade e se institucionalizou durante a década de 30.

Imagem 32 – Zoneamento da Cidade de 1938. (01) Delimitação da nova ocupação com uso residencial, adaptado pelo autor. Fonte: Lopes (2013)

O zoneamento funcional instituído por Pedro Neiva de Santana, em 1938, limitava-se em quase sua totalidade à Zona Central, criada por Saboya Ribeiro no zoneamento de 1936. Outra característica desse instrumento era o incentivo à verticalização da cidade, definindo trechos onde não seriam permitidas construções novas com apenas um pavimento. Não existiam diretrizes e definições de áreas de expansão urbana, e também não foi previsto outra forma de crescimento urbano que não fosse à verticalização, sendo assim:

Os dois zoneamentos e, em particular, a área destinada por Neiva de Santana a edificações com mais de um pavimento, nos indicam as áreas privilegiadas da cidade, possivelmente servidas de toda a infraestrutura disponível à época, as áreas que Silva denominou “áreas nobres” (1988). (LOPES, 2013, p. 211)

Seguindo a proposição do plano elaborado por Saboya, o seu sucessor o prefeito Pedro Neiva de Santana¹³, que administrou São Luís entre 1937 a 1945, até o final do período da gestão do interventor Paulo Ramos, deu continuidade a execução as intervenções urbanísticas iniciadas pela última gestão, promovendo obras de relevância urbana.

Durante a década de 1940, São Luís começou sua expansão para além dos limites do centro antigo, que foi proporcionada com a utilização dos bondes elétricos até o bairro do Anil, da Ferrovia São Luís – Teresina, e a abertura de novas avenidas, como a Getúlio Vargas e João Pessoa, que facilitaram o deslocamento dos indivíduos, por meio de um transporte público, e organizando a ocupação de um local, onde estavam situadas chácaras, quintas e sítios, que eram mais distantes do centro histórico (LOPES, 2008).

Foi encaminhado um relatório ao Presidente da República, Getúlio Vargas, pelo Interventor Federal do Maranhão, para informar sobre o andamento dos serviços da Avenida Magalhães de Almeida, que na época representou uma política progressiva na cidade de São Luís. Surgiram obras de alargamento de vias centrais e abertura de avenidas que, no sentido norte-sul, cortaram a cidade pelo Largo do Carmo, transformando parte da paisagem urbana, sendo necessária a demolição de parte de quarteirões seculares e possibilitando a construção de novas edificações.

Imagem 33 – Planta da cidade de São Luís em 1950. Imagem 34 - Detalhe da abertura da Avenida Magalhães de Almeida

Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL, 2016. GOOGLE EARTH, 2016.

¹³ Pedro Neiva de Santana, nascido na cidade maranhense de Nova York e formado pela faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, assume a Prefeitura de São Luís em novembro de 1937. Neiva de Santana viria a promover mudanças significativas no espaço urbano de São Luís. Ao deixar a prefeitura, Neiva de Santana trabalharia como médico legista da Polícia Civil do Estado e ingressaria na carreira acadêmica como professor de Medicina Legal na faculdade de direito (1944) e de Sociologia na Faculdade de Filosofia (1952). Neste período também assumiria a Secretaria de Fazenda do governo José Sarney (1966-1970), sucedendo-o no governo do Estado (1971-1974) (LOPES, 2013, p. 204).

As obras como calçamento da Rua Grande, do antigo Caminho Grande e a abertura da Avenida Magalhães de Almeida demonstraram o corte simbólico no tecido secular da cidade, para ali inserir os princípios modernistas com suas largas avenidas e novas edificações. Estas iniciativas representavam a intervenção clássica do poder público que buscou retomar o crescimento urbano a partir da renovação dos espaços públicos com implantação de nova infraestrutura e serviços urbanos para a população.

Imagem 35 – Rua grande nos anos 30, antes das obras de calçamento e pavimentação.

Imagem 36 – Avenida Magalhães de Almeida no Centro Histórico de São Luís.

Fonte: IBGE, 2016. LOPES, 2008.

Para Meireles (2001), a entrada do Brasil, em 22 de agosto de 1942, na Segunda Guerra Mundial, ao lado das democracias alinhadas no bloco das Nações Unidas, provocou as primeiras manifestações contra o continuísmo getulista, corporificado no Estado Novo, que fora instituído cinco anos antes. O governo de Sebastião Archer, que durou de 1947 a 1951 concluiu todas as obras que Paulo Ramos iniciara desde a sua gestão na Era Vargas.

O planejamento urbano dos anos 1950 e 1960, em especial no Brasil, tinham como contexto atuar em cidades com acelerado crescimento e intensos fluxos migratórios em sua grande maioria oriunda da área rural, de população de baixa renda e qualificação. O planejamento urbano necessariamente lidava com questões de expansão e ordenamento da área urbana e o foco no desenvolvimento era inevitável, conforme detalhado por Zanchetti. (SCHIFFER, 2009, P. 01).

Na década de 1950, temos a proposta da execução do plano rodoviário, que antes só fora tentado no governo de Magalhães de Almeida e a adoção de um primeiro plano urbanístico para a modernização da cidade, elaborado na gestão do prefeito Saboya Ribeiro e que em parte seria tentado pelo prefeito Neiva de Santana, que sucedeu ao anterior, mas que seria abandonado pelos subseqüentes governantes de São Luís (MEIRELES, 2001).

O crescimento urbano foi influenciado por ações do Governo Federal e Estadual, resultando no aumento das exportações e importações realizadas no Estado do Maranhão, principalmente pela implantação de rodovias federais, entre elas: a BR¹⁴ 010, conhecida como Belém – Brasília; e a BR 135, que liga o Estado do Maranhão ao de Minas Gerais. Sendo assim, São Luís passou a ser um polo de convergência, canalizando os fluxos migratórios do interior do Estado e que continuariam nas décadas seguintes (FERREIRA, 2014).

Imagem 37 – Mapa da BR-010, conhecida como Belém-Brasília. Imagem 38 – Mapa da BR-135, que liga a cidade de São Luís ao centro sul do país.

Fonte: DNIT, 2016.

Na primeira metade do século XX, também foram registradas muitas obras públicas, tais como: a completa reforma do Palácio do Governo, que ainda hoje, possui preservada a fachada neoclássica; a construção do Fórum Clóvis Beviláqua para sede do Poder Judiciário, do Palácio da Educação, onde passaram a funcionar o Liceu e a Escola Normal, do Centro de Saúde, do Hospital do Pronto-Socorro, da Maternidade Benedito Leite, do Hospital Infantil, do Leprosário do Bonfim, da Colônia de Psicopatas Nina Rodrigues, do Mercado Central, entre outras (MEIRELLES, 2001).

Na década de 1950, o cenário político brasileiro teve como marco de uma política desenvolvimentista a elaboração do Plano de Metas no governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1960). Esse plano tinha um caráter estratégico e empregava de maneira integrada os conceitos de ponto de “estrangulamento” interno e externo, a interdependência dos diversos setores e as tendências da demanda e oferta de cada área de desenvolvimento.

¹⁴ A nomenclatura das rodovias é definida pela sigla BR, que significa que a rodovia é federal, seguida por três algarismos. O primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, de acordo com as definições estabelecidas no Plano Nacional de Viação. As rodovias federais podem ser radiais, longitudinais, transversais, diagonais e de ligação (DNIT, 2016).

Mudanças na estrutura industrial brasileira durante o governo Kubitschek introduziram e implantaram a produção dos bens duráveis, que se tornaram acessíveis pela ampla difusão do sistema de crédito ao consumidor. (MAUTNER, 2010, p. 248).

O plano de metas de 1958 trouxe um conjunto dinâmico e progressivo de obras e empreendimentos realizados em diversas etapas. Como fora previsto um desembolso de moedas estrangeiras, o governo de Kubitschek tomou diversas providências, incentivando a entrada de capital estrangeiro no Brasil, para os setores básicos como o da indústria automobilística, que realizou empréstimos com o Export Import Bank e com o Banco Internacional. Foram negociados, também, financiamentos com entidades oficiais estrangeiras, por meio de créditos bancários a favor do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDES), a custo e médios prazos, por parte de fornecedores de equipamentos industriais.

Selecionaram-se 30 setores, julgados prioritários, com objetivos a serem atingidos no fim de 1960, entre eles: energia, transporte, alimentação e indústria de base. Em relação aos transportes, o plano estabelecia como meta o reaparelhamento das ferrovias, com aquisição de 11.000 vagões, 900 carros de passageiros, 420 locomotivas modernas e 850.000 toneladas de trilhos novos. Foi prevista a construção de 2.100 km de novas ferrovias, pavimentação asfáltica de 5.000 km de rodovia, aumentando assim em 5.920 km, em 1960, a rede asfaltada federal, que era de 10.000 km em 1956. Em relação aos transportes marítimos, foram previstos inúmeros portos no território nacional, inclusive já se cogitava a construção do Porto do Itaqui no Estado do Maranhão (PLANO DE METAS, 1958).

Em 1955, ainda não havia a fabricação de veículos automóveis no Brasil, as empresas limitavam-se à montagem de veículos, que se importavam, desmontados, sem que houvesse obrigatoriedade de aumentar a participação de peças nacionais, cuja fabricação se iniciava, então no país.

No seu programa de metas, o Presidente Kubitschek incluiu a implantação da indústria automobilística no país. Em 1958, já existiam em funcionamento ou em processo de instalação, 16 fábricas de automóveis e cerca de 1.200 fábricas de auto-peças. Em conjunto, essas empresas representam investimento da ordem de 20 bilhões de cruzeiros. (PLANO DE METAS, 1958, p. 87).

No final da década de 1950, apenas uma empresa, a General Eletric do Brasil S.A., se apresentava como produtora de material elétrico pesado, mas exclusivamente nos ramos de

motores e transformadores. No ano seguinte, outras firmas entraram em fase de ampliação ou instalação, em regime intensivo, visando especialmente os diversos planos de eletrificação em início ou em andamento. Em 1957, tem-se o início da fabricação em larga escala de material elétrico pesado no Brasil, foram produzidos 30.700 veículos no território nacional, sendo que no primeiro semestre de 1958, a produção nacional atingiu 23.377 unidades (PLANO DE METAS, 1958).

O Governo Federal procurou dotar o país de uma infraestrutura industrial para modificar sua conjuntura econômica, proporcionando a interligação desse plano com os demais aspectos econômicos, sociais e políticos do país. O próprio texto do plano de metas, afirmava que a infraestrutura econômica deveria ser acompanhada de um suporte educacional e social, para que ele pudesse ter êxito.

De acordo com Meireles (2001), as primeiras escolas superiores surgiram desde 1918 na cidade de São Luís. Mais tarde, seriam extintas e substituídas por escolas federais, entre elas a de Direito, Odontologia e Farmácia. A partir de 1953, criaram-se as escolas de Filosofia e de Serviço Social, em 1958 seria aberta a de Enfermagem, e todas foram instituídas pela Fundação Paulo Ramos, sob o incentivo da Academia Maranhense de Letras.

Mesmo com a adoção de um modelo econômico de investimento em infraestrutura rodoviária, a ocupação de novas áreas agrícolas no centro-oeste do Estado do Maranhão e o direcionamento de recursos para a atividade industrial, o quadro econômico parecia não alcançar os resultados esperados. De toda forma, a integração rodoviária no Estado aos demais estados brasileiros encerraria a fase de isolamento da cidade de São Luís, interferindo no funcionamento do porto da Praia Grande, pois era o seu grande entreposto comercial e principal meio de comunicação, e com o passar dos anos perderia a sua importância econômica.

Diante deste cenário, a tentativa de transformar São Luís em uma capital fabril, após a quebra da atividade algodoeira, mostrar-se-ia insustentável. As indústrias voltadas à atividade têxtil, apoiadas pelos excedentes do algodão, vão rapidamente tornando-se obsoletas, entrando na década de 1960 em processo de falência, não sobrevivendo até a década seguinte.

Meireles (2001) descreve que os anos de 1951 a 1956 foram marcados por protestos, devido à insatisfação da população com a política local, que resultaram no fechamento do comércio, da indústria, e a realização de uma greve que se prolongou por quase 01 mês,

parecendo interminável para a economia da cidade. Durante esse conturbado período, os revoltosos chegaram a ações extremas, com a depredação da residência do presidente e de juízes do Tribunal Regional Eleitoral (TRE), que foram acusados de suborno ou fazerem parte de facções do governo (MEIRELES, 2001).

No governo de Matos Carvalho (1957 – 1961), criaram-se as Secretarias de Agricultura e Viação de Obras Públicas, houve o desdobramento dos antigos Serviços de Água, Esgoto, Luz, Tração e Prensa de Algodão (SAELTPA) em três autarquias – o Departamento de Águas e Esgotos (DAES), as Centrais Elétricas do Maranhão (CEMAR) e o Departamento de Transportes Urbanos de São Luís (DTSUL). Além dessas instituições, vale destacar o Instituto Maranhense de Arroz (Imar¹⁵), o Fundo de Desenvolvimento Econômico (Demar), os Serviços de Imprensa e Obras Gráficas do Estado (Sioge) e a penitenciária angro-industrial. Também, coube ao governante:

(...) a honra de hospedar, por poucos dias em São Luís, o presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, e de ser o primeiro governante estadual a visitar oficialmente, em maio de 1960, a nova capital federal – Brasília, inaugurada a 21 de abril de 1960 – e no que se fez acompanhar de luzida comitiva de personalidades maranhenses. (MEIRELES, 2001, p. 349)

Em 1958, o Engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita elaborou o plano de expansão da cidade de São Luís. Naquela época, ele afirmava que a implantação da cidade entre dois grandes rios, Anil e Bacanga, e a grande quantidade de igarapés, facilitava a pequena navegação como um dos meios de transportes mais favoráveis. Entretanto, o mar bravo era um inconveniente para a chegada das navegações no porto na área central da cidade, sendo assim, ele conclui que:

(...) boas estradas de rodagem, ligando as zonas rurais com a cidade e em articulação com os demais sistemas de viação (férrea, fluvial e marítima), constituirão um sistema básico para o desenvolvimento e o progresso da ilha de São Luís. (MESQUITA, 1958, p. 01).

As propostas contidas no Plano de Expansão da Cidade de São Luís, de 1958, tinham muito do que foi proposto no Plano Rodoviário da Ilha de São Luís, elaborado oito anos antes

¹⁵ A tentativa de criação de um Instituto Maranhense de Arroz tinha como finalidade melhorar a sua qualidade, considerando uma saída para as dificuldades econômicas, pois nos mercados consumidores do sul se identificava como arroz do Maranhão sempre o de pior qualidade, ainda que sua origem fosse outro Estado produtor. (MEIRELES, 2001, p. 380).

pelo mesmo engenheiro, entre essas proposições já existia a indicação da construção de uma ponte sobre o rio Anil, ligando o Centro Histórico ao que seria o atual bairro do São Francisco. Ultrapassar a barreira do Rio Anil significava permitir o deslocamento das pessoas, por meio de veículos automotivos, do centro (núcleo fundacional) para a parte norte da ilha, ocupando as áreas situadas entre a orla marítima e o rio Anil. Para isso, foi proposto um traçado ortogonal de vias entre a Ponta D'areia, São Marcos e Vinhais, resultando numa nova configuração de divisão territorial, definindo uma nova morfologia urbana, para uma área que não tinha sido ocupada de forma efetiva.

Na imagem abaixo, temos o mapa com as vias de deslocamento no meio urbano, onde foram apresentados elementos viários, tais como: avenidas ou estradas de rodagem e de ferro existentes, as estradas projetadas, em particular os acessos para os municípios da Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar, que existem até os dias de hoje.

Imagem 39 – Plano de expansão da cidade de São Luís de 1958. Imagem 40 – Identificação de elementos apresentados no plano de expansão, adaptado pelo autor. Fonte: MESQUITA, 1958. Legenda:

 Estradas de rodagem	 Estradas de ferro	 Pontes
---	---	---

(1). Porto do Itaqui. (2). Centro Histórico. (3). Ponta D'areia. (4). São Marcos. (5). Calhau. (6). Olho D'água. (7). Anil. (8). Avenida Litorânea. (9). Acesso ao município da Raposa. (10). Acesso ao município de São José de Ribamar.

No plano de expansão da cidade, foi proposta a construção de vias na orla marítima situada entre a região do Calhau e do Olho D'água, hoje denominada de Avenida Litorânea. Muitas das propostas do plano não foram realizadas logo de imediato, algumas daquelas proposições só seriam executadas em gestões administrativas posteriores. A proposta de construção da ponte e da barragem sobre o rio Bacanga tinha como objetivo ligar a parte

central com a parte sul e sudoeste da Ilha, onde mais tarde seria implantado o porto do Itaqui e um distrito industrial.

Ruy de Mesquita (1958) apontava aspectos positivos na ligação da cidade com a área do Itaqui e Maracanã, o que contribuiria para conservar o acervo edificado do centro histórico e facilitaria o fluxo de veículos fora da área do núcleo fundacional da cidade. Esse pensamento demonstrava preocupações com as transformações modernistas ocorridas no centro da cidade, tais como: a abertura da Avenida Magalhães de Almeida e a construção do edifício do Banco do Estado do Maranhão (BEM).

Senado Federal (1994) na obra “Reviver” reforçou a ideia de que a construção de pontes sobre o rio Anil e a Barragem do Bacanga, no rio de mesmo nome, seriam fatores de extrema importância para conservação do acervo arquitetônico do Centro Histórico, que posteriormente seria tombado pela UNESCO¹⁶. Essa nova proposta urbanística conservou o caráter dos eixos rodoviários apresentados no plano rodoviário de 1950, propondo uma separação nas funções da cidade e direcionando o seu crescimento para novos territórios, seguindo um padrão funcional, que seriam incluídos nos estudos do plano diretor¹⁷ de 1975 (BURNETT, 2008).

O plano de expansão criou um desenho urbano na área compreendida entre o Rio Anil e o mar, definindo 05 zonas que eram destinadas ao uso social e administrativo, comercial e residencial, entre as residenciais, tem-se “de luxo” e de “1ª classe”. Essas regiões ocupavam a parte voltada para a orla marítima, e hoje são os bairros da Ponta D’areia e de São Marcos. Também foram estabelecidas as zonas residenciais de “2ª e 3ª classe”, que estão situadas na parte mais central, hoje ocupadas pelos bairros Renascença I e II.

Nas principais avenidas seriam implantados edifícios voltados ao lazer, cultura, usos especiais para estabelecimentos bancários, símbolo de consolidação do sistema capitalista nesse processo de produção do espaço urbano. Foram previstos espaços públicos como praças, jardins, mercados, praças dos três poderes ou praça da administração, com edifícios de até 10 pavimentos para o executivo, legislativo, judiciário, secretarias e repartições do Estado, reforçando o poder de determinadas instituições nessa nova configuração de ocupação do território.

¹⁶ Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura.

¹⁷ Foi instituído pela lei municipal nº. 2.155/1975.

Imagem 41 – Plano para o desenvolvimento de São Luís. Imagem 42 – Zoneamento proposto para a ocupação de novos territórios próximos a orla marítima, adaptado pelo autor.

Fonte: MESQUITA, 1958

Outro aspecto a ser considerado, é que esse instrumento urbanístico contribuiu para um novo padrão comportamental na sociedade de São Luís, em que a classe com mais alto poder aquisitivo buscou ocupar áreas que possuíam características exclusivas locais e até mesmo de paisagens naturais, como a praia e a vista para o mar. Isso permitiu que ocorresse a valorização do solo urbano de determinados setores em relação aos outros, iniciando o processo de especulação imobiliária.

Segundo Flávio Villaça (2001) as cidades brasileiras litorâneas têm, em grande parte, suas orlas marítimas ocupadas pelas camadas de mais alta renda. Esse processo de ocupação não ocorreu de modo simultâneo, surgindo primeiro nas cidades do Rio de Janeiro e de Santos. No final do século XIX, a elite urbana carioca morava fora da cidade, num estilo de casa e de vida muito diferente, chamadas de chácaras, comuns nas capitais brasileiras. Conforme Villaça, a mobilidade territorial urbana proporcionou a:

(...) localização fora da cidade de parte da população de alta renda do Rio de Janeiro na primeira metade do séc. XIX. Importa saber até que ponto as chácaras eram domicílios permanentes – ou quase – de moradores urbanos – embora localizados além dos tentáculos suburbanos –, isto é, ocupados por famílias cujos membros, especialmente o chefe, exerciam profissão urbana, tinham estilo urbano de vida e/ou usavam e frequentavam a cidade e, por isso, para ela se deslocaram com muita constância, talvez quase diariamente. A distinção não é simples, pois entre estabelecimentos claramente rurais e claramente urbanos há uma penumbra de gradações. (VILLAÇA, 2001, p. 161)

A cidade do Rio de Janeiro apresentou uma etapa em que a organização social (inclusive com escravidão) e os meios de transporte eram tais que faziam com que significativas parcelas das elites urbanas morassem fora da cidade. O sistema de bonde do Rio na segunda metade do século XIX era excelente, embora ainda puxado por animais. Na passagem do século, começou a se desenvolver no Rio um hábito já difundido na Europa: o banho de mar. Com as praias saneadas, essa transformação cultural se difundiu e começou a ser valorizado um atributo do sítio natural até então desprezado, a proximidade à praia e a vista para o mar. Flávio Villaça analisa que:

Antes, a orla oceânica fora atraente apenas aos ingleses, não tanto pelo banho de mar; mais por seu clima e beleza que eles não cansavam de admirar. Agora, não. O novo hábito se instala e se difunde. Na Europa que se modernizava, as estradas de ferro tiveram um enorme impacto sobre o desenvolvimento dos balneários do Mediterrâneo e sobre a difusão do hábito do banho de mar; para eles e seus luxuosos hotéis, deslocava-se não só a aristocracia francesa, mas principalmente a austríaca, alemã e a inglesa (donde o nome "Promenade dês Anglais", à beira-mar de Cannes). (VILLAÇA, 2001, p.177)

A partir do século XX, os bairros situados na orla marítima do Rio de Janeiro reuniram um excepcional conjunto de vantagens locacionais e naturais, sendo assim esses locais passaram a ser disputados pelas elites. Desde que completou sua primeira etapa de ocupação, por volta da década de 1920, em Copacabana, a zona sul sofreu profundas e rápidas transformações de ambiente construído, uso do solo e classes sociais que se sucedem em seus bairros (VILLAÇA, 2001).

A ocupação da orla marítima pelas elites foi uma tendência que se dissipou do Rio de Janeiro para todas as outras cidades brasileiras litorâneas. Dessa forma, o Estado iniciou a elaboração de planos de expansão urbana na cidade de São Luís, por meio do Departamento de Estradas e Rodagens do Maranhão, com o intuito de implantar a infraestrutura necessária para a utilização do automóvel, que permitiu o deslocamento da população das áreas centrais para aquelas próximas ao mar.

O zoneamento proposto para a ocupação desse novo território na cidade de São Luís, apesar de não ter sido o seu objetivo principal, apresentou aspectos que podem ter contribuído para um processo de diferenciação espacial, já iniciado naquela época e que hoje é facilmente percebido na cidade de São Luís. Nesse contexto, temos um instrumento urbanístico que contribuiu para a formação de um novo padrão comportamental, de utilização dessas características exclusivas locacionais e de paisagens naturais, como a praia e

margens dos rios, resultando numa valorização do solo urbano. O zoneamento é um instrumento que serve para organizar e definir funções específicas no território, com a finalidade de determinar os usos e ocupação do solo urbano. Raquel Rolnik (1997, p. 129) afirma que:

(...) a verticalização tem sido uma estratégia para atualizar áreas altamente valorizadas da cidade e a expressão (juntamente com os loteamentos exclusivos) de um dos extremos de um mercado dual. O outro extremo, às vezes mais lucrativos que os próprios empreendimentos ricos, era a expansão não regulada na zona rural.

O plano de expansão da cidade de São Luís do ano de 1958 forneceu subsídios para o próximo Plano Rodoviário da Ilha de São Luís, que foi instituído pela Lei nº. 1332, de 27 de dezembro de 1962, e o plano diretor de 1975. Essa perspectiva de ocupação advinda da década de 1950 influenciou a elaboração de novas políticas e legislações urbanas, que se refletiam cada vez mais na paisagem urbana construída.

A primeira metade do século XX continuou com a manutenção do sistema econômico precário que se arrastava desde o período colonial e sobreviveu durante todo o Império. O período republicano apresenta uma nova tentativa de reerguer as atividades econômicas e de estruturar o espaço urbano de São Luís, com projetos e planos específicos e fragmentados, elaborados para setores específicos do meio urbano.

Meirelles (2001) analisou que faltavam estadistas que soubessem sobrepor, aos interesses político-partidários, os legítimos e reais interesses da coletividade, que se imponham por seu prestígio e valor no âmbito nacional, como antes os houvera no Império, de modo a nos serem dados os recursos necessários à recuperação regional que só poderia vir em benefício geral da economia de todo o país.

3.2. Planos e Políticas Urbanas Nacionais e os seus reflexos na cidade de São Luís

Os primeiros anos da década de 1960 marcaram o fim de um período de crescimento acelerado na economia brasileira. Desde o fim da Segunda Guerra Mundial, por 15 anos, a taxa anual de crescimento do PIB do Brasil foi uma das maiores do mundo. A economia cresceu a um ritmo superior ao de qualquer outro país latino-americano, sendo superado no Ocidente apenas pela Alemanha e no oriente pelo Japão e pelas ainda pequenas economias da Coreia do Sul e de Taiwan. Entre 1963 e 1967 o crescimento econômico brasileiro caiu à

metade o que gerou um acirrado debate sobre a natureza das reformas econômicas necessárias para retomar as taxas históricas de expansão da economia (PRADO, EARP, 2003).

Nos anos de 1960 o Brasil ainda não se encontrava em um estágio avançado de urbanização, já que mais da metade da sua população ainda vivia em áreas rurais. Ainda havia bolsões de produção para subsistência tanto em áreas rurais como urbanas, baixo nível tecnológico, grande massa de trabalhadores não especializados com baixos níveis de reprodução, e a habitação estaria longe de se transformar num item da cesta básica (MAUTNER, 2010).

No dia 11 de abril de 1964, ocorreu o Golpe Militar no Brasil, quando o Congresso Nacional, sob a tutela do Ato Institucional nº 1, elegeu o chefe do Estado-Maior do Exército, general Humberto de Alencar Castelo Branco, como Presidente da República. A gestão de Newton Bello (1961 – 1966) no Maranhão seria comprometida por esse golpe, colocando fim na sua carreira política, quando teria cassado os seus direitos políticos, mesmo após ter deixado o Governo, o que fez informalmente, poucos dias antes que se completasse seu quinquênio (MEIRELES, 2001).

A elite de São Luís perdia o interesse pelo bairro da Praia Grande, já desvalorizado pela mistura funcional e social. Mesmo com a importância do porto, que foi mantido até a década de 1960, o abandono do bairro pelas camadas de alta renda e pelo poder público teve início desde os anos 30, razão pela qual a área apresentou diferentes realidades socioeconômicas (BURNETT, 2008).

A partir do final dos anos 1960, novas possibilidades surgiram, com o Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) incluindo o setor têxtil nos grupos preferenciais para financiamento. Entretanto, os investimentos maranhenses nesse setor foram pouco representativos até 1970, devido ao alto índice de obsolescência do parque fabril, notadamente no tocante à fiação e tecelagem de algodão. Não resistindo ao confronto com as fábricas do Sul e Sudeste, a indústria têxtil maranhense caiu totalmente (MEIRELES, 2001).

Dentre as causas mais notórias, temos a falta de atualização tecnológica e o custo elevado dos encargos sociais, além de circunstâncias locais como baixo poder aquisitivo do consumidor, a escassez de mão-de-obra qualificada e a impossibilidade material para a modernização dos maquinários, fatos que já eram presentes na economia maranhense desde o período colonial.

O projeto político e o modelo de desenvolvimento implantados a partir de 1964 no

país pressupunham o desenvolvimento por impulso as empresas de grande porte que promoveriam a formação de uma poupança nacional. Com a criação do Sistema Financeiro de Habitação¹⁸ (SFH), buscou-se a articulação de programas voltados para o provimento de habitação, sobretudo para a classe trabalhadora, que estaria fora do mercado formal.

Nos anos de 1960 e 1970 o BNH e, posteriormente, o SFH assumem o importante papel de financiar a construção e prover o crédito para o consumo de habitação para a classe média recém-emergida da rodada de investimentos para a produção de bens de consumo duráveis iniciada no governo de Juscelino Kubitschek. (MAUTNER, 2010, p. 250).

O Banco Nacional de Habitação (BNH) surgiu com a responsabilidade de gerenciar os recursos obtidos pelo SFH e as diversas Companhias de Habitação Popular (COHABs), sendo assim o BNH atuou não apenas na construção de moradias para a classe trabalhadora, mas no financiamento de habitação para as classes médias e de recursos em desenvolvimento urbano.

Para uma melhor ideia do volume de casas produzidas, até o ano da sua extinção, em 1986, o SFH já tinha financiado cerca de 4 milhões e 360 mil unidades habitacionais, sendo 2 milhões e 600 mil na faixa de interesse social. Embora sejam períodos distintos e contextos totalmente diferentes, os números parecem ainda maiores se compararmos com a conjuntura anterior, em que atuavam os Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPS) e a Fundação da Casa Popular (FCP) que, entre os anos de 1937 e 1964, construíram juntos 66.789 unidades em conjuntos habitacionais, sendo 47.789 pelos IAPS e a 19.000 pela FCP. (VASCONCELOS, 2015, p. 309).

Mautner (2010) diz que o Estado assumiu com continuidade, por meio dos IAPS, alguma responsabilidade na provisão de habitação para a classe operária urbana. Os IAPS, desde os anos de 1940, fornecendo habitação para uma classe média crescente, especialmente no Rio de Janeiro, centro administrativo do país, onde era necessário abrigar os funcionários que trabalham na administração pública.

Por outro lado, ao financiar a construção e a aquisição de casa própria, o Estado organiza e desenvolve a indústria da construção ao assegurar uma demanda constante para os níveis de renda – classe média e alta – que conseguem utilizar novas linhas de crédito. (MAUTNER, 2010, p. 251).

Nos três primeiros anos de atuação, a COHAB investiu cerca de US\$ 2.742.062, construindo 2.438 unidades habitacionais, o que gerou 9.752 empregos diretos, formando os

¹⁸ Lei nº. 4.380 de 21 de agosto de 1964.

Conjuntos Cohab-Anil I, II e III, na cidade de São Luís. Na década de 1970, surgiram os Conjuntos Anil IV, Bequimão, Vinhais, Turu e Angelim. O SFH construiu mais de 16 mil unidades habitacionais, apenas pela COHAB-MA, sem contar as outras 4.194 unidades construídas pelas cooperativas habitacionais (VASCONCELOS, 2015).

Assim, o quantitativo total de casas construídas com recursos do BNH (COHAB-MA e Cooperativas), somente em São Luís, foi de 20.668 unidades, sem levar em consideração os lotes urbanizados de programa como o Programa de Financiamento de Lotes Urbanizados (PROFILURB) e os conjuntos e loteamentos financiados pelo Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE), que também era ligado ao SFH. Números esmagadoramente superiores, as 502 casas construídas em quase 30 anos, pelos IAPs e a FCP. Portanto, só a COHAB-MA, em pouco mais de 20 anos de atuação, construiu na região metropolitana de São Luís mais que a FCP em todo o Brasil em quase 30 anos. (VASCONCELOS, 2015, p. 313)

O SFH implantou, junto da enorme gama de conjuntos, uma rede de infraestrutura básica, dimensionada para uma demanda em média dez vezes maior que a do conjunto proposto, atendendo também as “áreas circunvizinhas”. Estas redes de infraestrutura e equipamentos atenderam não só os conjuntos da COHAB, mas outros da iniciativa privada. Surgiram novos conjuntos como os “Planaltos” que acompanharam o mesmo nome daqueles construídos pela COHAB: Planalto Anil, Planalto Turu, Planalto Vinhais, entre outros (VASCONCELOS, 2015).

Essa política habitacional atendeu aos interesses de projetos econômicos idealizados por grupos que se alternavam no poder da ditadura militar brasileira. O governo buscou massificar investimentos em habitação social, com o objetivo de legitimar o seu poder, para demonstrar que atendia aos anseios de parte da população, que até antes o Estado não tinha medido esforços para resolver a problemática habitacional.

Maricato (1987) destaca que o período inicial da atuação do SFH foi desastroso, tendo em vista as dificuldades de se trabalhar com uma população de baixa renda, devido às taxas de juros pelos preços dos terrenos, insumos da construção civil, entre outros. O SFH foi responsável pela aplicação dos investimentos em desenvolvimento urbano, viabilizando os investimentos em infraestrutura. Houve uma inversão nas prioridades do BNH em que os investimentos em habitação decresceram em função dos praticados em infraestrutura, tendo em vista que o governo autoritário se utilizou disso para aumentar sua centralidade e influenciar os governos locais.

José Sarney assumiu o governo do Estado em 1966, permanecendo até 1970, e Epitácio Cafeteira foi eleito Prefeito de São Luís, ainda pelo povo, e já disputava, com o

governador Sarney, a liderança política na Ilha e que acabaria por se fazer assim o seu adversário político, embora a chefia da oposição ficasse com o deputado Benedito Freitas Diniz. Nesse contexto, Meireles analisa o cenário político da época, em que:

Tendo a revolução se proposto, e imediatamente começado, a executar um plano de ação que ativasse a marcha desenvolvimentista do país, aliás já antes iniciado com o plano de metas do presidente Juscelino, e a fazê-lo não só conforme uma filosofia de objetivos cujos rumos e prioridades seriam traçados pela Escola Superior de Guerra, inclusive aberta ao elemento civil, como dentro de um comportamento que reestabelecesse o crédito e a confiança na administração pública, o governador Sarney, natural e forçosamente, teve como preocupação maior o engajamento do Maranhão nesse programa de ação, ao mesmo tempo em que, com os frutos disso advindos, procuraria se firmar, ele pessoalmente, na liderança do situacionismo político estadual que, não reconduzido Vitorino Freire a Senadoria, e cassado Newton Bello, estaria em efetiva vacância dentro da Arena.(MEIRELES, 2001, p. 359).

Ainda, no governo de Sarney, tem-se a criação da Superintendência do Desenvolvimento do Maranhão – Sudema, à qual coube traçar e supervisionar o plano de desenvolvimento do Estado, e foi vista como um fator relevante para o estabelecimento de uma política econômica no Estado. Nesse mesmo período, também foram criadas as escolas de Agricultura, Administração e Engenharia em São Luís.

O Governo Federal realizou intervenções na rede rodoviária e iniciou a energização dos municípios, em face da construção da hidroelétrica de Boa Esperança. Na cidade de São Luís, houve a pavimentação de vias, a construção da ponte sobre o rio Anil (conhecida como Ponte Presidente José Sarney/Ponte do São Francisco) em 1970, permitindo o surgimento dos novos bairros¹⁹ na parte norte da Ilha. (MEIRELES, 2001).

Imagem 43 e 44 – Ponte sobre o Rio Anil, ligando centro histórico ao bairro do São Francisco.
Fontes: MARANHÃO, 1977. LOPES, 2008.

¹⁹ Bairros propostos no plano de expansão de 1958, de autoria do engenheiro Ruy de Mesquita.

A barragem sobre o rio Bacanga (1970) possibilitou o acesso ao porto do Itaqui, cuja obra foi iniciada, conforme promessa feita pelo presidente Jânio Quadros, quando de sua visita à cidade, e até hoje é a única infraestrutura rodoviária que permite o deslocamento mais rápido do Centro Histórico para essas áreas onde seria implantado o complexo portuário maranhense. Dessa forma, o núcleo fundacional torna-se um eixo de conexão intermediária entre os deslocamentos de pessoas que ocupam a porção norte da Ilha, situada na região da orla marítima, e a parte oeste – sul que engloba a região do Distrito Industrial e do Maracanã.

Imagem 45 – Vista do aterro e da barragem do Rio Bacanga.
Fonte: LOPES, 2008.

A infraestrutura viária determinou o fluxo de pessoas no território, definindo a ocupação da orla marítima por uma classe de poder aquisitivo mais elevada, enquanto isso, a Barragem do Bacanga, apesar de ter como objetivo a ligação da cidade com porto do Itaqui, vai permitir que parte da população que não tem acesso às áreas da orla marítima, ocupe as proximidades do porto do Itaqui e do distrito industrial.

Considerando a área nobre da cidade, tendo em vista os novos padrões de moradia e planejamento que adotava, o bairro do São Francisco apresenta o traçado urbano ortogonal estruturado por grandes avenidas, típico do urbanismo modernista, onde se implantaram quadras maiores e edificações soltas nos lotes. Para o sul, próximo a área industrial, a Barragem do Bacanga propiciou a transferência da população de baixa renda que ocupava assentamentos espontâneos e palafitas na área central”. (LOPES, 2008, p. 292).

Nos anos 1970, a capital maranhense vive uma nova expansão urbana, agora em direção ao norte da ilha, resultante da construção da ponte do São Francisco. Esta intervenção foi complementada pela construção da Av. Maestro João Nunes²⁰, que ligou os bairros do São Francisco e Ponta d’Areia, criando uma laguna, com um espelho d’água de 3,5

²⁰ Também conhecida como Avenida Ana Jansen, que liga o bairro do São Francisco ao da Ponta D’areia.

km² resultado do represamento das águas da maré pelo aterro sobre o Igarapé da Jansen (MARANHÃO, 1977).

Imagem 46 – Vista da Ponta D'areia antes do processo de urbanização. Imagem 47 – Vista atual do bairro da Ponta D'areia.

Fonte: MARANHÃO, 1977. LOPES, 2008.

O projeto político e o modelo de desenvolvimento econômico implantado a partir de 1960 no país implicaram no desenvolvimento das empresas de grande porte que promoveriam a formação de uma economia nacional, conforme os princípios e diretrizes dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND), instituídos pelo Governo Militar na década de 1970. Desse modo, Ferreira (2014) infere que a implantação de grandes projetos industriais vinculados ao setor siderúrgico, fez com que o Estado se utilizasse de estratégias para garantir tais infraestruturas, as quais se repercutiram sobre a reprodução do espaço urbano na capital maranhense.

No governo de Pedro Neiva de Santana (1971 – 1975) ocorreram modificações na máquina administrativa maranhense, uma delas foi a transformação da Sudema em Secretaria do Estado. Criou-se o sistema estadual de planejamento, sendo elaborado, pela primeira vez, o orçamento plurianual de investimento do sistema rodoviário no período de 1972 a 1974 (MEIRELES, 2001).

Nesse período, foram estabelecidas: a rede de energização e de saneamento, política de colonização agrária, Banco de Desenvolvimento do Maranhão e Federação das Escolas Superiores do Maranhão. Algumas intervenções nas infraestruturas contribuíram para a conservação do patrimônio arquitetônico colonial português, considerando que o engenheiro Haroldo Olímpio Lisboa Tavares:

(...) pretendeu para a capital um arrojado plano de desenvolvimento urbano, com envolvê-la em um grande anel viário que, principalmente, asseguraria a preservação de seu rico patrimônio arquitetônico, de feição colonial. (MEIRELES,

2001, p. 360-361).

O que era um sonho vivido, desde os tempos de governador e capital-general Gonçalo Pereira Lobato e Sousa (1753-1761), no perodo colonial, s se realizou a partir de 1966, com o incio das obras do Porto de Itaqui, que seria o exportador do minrio das jazidas de Carajs, no sul do Par. Em torno dele nasceria o Distrito Industrial, que s foi inaugurado em agosto de 1980, j no governo estadual de Joo Castelo (MEIRELES, 2001).

Imagem 48 – Vista area do complexo porturio e distrito industrial na dcada de 1970.
Fonte: PORTO DO ITAQUI, 2016.

A tentativa mais clara de formulao de uma poltica urbana na histria do Pas se deu durante o regime militar, com a criao da Lei n. 5.727/1971, que trata do Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND). As realizaes nacionais que foram previstas para o perodo de 1972 a 1974, ofereceu viso global do que a Nao ditou a si prpria como tarefa bsica. O Governo queria se manter na lista dos dez pases com maior ndice de Produto Interno Bruto (PIB), passando da posio de nono para oitavo, nesta categoria (BRASIL, 1971).

O I PND (1971) previu uma poltica de aproveitamento de recursos humanos (que no ano de 1973 houve uma previso que ultrapassaria os 100 milhes de habitantes), como fator de produo e de consumo. Seria realizado um programa intensivo de preparao de mo-de-obra, dentro da poltica de educao permanente do pas, considerando que, a expanso de oportunidades de emprego seria efetivada a taxas crescentes, superiores do crescimento da oferta de mo-de-obra, em nveis de renda e produtividade acima dos de economia de subsistncia.

Pensou-se na realizao de uma estratgia a nvel regional com o intuito de efetivar a integrao nacional. Ao mesmo tempo em que se consolidava o ncleo desenvolvido do Centro-Sul, at com a criao de regies metropolitanas, controle da poluio e construo

da estrutura integrada de Indústria e Tecnologia, com a implantação de novos polos regionais: agroindustrial do Sul, industrial-agrícola do Nordeste, agropecuário do Planalto Central e da Amazônia.

O plano tinha como estratégia regional, a integração do Nordeste com a Amazônia e o Planalto Central estabelecia sistemas de vias comunicantes que permitiria a reorientação dos fluxos excedentes de mão-de-obra do Nordeste, com seu encaminhamento para aquelas regiões, em programas definidos, com recursos já existentes e assegurando níveis de produtividade satisfatórios. Essa integração seria possível com a construção das rodovias Transamazônica, Cuiabá-Santarém e de outras rodovias de articulação com as demais regiões (BRASIL, 1971).

Imagem 49 – Programa de Integração Nacional: Rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.
Fonte: BRASIL, 1971.

Procurando manter o ritmo do crescimento, o governo Geisel (1974-1979) elaborou o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), que consistiu numa tentativa de ampliar o mercado interno, desimpedir a acumulação, e desconcentrar a atividade industrial. O II PND formulou várias diretrizes para uma Política Nacional de Desenvolvimento, que ficou a cargo da Secretaria de Articulação entre Estados e Municípios, e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, que administrava o Fundo de Financiamento ao Planejamento (BRASIL, 1974).

A indústria de materiais de construção e as obras civis contribuíram para assegurar taxas de crescimento do PIB nos anos 70, especialmente na segunda metade da década, quando iniciaram as grandes obras de infraestrutura para a produção como portos,

aeroportos e estradas. A integração na economia nacional e à implantação de investimentos públicos e privados no Estado seriam permitidas, por meio de grandes projetos que reconectaram o Maranhão nas redes regionais e nacionais.

No II PND (1974), foram estabelecidos 03 polos na região norte: agropecuários, agrominerais e urbanos e dois complexos minero-metalúrgico da Amazônia Oriental. O complexo minero-metalúrgico da Amazônia Oriental compreendia o esquema integrado Carajás-Itaqui (minério de ferro e siderurgia) e Trombetas-Belém (conjunto bauxita-alumina-alumínio). Além disso, tinha outros empreendimentos associados ao aproveitamento do potencial hidroelétrico da região Araguaia-Tocantins (São Félix e Tucuruí), e os polos urbanos incluíam as cidades de Manaus, Belém e São Luís.

Imagem 50 – Programa de polos agropecuários e agrominerais da Amazônia. Imagem 51 – Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU)
Fonte: BRASIL, 1974.

A política nacional de desenvolvimento urbano foi implantada durante o II PND, por meio da resolução nº. 003/1979, que a definia como elemento da política nacional de desenvolvimento que diz respeito ao processo de urbanização em suas dimensões inter e intra-urbanas. A cidade de São Luís foi chamada de “área de dinamização” e região de turismo. Uma das estratégias urbanas estabelecidas pelo II PND (1974, p. 89) procurava “a ordenação da ocupação da orla marítima, preservando-se o patrimônio histórico e valorizando-se a beleza paisagística, com vistas ao desenvolvimento do turismo interno e internacional”.

Transformações profundas ocorreram na indústria maranhense, principalmente depois do declínio do óleo de babaçu. A minero-metalurgia e a siderurgia surgem como os ramos mais proeminentes no Estado do Maranhão a partir do Projeto Grande Carajás, além de outros que vão surgindo com o fortalecimento do agronegócio. Diante dessa realidade, criaram-se as expectativas de um forte crescimento industrial, o que de algum modo ocorreu, embora em ritmo menos acelerado do que o esperado.

Por ser uma política territorial integrante da Política Nacional de Desenvolvimento urbano, o Plano Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio (PNCCPM) tinha objetivos tanto nacionais quanto locais:

Em nível nacional, os objetivos pretendiam criar novos pontos de desenvolvimento no território brasileiro, estimular a desconcentração das atividades econômicas e da população, criar novas oportunidades de emprego, reduzir as disparidades de renda inter-regionais e interpessoais, ou seja, visava desconcentrar e interiorizar o desenvolvimento do País; o nível local incluía melhorias em termos de infraestrutura física, dos transportes urbanos, desenvolvimento da economia em que se destaca o atendimento à população urbana pobre (que recebia até três salários mínimos), fortalecimento da administração municipal e estruturação do planejamento local. (FERREIRA, 2014, p. 60).

As cidades foram caracterizadas em dois grupos: aquelas que apresentavam função de desconcentração e que se localizavam no sudeste do país; e que desempenhavam função de dinamização, sobretudo nas regiões norte, centro-oeste e nordeste. Nesse segundo grupo desejava-se melhorar os transportes regionais, apoiando o estoque e comercialização de produtos primários, viabilizando o crédito à indústria regional, efetivando o aperfeiçoamento de recursos humanos, possibilitando o desenvolvimento de serviços de telecomunicação e ampliando a oferta de equipamentos sociais urbanos.

De acordo com Sarah Feldman (2005), nesse período de 1960 a 1970, temos a elaboração de planos diretores nas médias e grandes cidades brasileiras, financiados pelo SERFHAU, que vinculava o repasse de recursos à existência dos planos diretores. O Plano Diretor de São Luís de 1975 se constituiu um esforço no sentido de fornecer à cidade e a sua área os elementos básicos para um processo de planejamento coerente.

Esse primeiro plano diretor buscou proporcionar a São Luís condições para receber o impacto dos grandes investimentos previstos pelo Governo Federal, criando uma política de uso do solo e racionalização do desenvolvimento urbano, tendo em vista obter diferentes usos do solo, mesmo fora dos limites municipais. Sendo assim, essa política tentaria promover a adequação dos mecanismos da administração municipal ao sistema de

planejamento, estimulando a coordenação intergovernamental para o desenvolvimento das funções urbanas e regionais de São Luís (MARANHÃO, 1977).

Entre os objetivos específicos do plano diretor tínhamos o fornecimento de diretrizes para o uso da terra e o zoneamento, incluindo aspectos de regulação ambiental, bases de um plano de transportes e a valorização do patrimônio histórico. Desse modo, o zoneamento proposto tinha uma:

(...) estratégia de desenvolvimento urbano compatível com as tendências de crescimento demográfico e urbano em geral, e que permita orientar a organização espacial de maneira a obter a melhoria da qualidade de vida e aumento da eficiência na provisão de serviços urbanos. O conceito de qualidade de vida engloba aspectos como melhoria dos padrões de ocupação residencial, aumento de quantidade e qualidade do equipamento infra-estrutural da cidade e aquisição da casa ou lote próprios, enquanto que o conceito de eficiência econômica se relaciona com minimização de custos, aumento de produtividade e economias de escala. (MARANHÃO, 1977, p. 07).

Algumas medidas econômicas foram previstas na escala da provisão de infraestrutura urbana no território, considerando que fora proposto o aumento do número de consumidores por área geográfica, ou seja, através do adensamento dos agrupamentos residenciais. Por outro lado, podiam-se minimizar as distâncias de viagem de trabalho, e os custos de transporte, pois a população se concentraria próxima aos centros de emprego.

O mapa, feito com base nos estudos realizados do Plano Diretor de 1975 e com dados do censo do IBGE de 1970, demonstrou as localidades com maior adensamento da população, relacionando a quantidade de habitantes por hectares. Até a década de 1970, a ocupação do norte e sul da Ilha de São Luís ainda era insignificante, já que a relação era de 0 a 10 habitantes por hectares. A população ainda se concentrava nas áreas do centro histórico e nas periféricas do bairro do Anil.

Imagem 52 – Mapa com densidades populacionais por setor censitário em São Luís com dados do IBGE/1970. Fonte: MARANHÃO, 1977.

Existia algo intrínseco no plano diretor de São Luís que estimulou a aquisição de propriedades, relacionados com a identificação de padrões de ocupação compatíveis com os níveis de renda existentes, considerando a área de construção residencial por habitante e a área do lote, resultando no parcelamento de lotes pequenos e, conseqüentemente, um maior adensamento de áreas centrais e periféricas, enquanto na orla marítima tinha-se a divisão em grandes lotes.

A presença de grandes áreas urbanizáveis e de densidade bastante baixas, assim como a grande acessibilidade (fácil acesso à siderúrgica, à zona industrial e ao centro) indicam a conveniência de canalizar a maior parte do crescimento habitacional para a zona residencial ZR-5. (MARANHÃO, 1977, p. 15).

A Lei Federal nº. 5.907/1973 possibilitou que União doasse ao Município de São Luís 40 hectares localizados em parte da bacia do Rio Bacanga, para efeito de incorporação ao projeto de recuperação das áreas alagadas da região, a ser adicionado ao plano de “despalafitação” de São Luís, sendo realizado pela CETRAP nesse ano e que pretendia, via BNH/PMSL, investir 10 milhões de cruzeiros com o intuito de erradicar 8000 palafitas e atender 50.000 famílias (FERREIRA, 2014).

Em relação aos transportes, o plano diretor demonstrou algumas projeções básicas, que foram necessárias para a avaliação desse sistema. O número de veículos licenciados no município de São Luís em 1973 chegou a 8.965, isto sinalava como o aumento do número de automóveis particulares poderia influenciar no crescimento da frota, produzindo forte impacto no tráfego da área central e nos estacionamentos (MARANHÃO, 1977).

Naquela época, o sistema viário urbano, suburbano e rural de São Luís era considerado desenvolvido, devido ao programa de construção rodoviária do Departamento de Estradas e Rodagens do Maranhão (DER-MA). No entanto, era necessária a complementação da rede existente, aumentando sua capacidade, para dar maior fluidez ao tráfego e melhorar o acesso das novas áreas de uso residencial e industrial. Dessa forma, esta complementação consistiria em novas ligações rodoviárias, melhoramentos da rede e redimensionamento dos cruzamentos principais.

Desde a segunda metade do século XX, o sistema de transporte de massa de São Luís passou a ser estruturado nos ônibus, deixando de se utilizar o bonde elétrico, inclusive o plano diretor da época já apresentava a possibilidade de criar terminais de transportes coletivos conjugados com estacionamentos, na periferia da cidade, distribuindo-se os

passageiros de ônibus e de carros particulares por meio de micro-ônibus ou bondes modernos (MARANHÃO, 1977).

O plano de 1975 previu que o sistema de transportes coletivos por ônibus estaria próximo ao seu limite de capacidade, e a cidade necessitaria de um novo sistema de transporte de massa, devido a alta densidade da população no eixo Centro-Anil, que poderia ser atendido por meio de:

uma linha simples de monotrilho, com ônibus alimentadores. O uso do micro-ônibus poderia ter um papel importante dentro da zona comercial, ligando os dois terminais da Avenida Gomes de Castro e do Mercado Público com o precinto de pedestres. (MARANHÃO, 1977, p. 52)

As normas propostas pelo Zoneamento de 1975 baseavam-se em dois tipos de problemas de controle: dentro das diferentes zonas e da intensidade dos diversos usos. No mecanismo de mercado, os diferentes usos localizavam-se onde ocorre o equilíbrio entre o preço da terra, o lucro e o espaço residencial desejado. A interferência do zoneamento, de caráter predominantemente restritivo, afetou este equilíbrio, resultando, para os usos banidos, os custos de localização mais altos (MARANHÃO, 1977).

De acordo com Vasconcelos (2015), O Estado como indutor na produção do espaço urbano, procurou viabilizar a incorporação de novas áreas para efeito de uso e implantação de programas habitacionais. Entre 1967 e 1986, foram criados 12 conjuntos habitacionais totalizando 16.474 unidades habitacionais na cidade de São Luís.

Houve a implantação do plano de desenvolvimento urbanístico da área metropolitana de São Luís, instituído pelo Decreto Federal nº. 66.227/70, quando a União cedeu ao Estado, sob regime de aforamento, as glebas Itaqui-Bacanga (7.210 ha) e Rio Anil (3.690ha). Na primeira a intenção se resumiu a instalação do campus da Universidade Federal do Maranhão e do residencial do Anjo da Guarda, logo após, haveria uma indução do uso do solo, à medida que foi reservada uma área de 199,43km² localizada no setor Oeste e Sul (implicando em 23,89% da área do município de São Luís), a ser dedicada exclusivamente à implantação do distrito industrial, conforme o Decreto Estadual nº. 7.632/1980.

O Governo do Estado, por meio da CDI-MA, tornou público vantagens locacionais de empreendimentos industriais que se instalassem em São Luís, oferecendo: acesso rodoviário asfaltado, energia elétrica, pagamento de terreno e água subsidiados, telefone, telex, isenção total ou parcial de Imposto de Circulação de Mercadoria – ICM, incentivos via

FINOR(SUDENE) e FINAM(SUDAM), além de crédito especializado. Adicionado a isso, uma boa localização do distrito industrial em se tratando da zona urbana, nas proximidades do centro econômico, bem como as potencialidades quanto à atividade portuária no entorno do Itaqui (FERREIRA, 2014).

O Decreto Federal nº. 78.129/76 permitiu a União ceder ao Estado, sob o regime de aforamento, a área Tibiri Pedrinhas para fins de implantação de obras de infraestrutura, bem como para execução de projeto de urbanização. O pressuposto para efeito das mencionadas cessões consistiu na efetivação de planos ou projetos, registrados em contrato e que tinham prazo de execução sob pena de a União proceder à reversão.

Imagem 53 – Glebas do município de São Luís: Rio-Anil (em amarelo), Itaqui-Bacanga (em azul), Tibiri-Pedrinhas (em bege) e Sesmarias (em vermelho).

Fonte: SÃO LUÍS, 2014.

Considerando essa estratégia de cessão de terras, tem-se que para uma área total de 834,780 km² relativa ao município de São Luís e que legalmente pertence à União por se localizar em uma ilha costeira, verificou-se que dos 584,94 km² concernentes às terras emersas, 333 km² (56,93%) abrangendo os setores oeste e sul (área Itaqui-Bacanga e área Tibiri-Pedrinhas, respectivamente) passaram a pertencer ao governo do Maranhão. Enquanto 73,3 km² (12,53%) compostos pelas áreas rio Anil (setor norte) e parte da bacia do rio Bacanga, além das sesmarias de 1615 (Centro-Outeiro da Cruz), ao Município (FERREIRA, 2014).

No governo de João Castelo (1979-1982), foram realizadas três grandes obras na cidade de São Luís: a nova ponte sobre o rio Anil – conhecida como Bandeira Tribuzzi – ligando a cidade velha à nova, na altura do bairro da Camboa; o complexo esportivo do Castelão, construído no subúrbio do Outeiro da Cruz; e por fim, a execução do Sistema Italuís, com que foi reforçado o abastecimento de água potável, proveniente da captação de águas do Rio Itapecuru, distante aproximadamente 56 km da capital, situado no município de Rosário (MEIRELES, 2001).

Imagem 54 – Ponte Bandeira Tribuzzi sobre o rio Anil. Imagem 55 – Complexo esportivo do Castelão.
Fonte: LOPES, 2008.

Nos anos de 1980, Frederico Burnett (2008) relata que o Maranhão estava incluído nos grandes projetos econômicos nacionais, novos empreendimentos industriais e de mineração, que colocaram a cidade novamente em evidência. Nesse momento, tem-se a estruturação dos bairros do Renascença, Calhau, Ponta D'areia e São Marcos, nas proximidades da orla marítima, resultando num processo de verticalização, com a construção de prédios residenciais e comerciais, influenciados pelo plano diretor de 1975.

O mercado imobiliário se utilizou dessa infraestrutura construída pelo Estado, o que possibilitou à utilização de novas áreas, oferecendo uma nova proposta de ocupação do território, reforçando um modelo de desenvolvimento, que teria como eixos norteadores da nova expansão urbana, as pontes sobre o Rio Anil e a barragem do Bacanga, que determinariam as diretrizes de novas políticas urbanas que estaria por vim no século XXI.

4. FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE SÃO LUÍS: Transição do século XX para o século XXI

Neste capítulo busca-se discutir questões sobre o processo de urbanização brasileira relacionando-os com aspectos locais da cidade de São Luís, ocorridos a partir da década de 1980, época chamada de “anos perdidos”. Faz-se um breve relato das transformações que aconteceram durante os primeiros anos do Brasil, com uma população predominantemente urbana, que influenciaram na remodelação e democratização das políticas públicas voltadas para as cidades brasileiras.

Entre 1950 e 2000, o grau de urbanização subiu de 30% para 80% no Brasil, ocorrendo uma inversão quanto ao lugar de residência dos brasileiros, isto é, houve um aumento significativo na população urbana. De forma similar à distribuição regional, o processo de urbanização ocorreu com forte diferenciação entre os estados brasileiros, sendo que em alguns o grau de urbanização superou os 95% (São Paulo e Rio de Janeiro), enquanto em outros ainda estaria em torno de 50% (Maranhão e Pará) (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016).

O fenômeno não se dá de maneira homogênea, uma vez que são diferentes os graus de desenvolvimento e de ocupação prévia das diversas regiões, pois estas são diferentemente alcançadas pela expansão da fronteira agrícola e pelas migrações inter-regionais. (SANTOS, 2013, p. 34).

A partir da década de 1980, a ideia de planejamento vinculou-se ao neoliberalismo, que avançou no país, indicando, por um lado, o surgimento de uma maior competição por recursos e, por outro lado, um colapso das instituições públicas tradicionais de financiamento do desenvolvimento urbano. Nesse período, no âmbito político houve a transição do poder autoritário e centralizador para um cenário de democratização das instituições no Brasil.

Considerando essa fase de transição, que coincide com a exaustão do estágio predominantemente extensivo do capitalismo no Brasil, procura-se compreender como um planejamento centralizado na esfera federal poderia ser capaz de corrigir as desigualdades regionais advindas de mais de um século de acumulação entravada²¹. Csaba Deák (2010, p.21) faz uma interpretação da crise dos anos de 1980, “em que preconizava que o

²¹ Entende-se por acumulação entravada o processo em que “(...) o imperativo da acumulação está subordinado ao princípio da expatriação de excedente, como processo precípua de produção capitalista que assegura a reprodução ampliada da sociedade de elite no Brasil”. (DEÁK, 2010, p. 22).

esgotamento do estágio de acumulação extensiva no Brasil coloca a questão da permanência da sociedade de elite²²”.

Esse processo de acumulação entravada enquanto estágio de desenvolvimento e suas relações com os estágios do capitalismo permite uma interpretação da crise iniciada na década de 1980, especialmente em sua diversidade de todas as demais crises da história brasileira. Para Csaba Deák (2010), nesse primeiro estágio, definido como extensivo, é caracterizado pela expansão da forma mercadoria que ocorre relativamente de forma desimpedida, mediante a extensão da produção de mercadorias de formas não capitalistas de produção, que foi predominante até a década de 1970.

Já no estágio intensivo, em que a expansão da produção fica restrita essencialmente ao aumento da produtividade do trabalho, o antagonismo entre mercado e Estado atinge novo patamar, porque a intervenção do Estado (planejamento, produção do espaço etc.) – que nega a forma-mercadoria, ainda que seja necessária para a sua preservação – se intensifica e a reassertão da primazia da forma-mercadoria – a negação da negação – torna-se cada vez mais problemática. (DEÁK, 2010, p. 31).

Se no Brasil ocorresse a acumulação desimpedida no mercado interno, como nos países centrais capitalistas, poderíamos induzir o pleno desenvolvimento das forças produtivas e, em particular, o fortalecimento de uma burguesia, que em última instância acabaria com a dominação da sociedade de elite brasileira. Sendo assim, essa elite tem a sua manutenção nos entraves econômicos, utilizando-se da desestruturação sistemática do desenvolvimento da economia, por meio de medidas fiscais, monetárias e financeiras (DEÁK, 2010).

Mautner (2010) infere que o estágio extensivo de acumulação requer e se reflete em baixos níveis de reprodução social, que estão relacionados com questões habitacionais, sistema educacional, alimentação, entre outros ligados diretamente com a manutenção da vida do trabalhador. Desse modo, a reprodução de uma sociedade fica condicionada pela sua base material, no caso do Brasil, a acumulação entravada, que tem relação direta com a distribuição e concentração de renda.

De acordo com Villas-Bôas (2016), estudos supervisionados por Piketty, Saez e Medeiros colocam o Brasil no mapa da desigualdade, a concentração da renda tem muita influência na desigualdade quando ela é alta. No Brasil, os 10% mais ricos concentram entre metade e 2/3 de toda a renda do país desde 1974, os outros 90% terminam tendo uma

²² Essa é distinta da burguesa e vem se reproduzindo sem ruptura desde a época colonial (DEÁK, 2010).

influência menor na movimentação da desigualdade.

Souza e Medeiros (2015) no trabalho intitulado “*Top income share and inequality in Brazil, 1928-2012*” concluíram que a queda de desigualdade acontecida nos últimos anos no Brasil ocorreu apenas na base, isto é, houve uma positiva melhora da vida dos mais pobres, contudo não se concretizou uma queda da desigualdade geral devido à contínua concentração da renda nas mãos dos mais ricos. Conforme os autores, uma justificativa para isso é que se estabeleceu no Brasil uma maior distribuição de renda por meio dos gastos do Estado, mas o regressivo sistema tributário brasileiro não realizou o seu papel de desconcentrar a renda da elite brasileira.

Apesar de não existir uma resistência a esse processo de concentração de renda ao longo dos séculos, e não haver um projeto alternativo proposto pelo Estado Brasileiro, a reforma econômica no país vai-se implantando de forma precária. Sobre a possibilidade de intervenção estatal na base material de reprodução da sociedade, Déak (2010, p. 41) analisa que a:

“Alternativa”, no caso, seria a continuidade, o “consenso” – isto é, a manutenção da acumulação entravada, expatriação de excedente e sociedade de elite –, e isso, como vimos, é estágio superado devido à exaustão do estágio de acumulação predominantemente extensiva.

Durante a formulação da política urbana brasileira na década de 1980, foi promulgada a Constituição Federal de 1988, resultando na instituição de um desenvolvimento urbano descentralizado e fragmentado nas três esferas de poder – Federal, Estadual, Municipal – influenciado pelos princípios neoliberais²³, que seriam incorporados no sistema político e econômico do país. A partir desse momento, tem-se um marco institucional, cujos instrumentos administrativos, jurídicos e urbanísticos têm o intuito de promover a regulação do mercado na organização social do espaço urbano brasileiro.

²³ *Neoliberalismo* é a resposta à crise do capitalismo decorrente da expansão da intervenção do Estado, antagônica à forma mercadoria, ainda que necessária para sustentá-la. Após alguns anos de diagnóstico e de tateações (Crozier *et alii*, 1975), o neoliberalismo toma forma no final da década de 1970 como 'Reaganismo' e 'Thatcherismo', e consiste essencialmente em uma tentativa de recompor a primazia, e recuperar o âmbito, da produção de mercadorias. Renegando as formas socialdemocratas que acompanham o estágio intensivo, nega a crise estrutural e histórica do capitalismo e se volta às origens desse, do tempo do liberalismo – daí o nome de neo-liberalismo.

As políticas neoliberais perseguidas ao final dos anos 70 e no começo dos 80 por parte dos governos nacionais dos países centrais constituem precisamente uma tentativa (crescentemente desesperada) de 'remercadorização' de suas economias. (DÉAK, 2003).

Diante do cenário de transição do século XX para o XXI, apresenta-se uma sistematização de três aspectos relacionados com a organização do espaço urbano da cidade de São Luís, a partir da década de 1980 até a de 2010. O primeiro engloba dados socioeconômicos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), discutindo os indicadores sociais da população. O segundo trata dos grandes empreendimentos, oriundos de uma política desenvolvimentista, e a implantação de infraestrutura necessária para a reprodução da sociedade. Por fim, o terceiro aborda questões políticas e econômicas relacionadas com as tipologias arquitetônicas presentes na cidade.

4.1. Dados socioeconômicos da cidade capitalista contemporânea

No ano de 2010, a cidade de São Luís possuía uma população de 1.014.000 habitantes e uma área de 834,79km², resultando numa densidade demográfica de 1.215,69 hab./km². Entre 2000 e 2010, a população cresceu a uma taxa média anual de 1,70%, enquanto no Brasil foi de 1,17%, no mesmo período. No Estado do Maranhão, considera-se uma urbanização tardia, já que a população urbana brasileira tornou-se predominante entre os anos de 1960 a 1970, conforme tabela comparativa abaixo (IBGE, 2010).

Tabela 01 – Dados da população do Brasil, da Região Nordeste e do Estado do Maranhão, com os seus respectivos índices de urbanização.

BRASIL			
	POPULAÇÃO TOTAL	POPULAÇÃO URBANA	ÍNDICE DE URBANIZAÇÃO
1960	70.191.000	31.956.000	45,52
1970	93.139.000	52.905.000	56,80
REGIÃO NORDESTE			
	POPULAÇÃO TOTAL	POPULAÇÃO URBANA	ÍNDICE DE URBANIZAÇÃO
1970	28.675.110	11.980.937	41,78
1980	35.419.156	17.959.640	50,70
MARANHÃO			
	POPULAÇÃO TOTAL	POPULAÇÃO URBANA	ÍNDICE DE URBANIZAÇÃO
1991	4.930.253	1.972.008	39,99
2000	5.651.475	3.357.898	59,41

Fonte: IBGE, 2010. SANTOS, 2013.

A população urbana da cidade de São Luís, de acordo com o censo de 2010, conta com 958.522 habitantes, representando um percentual de 94,45%, o que demonstra um alto índice de urbanização sobre o território. Sendo assim, existe uma forte pressão sobre as áreas rurais, comprometendo as comunidades que ali ocupam e desenvolvem suas atividades

de subsistência. No gráfico 01, tem-se o crescimento da população urbana nas últimas décadas, chamando atenção para o ano 2000, quando ocorre o predomínio da população urbana na cidade.

Gráfico 01 – Percentual da população da cidade de São Luís, demonstrando que a predominância da população urbana sobre a rural ocorreu no início do século XXI.

Fonte: IBGE, 2010.

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDHM) de São Luís é de 0,768, colocando-o na faixa definida como “alta” (de 0,700 a 0,799). Um dos fatores que mais contribuiu para o IDHM do município é a longevidade, seguida da educação, e da renda (ATLASBRASIL, 2016). Entretanto, mesmo com um alto IDHM, são encontradas enormes diferenciações no espaço urbano do município. No gráfico 02, demonstra-se a relação desse índice do município, com valores do Brasil e do Maranhão; e os valores máximo e mínimo encontrados nos municípios brasileiros.

Gráfico 02 – Relação do IDH da cidade de São Luís nas últimas décadas, relacionando-o com taxas do Estado do Maranhão e do Brasil; e com os municípios que possuem o maior e o menor IDH no território nacional.

Fonte: Atlas Brasil, 2013.

Em relação à educação, os dados do IBGE (2010) demonstram que de 862 mil pessoas com mais de dez anos de idade, apenas 39 mil são consideradas analfabetas, equivalendo a 4,52% da população. Nesse sentido houve uma redução, já que no ano de 2000, 7,3% da população de São Luís não sabia nem ler nem escrever. No Maranhão, o percentual de pessoas analfabetas chegou a 19,31%, sendo o quarto maior percentual de todo o Brasil, ficando abaixo somente dos Estados de Alagoas (com 22,52%), Piauí (com 21,14%) e Paraíba (com 20,20%). Segundo o IBGE (2010), alfabetizadas são aquelas pessoas:

(...) de 5 anos ou mais de idade capaz de ler e escrever um bilhete simples no idioma que conhecesse. Foi considerada analfabeta a pessoa de 5 anos ou mais de idade que aprendeu a ler e escrever, mas que esqueceu devido a ter passado por um processo de alfabetização que não se consolidou, e a que apenas assinava o próprio nome. (IBGE, 2010, p. 09).

A educação é um instrumento muito importante para o desenvolvimento de uma região e para o bem estar de uma população. Houve uma grande redução na proporção de pessoas pobres, ou seja, com renda domiciliar per capita inferior a R\$ 140,00 (a preços de agosto de 2010), passando de 40,50% (em 1991) para 34,90% (em 2000), e finalmente para 13,81% (em 2010). Considerando essa diminuição percentual da pobreza nos últimos anos, verifica-se uma mudança insignificante nos dados do Índice Gini²⁴, passando de 0,61 (em 1991) para 0,65 (em 2000), e no ano de 2010, retornaria para 0,61, ou seja, a concentração de renda continuou a mesma num período de 20 anos (ATLASBRASIL, 2016).

Gráfico 03 – Índice Gini para o município de São Luís entre as décadas de 1990 e 2010, com mudanças insignificantes, pois o valor permaneceu o mesmo num período de 20 anos.

Fonte: IBGE, 2010.

²⁴ É um instrumento usado para medir o grau de concentração de renda. Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de 0 a 1, sendo que 0 (zero) representa a situação de total igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda, e o valor 1 (um) significa completa desigualdade de renda, ou seja, se uma só pessoa detém toda a renda do lugar. (ATLASBRASIL, 2016).

O Produto Interno Bruto (PIB)²⁵ do Estado do Maranhão era de R\$ 13,88 bilhões em 2003, passando para R\$ 16,55 bilhões em 2004, sendo considerado um dos maiores crescimentos entre os estados da federação. Esse desempenho resultou de atividades vinculadas a minero-metalurgia e ao agronegócio, responsáveis pelo crescimento econômico com índices superiores à média brasileira e nordestina. Na formação do PIB maranhense, o setor industrial é responsável por 25,4%, contra 20,1% do setor agropecuário e 54,4% do terciário (DOURADO, 2008).

Dentre as atividades secundárias realizadas no Maranhão, destacam-se a Indústria de Transformação, responsável por 17,9% do PIB estadual, vindo depois o segmento da Construção (4,6%) e os serviços industriais de utilidade pública (Eletricidade, Gás e Água) com 2,9%. Em relação ao PIB per capita da cidade de São Luís, cujo valor é estimado pelo quociente entre o valor do seu PIB e da sua população residente, teve como valor fixado R\$ 17.996,55; ficando bem acima da média alcançada pelo Estado do Maranhão e da Região Nordeste.

Tabela 02 – Relação entre o PIB do Brasil, da Região Nordeste, do Maranhão e de São Luís no ano de 2010.

PIB 2010	Preços correntes (1000 R\$)	Per capita
Brasil	3.885.847.000	19.016,00
Nordeste	522.765.209	9.848,97
Maranhão	46.313.815	7.049,63
São Luís	18.211.488	17.996,55

Fonte: IBGE, 2010.

É relevante salientar que nem toda a renda gerada no Município é apropriada por sua população residente, uma vez que a geração de renda e o consumo não são realizados em um mesmo município. Apesar de considerarmos que a renda *per capita* de uma cidade é um indicador econômico que consiste na divisão do coeficiente da renda do município por toda a sua população de forma igualitária. Entretanto, sabe-se que existe uma variação muito grande de concentração de renda e de desigualdade social nos municípios brasileiros (IBGE, 2010).

²⁵ O PIB é um dos indicadores mais utilizados na macroeconomia e tem como principal objetivo mensurar a atividade econômica de uma determinada região. O PIB representa a soma, em valores monetários, de todos os bens e serviços produzidos em uma determinada região, país, estado ou município (IBGE, 2010).

Sobre as atividades econômicas desenvolvidas na cidade de São Luís no ano de 2010, que contribuíram para a formação do PIB, o setor de serviços representou 49,34%, seguido da indústria com 21,42%, e da agropecuária com apenas 0,10%. O alto índice de urbanização contribuiu para a diminuição de atividades de agricultura e pecuária, já que acabou contribuindo para o deslocamento do trabalhador rural para a zona urbana. A composição do PIB na cidade de São Luís está disposta na tabela 03, totalizando mais de 18 bilhões de reais no ano de 2010, ocupando a 28ª posição, entre os municípios brasileiros com os maiores índices (IBGE, 2010).

Tabela 03 – Constituição do PIB para São Luís no ano de 2010, conforme dados censitários do IBGE.

Constituição do PIB de São Luís em 2010.	Mil reais (R\$)
Valor adicional bruto da Administração, saúde e educação públicas e seguridade social.	1.871.630
Valor adicional bruto da agropecuária, a preços correntes.	17.679
Valor adicional bruto da indústria, a preços correntes.	3.901.623
Valor adicional bruto dos Serviços, a preços correntes – administração, saúde e educação públicas e seguridade social.	8.985.524
Valor adicional bruto Total, a preços correntes.	14.776.457
Impostos, líquido de subsídios, sobre produtos, a preços correntes.	3.435.031
PIB, a preços correntes.	18.211.488

Fonte: IBGE, 2010.

A população economicamente ativa, no ano de 2010, contava com 443.288 pessoas, ou seja, apenas 43,81% do total da população. Sendo que na faixa de até 1/4 a 2 salários mínimos²⁶ estão 69,43% dessa população, enquanto apenas 3.343 pessoas (0,75%) recebem mais de 30 SM, isto é, tem renda superior a R\$ 20.341 (vinte mil e trezentos e quarenta e um reais) (FERREIRA, 2014).

Tabela 04 – Porcentagem de pessoas pobres e extremamente pobres no Estado do Maranhão e São Luís em 2010.

	% de extremamente pobres	% de pobres
Maranhão	25,8	42,1
São Luís	4,53	13,81

Fonte: IBGE, 2010.

²⁶ O valor do salário mínimo (SM) que vigorava na época era de R\$ 678,00 (seiscentos e setenta e oito reais).

A divisão da população da cidade de São Luís sobre o seu território, de acordo com a renda domiciliar, demonstra que aquelas pessoas que ganham mais de 10 SM residem na parte norte da Ilha, representada pela cor verde, ocupando toda a orla marítima. Na parte central, encontra-se um mosaico de ocupação entre aquelas que recebem até 10 SM e no sul tem-se a predominância da cor vermelha que representa parte dos domicílios com renda de até 03 SM.

Imagem 56 – Mapeamento dos domicílios de acordo com a renda familiar, definida pela legenda abaixo. Fonte: SÃO LUÍS, 2014. Legenda:

Até 3 SM	3 a 6 SM	6 a 10 SM	Acima de 10 SM
----------	----------	-----------	----------------

A ocupação do território ocorre de uma maneira racionalizada, seguindo os interesses econômicos da elite e do mercado imobiliário, obedecendo às regulações impostas pelo Estado. Além disso, os dados socioeconômicos obtidos pelo censo de 2010 do IBGE demonstram que existe uma grande desigualdade social e a renda está concentrada numa pequena parte da população. Sendo assim, o espaço urbano é produzido de maneira diferenciada e até mesmo com infraestrutura precária, como forma de oferecer condições mínimas para a reprodução social na cidade de São Luís.

4.2. Os grandes empreendimentos e a infraestrutura local

O Distrito Industrial do Estado do Maranhão foi criado pelo decreto estadual nº 7.646/1980²⁷, dividido em 15 áreas com um total de 19.712 hectares. Está localizado à margem da rodovia BR-135, no bairro denominado Maracanã e sua distância ao Porto de Itaqui são de 18 km. Essa área da cidade foi o local escolhido para a implantação dos grandes empreendimentos previstos nos Planos Nacionais de Desenvolvimento e recebeu um dos maiores complexos portuários do Brasil.

Nas atividades industriais, podemos afirmar que dos 263 estabelecimentos industriais cadastrados e situados na aglomeração urbana de São Luís até o ano de 1981, somente 86 foram instalados. Em termos de concentração espacial, esta ocorria na capital, pois do total de indústrias existentes no período analisado (1970-81) 95,5% localizavam-se em São Luís. (FERREIRA, 2014, p. 81-82).

A construção do Consórcio Alumar foi iniciada em 1980, resultando da fusão em forma de consórcio da Alcoa do Brasil S.A. (filial da Aluminium Company of America, com sede em Pittsburg nos EUA) e a Billington Metais S.A. (subsidiária da Royal Dutch Shell, sediada na Inglaterra). Esse empreendimento correspondeu a um investimento de US\$ 1,5 bilhão de dólares, tendo a partida da fábrica de refinaria com a meta de produção de 500.000 t/ano de alumina e a fábrica da redução com a produção de 110.000 t/ano de alumínio (ALUMAR, 2016).

A Alumar é um dos maiores complexos de produção de alumina e alumínio primário do mundo e desempenha um importante papel para a economia do Maranhão. A grande representatividade desse empreendimento para a capital maranhense pode ser inferida através da tabela 05, com os recursos financeiros que foram aplicados na região nordeste e o seu local de destinação, durante os anos de 1980.

Tabela 05 – Recursos financeiros aplicados na região nordeste na década de 1980.

Locais	Recursos	(%)
Regiões metropolitanas	Cr\$ 64.664.300 milhões	20,17%
Outras cidades	Cr\$ 21.080.700 milhões	6,58%
Cidades de porte médio	Cr\$ 234.848.500 milhões	73,25%
Região Nordeste	Cr\$ 320.593.500 milhões	100%

Fonte: Ferreira, 2014.

²⁷ Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação total ou parcial, os bens que especifica, situados no Município de São Luís, necessários à implantação de parte do Distrito Industrial de São Luís (MARANHÃO, 1980).

Do total relativo ao grupo de cidades de porte médio, Cr\$ 223.228.100 milhões foram alocados em São Luís, devido à implantação da Alumar, implicando que no referido ano de 1980, foram utilizados 95,05% dos recursos das cidades de porte médio para a implantação desse empreendimento (FERREIRA, 2014).

Imagens 57 e 58 – Vista aérea do Complexo e do Porto da Alumar.
Fonte: ALUMAR, 2016.

O Terminal Portuário Privativo da Alumar está localizado na confluência do Estreito dos Coqueiros com o Rio dos Cachorros, na Baía de São Marcos, distanciado aproximadamente a 10 km ao sul do porto do Itaqui. Recebe anualmente cerca de 300 navios graneleiros, com capacidade máxima de 76.000 tons/TPB(tonelagem de porte bruto). No Porto acontece o desembarque das matérias-primas e dos insumos usados na produção do Alumínio (bauxita, carvão mineral, soda-cáustica, óleo combustível, coque e piche), também é realizada a operação de embarque do excedente de produção da alumina (ALUMAR, 2016).

Em fevereiro de 1985 foi inaugurado o empreendimento de Ferro Carajás, proposto como um dos programas de polos agrominerais da Amazônica do II PND, que hoje é desenvolvido pela Vale. Ele possui três subprojetos: exploração de minas em Serra de Carajás no Estado do Pará; implantação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que percorre 890 km; e exportação do minério de ferro através do porto de Ponta da Madeira na cidade de São Luís (FERREIRA, 2014).

A EFC começou a sua operação junto com a exploração da mina em Carajás, no ano de 1985, com o objetivo de transportar minério de ferro e manganês até o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TPMD), em São Luís. Embora os testes do porto tenham começado em 1985, a sua operação regular só teve início em 1986, quando foram embarcados 11,6 milhões de toneladas de minério de ferro (VALE, 2016).

Imagem 59 – Vista do Complexo da Vale e do Porto da Ponta da Madeira.
Fonte: VALE (2016)

O Projeto Ferro Carajás e o Consórcio Alumar abriram um novo ciclo da economia maranhense ao redirecionar a atividade produtiva para outros setores que não aqueles tradicionais do extrativismo e da industrialização do babaçu, da indústria têxtil, do cultivo e do beneficiamento do arroz. Viabilizou-se a exploração em larga escala da siderurgia e da metalurgia como elos fortes da produção industrial do Estado (MEIRELES, 2001).

O atual Complexo Portuário de São Luís abriga na sua poligonal um conjunto de empresas públicas e privadas, que conjuntamente com empresas prestadoras de serviços relacionados a essa atividade, formam o segundo maior complexo portuário em movimentação de carga do país, sendo um dos principais indutores de desenvolvimento econômico e social do Maranhão (EMAP, 2016).

Imagem 60 e 61 - Na imagem da esquerda pode-se demonstrar o complexo portuário na cidade de São Luís, e na imagem da esquerda o eixo rodoviário e ferroviário que o interliga com as demais regiões do país.

Fonte: EMAP, 2016

Imagem 62 – Mapa da hinterlândia do Porto do Itaqui, delimitando sua área de influência econômica e geográfica no território nacional.

Fonte: EMAP, 2016

A Eletrobrás Eletronorte (2016) atende a 99% da demanda de energia elétrica do Maranhão, tendo como principal fornecedor a Usina Hidrelétrica Tucuruí, situada no Estado do Pará. As outras fontes de suprimento são realizadas pelas usinas do sistema Chesf no Nordeste e usinas da Região Sudeste e do Médio Tocantins. A capacidade de transmissão e a qualidade da energia fornecida pela Eletrobrás Eletronorte possibilitaram a instalação de importantes empreendimentos na região da Grande São Luís. Entre eles está o complexo Alumar, que, com uma demanda média de 576 GWh/mês, é um dos maiores consumidores individuais de energia do País, considerando que o consumo mensal de energia no Maranhão é da ordem de 978 GWh.

A principal via que atende aos grandes empreendimentos é a Rodovia Federal BR 135, sendo a única via que liga a Ilha de São Luís ao continente, por meio da Ponte Marcelino Machado sobre o Estreito dos Mosquitos. Entre os anos de 2004 e 2006, essa ponte foi interditada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), pois apresentou rachaduras e problemas estruturais. Recentemente, informou-se que o local passaria por uma nova reforma em 2017, porque os motoristas perceberam uma grande rachadura na ponte. Sendo assim, o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Maranhão (CREA-MA), Defesa Civil Estadual e Corpo de Bombeiros realizaram vistoria e declararam que a situação era preocupante, existindo risco da estabilidade estrutural (MARTINS, 2017).

O Centro de Lançamento de Alcântara (CLA) foi criado em 1º de março de 1983, e está situado na latitude 2°18' sul, e tinha originalmente uma área de 620 km², no município de Alcântara, a 32 km de São Luís. O Núcleo do Centro de Lançamento de Alcântara (NUCLA) foi ativado com a finalidade de proporcionar apoio logístico e de infraestrutura local, assim como garantir trabalhos espaciais que seriam desenvolvidos no Brasil (MARANHÃO, 2016).

Imagens 63 e 64 – Área do Núcleo do Centro de Lançamento de Alcântara.
Fonte: CLA, 2016.

O CLA foi criado como alternativa ao Centro de Lançamento da Barreira do Inferno (CLBI), localizado no estado do Rio Grande do Norte, pois o crescimento urbano em seus arredores não permitia ampliações da base. Segundo Meireles (2001, p. 371):

Foi, porém, nos últimos momentos do governo de Cafeteira que o chamado Gicla/CLA, ou seja, o Centro de Lançamento de Alcântara, construído pelo Ministério da Aeronáutica em terras desse município, fronteiro ao da capital, mas no continente, iniciou suas atividades aeroespaciais. A chamada Operação Pioneira, ainda experimental, foi levada a efeito entre os dias 11 e 15 de dezembro de 1989, quando foram lançados ao espaço nada menos que quinze foguetes, ainda do tipo SBAT-70, e mais dois do tipo SBAT-152; mas o Centro só iniciara oficialmente suas atividades com a Operação Alcântara, no dia 21 de abril de 1990, quando foi lançado aos céus o SBAT – II, um foguete maior. (MEIRELES, 2001, p. 371)

O município de Alcântara está separado do Município de São Luís pela baía de São Marcos, e o deslocamento mais rápido entre os municípios é realizado por meio do transporte marítimo. Existem três pontos de embarque para o transporte de passageiros, um localizado no antigo Porto da Praia Grande e outro na Ponta D'areia; o terceiro está situado nas proximidades do Porto do Itaqui e permite a travessia de veículos por meio do *ferry-boat*, chegando à localidade conhecida como Cujupe, sendo necessário percorrer um pouco mais de 50 km pela estrada MA-106.

Na década de 1980, durante a implantação desses grandes empreendimentos industriais e tecnológicos, houve o desenvolvimento de atividades comerciais na cidade, e

em 1986 foi construído o primeiro centro comercial fora da área do centro histórico, denominado de “Tropical Shopping Center”, considerado como o primeiro de São Luís, situado no bairro do Renascença. Até hoje em pleno funcionamento, o Tropical caracteriza-se pela edificação de partido arquitetônico horizontal, com circulações abertas, concentração de lojas, restaurantes e lanchonetes, e representou numa nova tipologia de comércio, que avançou para outros locais da cidade.

Tabela 06 – Shopping Center na cidade de São Luís com suas respectivas localizações e ano de inauguração.

Shopping Center	Local	Ano
Tropical Shopping	Renascença II	1986
Lusitana Shopping	Retorno da Cohama	1990
Monumental Shopping	Renascença II	1995
Colonial Shopping	Centro	1995
Távola Center	Areinha	1996
São Luís Shopping	Jaracaty	1999
Jaracaty Shopping	Jaracaty	2006
Rio Anil Shopping	Turu	2010
Shopping da Ilha	Maranhão Novo	2011
Pátio Norte Shopping	São José de Ribamar	2015
Shopping Passeio	Cohatrac	2016
Golden Shopping	Calhau	Em construção

Fonte: BURNETT, 2008; FERREIRA, 2014; autor.

Imagem 65 – Localização de Shopping Center na zona urbana do município de São Luís, demarcadas em manchas urbanas. Fonte: GOOGLE EARTH, 2016.

Esses centros comerciais não se adaptaram ao centro da cidade, considerando que os dois localizados nessa área, o Colonial Shopping e o Távola Center, foram fechados e não continuaram desenvolvendo tais atividades, passando a ter novos usos. O primeiro shopping estava localizado na Rua Grande, considerada um dos maiores centros comerciais abertos da cidade de São Luís, enquanto o segundo situava-se numa área, onde são encontradas instituições jurídicas federais e percebe-se uma predominância do comércio com finalidades automotivas.

A implantação desses grandes empreendimentos industriais e comerciais elevou o poder de atração da cidade de São Luís, registrando um dos maiores crescimentos demográficos do Brasil no período entre 1980 e 1991, justamente na chamada “década perdida”. A população passou de 449.433 habitantes em 1980 para 696.371 pessoas em 1991, implicando que 246.933 novos indivíduos foram incorporados a esse espaço urbano, e em 2000 totalizou 857.387 (FERREIRA, 2014).

Atualmente, não são mais elaborados os grandes Planos Nacionais de Desenvolvimento para o país, com o intuito de criar um planejamento para o território nacional, integrando as suas diferentes regiões. O Governo Federal passou a adotar uma política voltada para as Cidades de Porte Médio, promovendo a difusão dos investimentos urbanísticos em pequenas capitais e polos regionais, sem guardar relação com os incentivos fiscais para projetos industriais e agropecuários, que eram concedidos por superintendências regionais como a Sudene²⁸.

As baixas taxas de crescimento econômico e as indefinições de canais de financiamento para cidades e regiões, durante os anos 1990 generalizavam a chamada “política de balcão”, em que projetos isolados de municípios e estados se submetiam unicamente a triagem de bancos federais – como Caixa Econômica Federal (CEF) e Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) – ou internacionais como o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID); que sustentavam a reprodução de uma política urbana fragmentada reforçada com a Constituição Federal de 1988 e as políticas neoliberais que avançavam no Brasil (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016).

²⁸ A Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste foi instituída pela Lei nº. 3.692/1959.

4.3. Tipologia arquitetônica e as políticas de desenvolvimento urbano

Com o avanço das discussões jurídicas e urbanísticas sobre o planejamento urbano no Brasil, considerando os novos princípios neoliberais e a Constituição Federal de 1988, o município de São Luís iniciou uma reformulação nas políticas de ordenação territorial, tendo como ponto de partida a revisão do seu plano diretor de 1975, e instituindo um conjunto de leis complementares sobre a questão urbana, que seriam responsáveis pelo controle e regulação do uso do solo.

Durante a década de 1980, as bases de uma nova ordem jurídico-urbanística permitiram mudanças significativas nos padrões de investimentos do capital, tendo em vista a organização do setor produtivo e dos fluxos financeiros nos espaços urbanos das cidades brasileiras, que foram acompanhados por movimentos de reforma estatal em direção ao chamado Estado mínimo preconizado pelo neoliberalismo econômico. Contudo, deve-se enfatizar que os marcos institucionais de planejamento e gestão de políticas públicas urbanas:

(...) estabelecidos pela Constituição Federal de 1988 e regulamentados pelo Estatuto da Cidade em 2001, reconhecem a importância estratégica das cidades, além da esfera econômica, como local de diversidade social e cultural. Assim sendo, passaram a incorporar, ao reconhecerem a dimensão do território como palco de disputa social e econômica, reivindicações e lutas dos movimentos populares das décadas anteriores por espaços de participação e poder. (KATO, ZIONI, BRUNA, 2010, p. 51).

Na agenda liberal de reforma municipal, defendida pelos organismos internacionais, as políticas de participação e de legitimação dos direitos sociais são adotadas com ressalvas. A institucionalização das políticas setoriais de desenvolvimento urbano pode ser vista sob os diferentes níveis de governo, envolvendo as redefinições territoriais do poder público, e o real valor da participação popular nas definições dos mecanismos democráticos de poder. De acordo com o art. 182 da Constituição Federal:

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (BRASIL, 1988, p.85).

Nessa nova conjuntura de liberdade política e econômica, as várias formas de poder assumem a capacidade de arbitrar e negociar conflitos de interesses numa sociedade com grandes desigualdades sociais. A importância crescente do urbano na sociedade e a postura do Estado, como mediador entre a sociedade civil e o mercado, passaram a ter maior relevância nos debates sobre o desenvolvimento das cidades contemporâneas, entre eles a judicialização²⁹ de questões que envolvem o uso do espaço urbano (KATO, ZIONI, BRUNA, 2010).

O planejamento é visto como uma das formas de intervenção do Estado, mas não tem o objetivo de aumentar a eficiência da produção, que sem ele seria mais baixa, mas se torna responsável em impor limites à mercadorização da economia. Em outras palavras, a intervenção do Estado não cria uma produção de mercadorias mais eficientes, mas busca tornar possíveis as próprias condições de sua existência (DÉAK, 2001).

A partir da década de 1990, iniciou-se a elaboração de legislações urbanísticas no âmbito do município de São Luís, com o intuito de elaborar normas para orientação dos processos de transformação urbana, nos seus aspectos políticos, sociais, físico-ambientais e administrativos. A proposta do plano diretor de 1992³⁰ tinha como função regular o processo de planejamento da política de desenvolvimento urbano, com o intuito de estabelecer regras para a ação dos agentes públicos e privados.

Conforme o plano diretor de 1992, o poder público municipal criou a reserva urbana de terras, para utilização pública, destinadas à ordenação do território, à implantação dos equipamentos sociais e comunitários, de acesso à moradia e para o desenvolvimento de projetos de incorporação de novas áreas à estrutura urbana. Entretanto, essa política não teve êxito, pois a cidade possui um grande número de vazios urbanos nas áreas com mais infraestrutura urbana e são pertencentes a particulares.

²⁹ Judicialização é compreendida como o processo do deslocamento de decisões que tradicionalmente cabiam aos poderes Legislativo e Executivo para o âmbito do Judiciário.

³⁰ Instituído pela Lei Municipal nº. 3.253/1992.

Imagem 66 – Vazios urbanos no município de São Luís.
 FONTE: SÃO LUÍS, 2014.

O zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano do município de São Luís foram instituídos pela Lei Municipal nº. 3.253/1992, dividindo a cidade em 38 zonas, determinando os usos permitidos em cada porção do território. Esse zoneamento é utilizado até os dias de hoje e tem como objetivo permitir o desenvolvimento racional e integrado do aglomerado urbano, assegurando a concentração urbana equilibrada, mediante o controle do uso e aproveitamento do solo.

Para cada zona, existem normas para os lotes resultantes de novos parcelamentos, que são disciplinados pelas seguintes normas: área total máxima da edificação (ATME), área livre mínima do lote (ALML), afastamento frontal, recuos laterais e de fundos, e gabarito máximo permitido. Esses índices determinam o adensamento de cada bairro, onde se tem uma predominância da verticalização ou não, ou seja, existe uma regulação do Estado sobre a atuação do mercado, no que se refere ao uso e a tipologia da edificação na ocupação do solo urbano.

A partir da década de 1990, a Prefeitura Municipal permitiu a criação de edifícios com até 15 pavimentos, resultando na grande concentração de verticalização dos bairros do Renascença, Ponta D'areia, São Marcos e Ponta do Farol. Essa área da cidade já havia sido

reservada para a implantação de bairros de “luxo” e de “1ª classe”, de acordo com o Plano de Expansão de São Luís do Engenheiro Rui de Mesquita em 1958.

Imagem 67 – Verticalização na cidade de São Luís, com vista aérea dos bairros do Renascença, Ponta do Farol e Ponta D’areia.

Fonte: SÃO LUÍS, 2014.

A proximidade com a orla marítima e o projeto de urbanização da Lagoa da Jansen³¹ foram fatores que contribuíram para uma maior valorização desses bairros, que no início de sua ocupação tinham o predomínio do uso residencial, e que ao longo dos anos, passaram a ser ocupados por edificações administrativas, comerciais e hoteleiras. Ferreira analisa que a diversificação e a reprodução do capital no espaço relacionam-se com a estratégia dos detentores de capital:

(...) no sentido de viabilizar a gradual substituição do uso do solo residencial pelo comercial, o que envolve mecanismo como troca, alocação e compra de imóveis, notadamente nas principais avenidas e ruas que usufruem de boa localização e se beneficiam de áreas residenciais relativamente densas e populosas, nas quais o Estado já implantou os serviços urbanos. Essa estratégia implica em uma desigual distribuição da prestação de bens e serviços e, ao mesmo tempo, em uma descentralização, uma vez que essas áreas funcionam como subcentros comerciais e de serviços “que formam novos focos de valorização do espaço urbano” e por já exercerem certa centralidade. (FERREIRA, 2014, p. 97).

As operações urbanas³² foram estabelecidas pela Lei Municipal nº. 3.254/1992, permitindo modificar a ATME e o gabarito máximo em determinadas zonas da cidade, podendo ser solicitada pelos proprietários de lotes, apresentando a sua proposta urbanística e econômica ao Município. Para isso, o incorporador deve financiar infraestrutura e melhoramentos urbanos de:

³¹ A Lagoa da Jansen passou por várias intervenções de urbanização por parte do Estado, a partir de 1992, com a retirada de palafitas, remanejamento da população, melhorias urbanas com a implantação de áreas de lazer para a população.

³² É preciso esclarecer que as operações urbanas, instituídas em lei municipal, são equivalentes a outorga onerosa do direito de construir, portanto possuem definições diferentes das operações urbanas consorciadas previstas no Estatuto da Cidade. Talvez, durante a elaboração desse projeto de lei, os legisladores não perceberam as diferenças entre os conceitos de tais instrumentos.

(...) equipamentos de interesse social (escolas, creches, mercados, hospitais, etc), habitações de interesse social, implementação da infra-estrutura (ruas, áreas verdes, redes de água, luz, esgoto e telefonia), construção e recuperação do Patrimônio Municipal (edifícios, logradouros e monumentos), ou em dinheiro. (SÃO LUÍS, 1992c, p. 01).

Ferreira (2014) infere que o preço do metro quadrado dos bairros do São Francisco, Renascença, Calhau e áreas próximas da orla marítima, que foram beneficiados pela construção da Avenida Litorânea, oscilavam entre R\$ 800,00 e R\$ 1.000,00, o mais caro da região nordeste no período de junho de 1999. A implantação de uma infraestrutura pública por parte do Estado, aliada com a exclusividade da vista para o mar, proporcionou que uma unidade residencial poderia custar entre R\$90.000 e R\$ 250.000, o que era próximo do valor exigido pelo mercado de cidades como Rio de Janeiro e São Paulo.

Como resultado dessa articulação de interesses, o número de prédios construídos na cidade de São Luís cresceu entre 1975 e 2005, uma vez que no intervalo 1975-91 foram construídas setenta e três unidades e de 1992 a 2005 o mercado imobiliário lançou 189 prédios, o que revela incremento de 258,90% nesse íterim. (FERREIRA, 2014, p.100).

O mercado imobiliário se utilizou de áreas dotadas de infraestrutura pública e localizadas próximas as de praias e pouco distante do centro histórico, tendo como instrumento para um maior aproveitamento financeiro do lote, a verticalização das edificações, que já tinha sido implantado pela lei de zoneamento de 1992. Nesse sentido, o mercado atua de forma seletiva, em termos econômicos, e não se preocupa em resolver o déficit habitacional que aflige parte da população, pois entende que a resolução desse problema deve ser de iniciativa do Estado.

As Zonas de Interesse Social (ZIS) foram criadas pela Lei Municipal nº. 3.255/92 com o intuito de estabelecer padrões especiais de uso e ocupação que possibilitariam a regularização jurídica e urbanística de assentamentos habitacionais já existentes e/ou que poderiam ser destinados para uma população de baixa renda. Foram classificadas dois tipos de ZIS:

- I – ZIS 1 – Áreas ocupadas espontaneamente por assentamentos habitacionais da população de baixa renda, onde existe interesse social em se promover a regularização jurídica da posse da terra e a sua integração na estrutura urbana.
- II – ZIS 2 – Terrenos não edificados, subutilizados ou não utilizados necessários à implantação de programas habitacionais de interesse social. (SÃO LUÍS, 1992d, p. 01).

Essa perspectiva habitacional, no âmbito federal, foi retomada em 1996 devido às ações previstas nos Planos Plurianuais do governo federal, no sentido de amenizar o déficit habitacional acumulado no país. Em São Luís isso se refletiu através dos programas Habitar-Brasil (1996-1997), Carta de Crédito de Assistência a Entidades (1998-1999) e Pró-Moradia (1998), os quais foram responsáveis pela produção de 733 casas (2,62% do total de unidades produzidas entre 1996 e 2012), com investimento de R\$ 7.872.487,57 e a geração de 653 empregos (FERREIRA, 2014).

Em 1997, a cidade receberia de São Luís da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) o título de Patrimônio Cultural da Humanidade, por conservar o testemunho de uma tradição cultural rica e diversificada de cidade colonial portuguesa, com traçado preservado e conjunto arquitetônico representativo. Na candidatura, São Luís se destacou por uma peculiaridade no quesito autenticidade, pelo fato de apresentar um traçado urbano, com influência clara e determinante dos espanhóis.

Imagem 68 – Largo do Carmo. Imagem 69 – Vista aérea do núcleo fundacional.
Fonte: LOPES, 2008.

Existem cerca de quatro mil imóveis tombados: solares, sobrados, casas térreas e edificações com até quatro pavimentos, situados no centro da cidade. Em São Luís foi criada uma arquitetura caracterizada pela generosidade dos materiais construtivos utilizados e soluções ambientais adotadas. A arquitetura histórica buscou se adequar ao clima quente e úmido da região, com o aproveitamento máximo da sombra e da ventilação marítima. O centro mantém o seu tecido urbano preservado com todos os elementos que o caracterizam e lhe conferem singularidade, destacando-se o uso dos azulejos nas fachadas dos sobrados (IPHAN, 2016).

Imagem 70 - Rua Portugal, São Luís – MA. Imagem 71 - Rua do Giz, São Luís – MA.
Fonte: LOPES, 2008.

Apesar do título de Patrimônio da Humanidade e de toda beleza arquitetônica peculiar do Centro Histórico de São Luís, foi inevitável o seu processo de esvaziamento, que antes foi habitado pelas famílias mais ricas e tradicionais do Maranhão. Esse processo ocorreu desde meados do século XX, impulsionado pelas transformações culturais e pelos avanços tecnológicos, que propiciaram o deslocamento dos antigos moradores para locais mais distantes. Vários programas de revitalização foram desenvolvidos pelo Poder Público, com a reconstrução e as reformas de edificações e dos espaços públicos, como forma de induzir a ocupação da área central; entretanto, ainda, não existe um interesse por parte do mercado nessas áreas históricas protegidas.

Em 2007, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. Em 2013, o Ministério do Planejamento criou uma linha destinada aos sítios históricos urbanos sob a proteção do Iphan, dando origem ao PAC-Cidades Históricas. Esse programa está sendo implantado em 44 cidades de 20 estados da federação, com investimentos em obras de restauração de R\$ 1,6 bilhão, destinado a 425 obras de restauração de edifícios e espaços públicos (IPHAN, 2016).

Na cidade de São Luís foi destinado um investimento de cerca de R\$ 130 milhões, orçamento aprovado em 2012, como objetivo garantir a recuperação dos bens da arquitetura colonial maranhense. Na lista das 44 obras englobadas pela ação no Centro Histórico de São Luís, 17 são prédios pertencentes ao Governo do Estado, que vem investindo como contrapartida financeira R\$ 15 milhões, com o intuito de promover a preservação e a ocupação do centro antigo.

Na perspectiva do planejamento metropolitano no Estado do Maranhão, criou-se a Região Metropolitana da Grande São Luís (RMGSL) no ano de 1998, considerando os critérios estabelecidos no texto constitucional, e incluiu os municípios de Paço do Lumiar, Raposa, São José de Ribamar e São Luís. Atualmente, integram a RMGSL³³ os municípios de: Alcântara, Axixá, Bacabeira, Cachoeira Grande, Icatu, Morros, Presidente Juscelino, Paço do Lumiar, Raposa, Rosário, Santa Rita, São José de Ribamar e São Luís, totalizando 13 cidades maranhenses.

Imagem 72 – Mapa com os municípios integrantes da RMGSL.

Fonte: SECID, 2016.

A partir dos anos 2000 o planejamento urbano teria um novo marco institucional, com a criação do Estatuto da Cidade³⁴, regulamentando o capítulo da "Política Urbana" da Constituição Federal. Essa Lei Federal tem como objetivo garantir o direito à cidade como um dos direitos fundamentais da pessoa humana, para que todos tenham acesso às oportunidades para uma vida urbana de qualidade.

O Estatuto da Cidade (2001) estabeleceu normas de ordem pública e interesse social, com a intenção de promover a regulação da utilização da propriedade urbana em prol do

³³ Lei Complementar nº. 174, de 25 de maio de 2015, dispõe sobre a instituição e gestão da Região Metropolitana da Grande São Luís e revoga as Leis Complementares Estaduais nº038 de 12 de janeiro de 1998, nº069 de 23 de dezembro de 2003, nº153 de 10 de abril de 2013, nº161 de 03 de dezembro de 2013 e as demais disposições em contrário.

³⁴ O Estatuto da Cidade surgiu como projeto de lei em 1989, entretanto, a transformação do projeto em lei deu-se apenas em 2001, mais de 12 anos depois. Foi sancionado pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, tornando-se a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos. A política urbana teria por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, por meio das diretrizes de controle do uso do solo. Nesse sentido, como forma de atender as exigências desse Estatuto, grande parte das cidades brasileiras teve que aprovar os seus planos diretores até o dia 10 de outubro de 2006.

O município de São Luís revisou o conteúdo do seu último plano diretor, de 1992, e o atual foi instituído pela lei nº. 4.669, de 11 de outubro de 2006, obedecendo ao prazo solicitado, pois o projeto de lei teria que ser aprovado na Câmara Municipal até o dia 10/10/2016. Grande parte, ou mesmo todos, os instrumentos urbanísticos instituídos não foram utilizados como forma de garantir a função social da propriedade, porque se colocou um entrave para a utilização deles, no caso, exige-se a aprovação de leis específicas para regulamentar tais usos, e até hoje nada foi discutido.

Passados 10 anos desde a sua aprovação, o plano diretor municipal de São Luís está desatualizado, não se percebe a sua utilização prática no espaço urbano, nem mesmo a regulação do mercado na organização espacial. O Plano diretor tem função simbólica de uma política urbana participativa de desenvolvimento do município, tendo em vista que se não houvesse a sua aprovação no prazo determinado pelo Estatuto da Cidade, o prefeito teria que responder por improbidade administrativa.

O Ministério das Cidades foi criado no dia 1º de janeiro de 2003³⁵, no mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, tendo em vista tratar da política de desenvolvimento urbano. Esse Ministério foi uma resposta a antigas reivindicações dos movimentos sociais de luta pela reforma urbana, contemplando a ausência de uma instituição que pudesse englobar todas as políticas setoriais urbanas. De acordo com Ermínia Maricato (2007, p.01):

A proposta do Ministério das Cidades ocupou um vazio institucional que retirava o governo federal da discussão sobre a política urbana e o destino das cidades. Além da ausência da abordagem mais geral, havia a ausência de marcos institucionais ou regulatórios claros para as políticas setoriais urbanas, caso das áreas de saneamento, habitação e transporte. O Ministério das Cidades teve sua estrutura baseada nos três principais problemas sociais que afetam as populações urbanas e que estão relacionados ao território: a moradia, o saneamento ambiental (água, esgoto, drenagem e coleta e destinação de resíduos sólidos) e as questões do transporte da população urbana - mobilidade e trânsito.

³⁵ A partir da Medida Provisória nº 103/2003, convertida na Lei nº 10.683 de 28 de maio de 2003 (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016).

Mesmo com a atuação desse Ministério, o governo continua realizando um planejamento urbano fragmentado, ao invés de conceber uma unificação dessas políticas públicas. Nesse sentido, cada município realiza, de forma independente, os seus planos diretores, planos municipais de resíduos sólidos, de mobilidade urbana, saneamento básico, entre outros, contribuindo para a falta de unidades nas ações desenvolvidas pelo Poder Público. Apesar de existir um esforço do governo federal, em criar linhas de financiamentos para atender àqueles problemas de abrangência regional, essa questão deve ser mais aprofundada, considerando que o planejamento pode ser desenvolvido nas três esferas de poder: federal, estadual e municipal; devendo-se sobressair sobre os interesses políticos e econômicos da elite.

Em 2010, constatou-se que 06% da população brasileira moravam nos chamados aglomerados subnormais, como favelas e ocupações, totalizando 6.329 ocupações em 323 municípios do país. Isso significa que 11,4 milhões dos 190 milhões de habitantes do país moravam em áreas de ocupação irregular, caracterizadas pela carência de serviços públicos ou urbanização (IBGE, 2010).

O conceito de aglomerado subnormal foi utilizado pela primeira vez no Censo Demográfico 1991, generalizando a variedade de assentamentos irregulares existentes no País, que são denominados de: favela, invasão, grota, baixada, comunidade, vila, ressaca, mocambo, palafita, entre outros. De acordo com o IBGE (2010, p. 27):

O setor especial de aglomerado subnormal é um conjunto constituído de, no mínimo, 51 (cinquenta e uma) unidades habitacionais (barracos, casas...) carentes, em sua maioria de serviços públicos essenciais, ocupando ou tendo ocupado, até período recente, terreno de propriedade alheia (pública ou particular) e estando dispostas, em geral, de forma desordenada e densa.

O bairro do Coroadinho, situado no município de São Luís, foi considerado o 4^a maior aglomerado subnormal do Brasil, com 53.945 habitantes, ficando a Rocinha, em São Conrado na zona sul do Rio de Janeiro, em primeiro lugar com um total de 69.161 habitantes. O Coroadinho é caracterizado pela ausência de infraestrutura urbana adequada às condições básicas do ser humano, como abastecimento de água potável, rede coletora de esgotos, fornecimento de energia elétrica, pavimentação de vias, entre outros. A localidade também é marcada pelo alto índice de violência e pelo intenso tráfico de drogas, por isso são constantes as manifestações de moradores inconformados pela inércia do Poder Público.

Imagens 73 e 74 – Manifestantes plantam bananeiras nas ruas do Coroadinho e ruas com infraestrutura precária na cidade de São Luís.
Fonte: SÃO LUÍS, 2014.

O título recebido pelo bairro do Coroadinho, como o 4º maior aglomerado subnormal do Brasil, nos permite tentar compreender como o Estado realiza determinadas regulações nessas regiões “periféricas”. A população de uma cidade se distribui pelo território de uma forma desigual, em loteamentos e conjuntos habitacionais diferenciados, ou seja, aqueles que não têm meios para adquirir uma parte da cidade “legal”, buscam alternativas para a sua sobrevivência, e a improvisação da autoconstrução é uma delas.

(...) o Estado, com raras exceções, vê o crescimento periférico como um fenômeno “residual” do processo de industrialização e urbanização, sem jamais considerá-lo como parte do processo de produção de espaço, isentando-se assim de apresentar propostas de intervenção para incorporar a “cidade real” na “cidade legal”. (MAUTNER, 2010, p. 253).

De acordo com o Plano Estadual de Habitação de Interesse Social o déficit habitacional maranhense, estimado para o ano de 2010, ficou em torno de 544 mil domicílios, número que representava 33% dos domicílios particulares permanentes do Estado, tendo a cidade de São Luís com o maior déficit estadual, chegando a 47.194 unidades (MARANHÃO, 2014).

Nas últimas décadas com o Programa do Governo Federal Minha Casa Minha Vida³⁶, o Poder Público buscou minimizar o grande déficit habitacional brasileiro, com a entrega de unidades para famílias sem acesso à moradia. Entretanto, o que se percebeu em São Luís, e

³⁶ Instituído pela Lei Federal nº. 11.977, de 07 de julho de 2009.

que provavelmente ocorreu em outras cidades brasileiras, é que estes empreendimentos são situados em áreas distantes do centro urbano, onde o valor da terra é bem mais baixo do que aquelas que a elite detém a sua propriedade, fato que já ocorreu em São Luís, durante a implantação de conjuntos habitacionais na década de 1970. Por se tratar de habitações de interesse social, existe uma estratégia de planejamento sobre as suas localizações no espaço urbano, e que se deve analisar de forma mais específica sobre os seus agentes, que seria:

(...) direcionar para a zona rural dos municípios da ilha do Maranhão os empreendimentos destinados à população menos abastada e, ao mesmo tempo, pressionar o incremento/atualização do perímetro urbano desses, sobretudo o da capital maranhense. (FERREIRA, 2014, p, 79).

No mapa abaixo, as áreas destacadas em vermelho concentram as ocupações precárias e situadas em áreas ambientalmente frágeis e protegidas por leis, restringindo a sua utilização e são caracterizadas como: áreas de baixada sujeitas à inundação, área de preservação permanente (APP) de rios e córregos, porções territoriais onde podem predominar os solos instáveis e com declividade iguais ou superiores a 30%.

Imagem 75 – Áreas com ocupações precárias em locais de risco na cidade de São Luís.
Fonte: SÃO LUÍS, 2014.

Essas tipologias de ocupações irregulares são caracterizadas pela falta e precariedade da infraestrutura urbana, utilizando-se de materiais inadequados para a sua construção. São áreas que não fazem parte das localidades de interesse do mercado imobiliário, tendo em vista que apresentam restrições ambientais ou pelo simples fato de que são inapropriados

para a implantação de moradias. Dessa maneira, tornam-se o espaço ideal para a produção da cidade informal, pois são zonas “esquecidas” pelo Poder Público Municipal, permitindo que a própria população seja responsável em encontrar uma solução para o problema de déficit habitacional, e que mais tarde, poderá ser sujeita a um processo de “regularização fundiária”, apenas para receber o título de propriedade e a urbanização local, mesmo que precária.

Imagens 76 e 77 – Ocupações irregulares em áreas de mangues nas margens de rios e do mar.

Fonte: SÃO LUÍS, 2014.

Para Mautner (2010), as cidades contemporâneas tiveram uma explosão demográfica gigantesca, abrangendo o número de habitantes dispersos no território. Sendo assim, o termo periferia passou a ter diferentes sentidos, antes ele significava apenas as franjas da cidade, no sentido geográfico; enquanto para as ciências sociais é o local onde moram os pobres, em contraposição à parte central da cidade estruturada. Nessa nova configuração urbana, têm-se empreendimentos imobiliários de luxo que são encontrados nos limites da cidade, assim como cortiços nas áreas centrais, entretanto não são identificados como “periferia”, que na verdade pode ser vista como:

(...) base de um processo de produção de espaço urbano. A periferia é de fato um local onde vivem os *pobres*, é *socialmente segregada*, e o preço da terra é *baixo*, porém, ao mesmo tempo, é um local *mutante*, sempre reproduzido em novas extensões de terra, enquanto velhas periferias são gradualmente incorporadas à cidade, ocupadas por novos moradores e reorganizadas pelo capital. (MAUTNER, 2010, p. 253-254).

No início do século XXI, o planejamento urbano desenvolvido na cidade de São Luís ainda tem como característica marcante, a implantação de grandes obras rodoviárias, como eixos estruturantes para o desenvolvimento urbano. Entre essas intervenções urbanas realizadas podemos destacar: a Via Expressa, Avenida IV Centenário e o prolongamento da Avenida Litorânea, que representam o pensamento tecnocrático do planejamento urbano brasileiro da década de 1970.

A avenida IV Centenário foi inaugurada em 05 de dezembro de 2014, nas margens do Rio Anil, semelhantes às marginais das grandes cidades, interligando bairros da Camboa e Alemanha. Essa via está situada numa área de intervenção do Projeto PAC Rio Anil, e tem 3,8 km de extensão. Houve a necessidade de aterro da margem do rio, retirada de palafitas e supressão da área de mangue. O nível da via está disposto na mesma cota das aberturas de poços de ventilação, do Hospital Sarah Kubitscheck, projetado pelo arquiteto Lelé em 1993, que recebe a brisa fria vinda do leito do rio.

Imagens 78 – Construção da Avenida IV Centenário em frente ao Hospital Sarah Kubitscheck. Imagem 79 - Finalização da pavimentação da alça de interligação com a Avenida dos Franceses.

Fonte: MARANHÃO, 2016.

A primeira etapa da Via Expressa foi entregue em setembro de 2012, ligando o bairro do Jaracaty ao Cohafuma, sendo executada pela Secretaria de Estado de Infraestrutura (Sinfra), contemplando 6,7 km do total de 9 km da avenida proposta. De acordo com a proposta do Governo do Estado, a intenção era solucionar parte do trânsito caótico da cidade, beneficiando centenas de milhares de cidadãos, e contou com um orçamento de mais de 100 milhões de reais. Mesmo com a finalização da Via Expressa, o congestionamento de veículos nas vias urbanas, ainda é um problema para os seus cidadãos.

Imagem 80 e 81 – Vista aérea da via e início das obras do viaduto de conexão da Avenida Expressa com a Avenida Professor Carlos Cunha.

Fonte: MARANHÃO, 2016.

O prolongamento da Avenida Litorânea foi inaugurado em 21 de dezembro de 2012, com uma extensão de 600 metros, permitindo a ligação do bairro do Olho D'água com a Orla Marítima, funcionando como o acesso às áreas de praias. Esse empreendimento resultou em conflitos entre a Prefeitura Municipal e uma comunidade, composta em grande maioria por pescadores, chamada de Prainha. A intenção do Poder Público era realizar o remanejamento dessa população para outros locais da cidade, sendo que muitas famílias foram obrigadas a abandonar as suas casas, mas houve um forte movimento de resistência pelos moradores.

Imagem 82 – Avenida Litorânea antes do prolongamento. Imagem 83 – Prolongamento da avenida concluído.
Fonte: MARANHÃO, 2016.

Além dessas três grandes obras, recentemente o Governo do Estado construiu um Espigão Costeiro, com os objetivos de conter o avanço da erosão no bairro da Ponta D'areia³⁷ (considerado um dos bairros mais valorizados da cidade), que colocava em risco as estruturas dos prédios mais caros da cidade; e o desassoreamento do canal na baía de São Marcos, melhorando a navegabilidade das embarcações.

Mais tarde seria realizada a urbanização do espigão, com a justificativa de transformar o quebra-mar em novo cartão-postal da cidade, com a promessa de contribuir para a dinamização da economia, do turismo, promovendo áreas de lazer para a sociedade Ludovicense. Uma verba de mais de 32 milhões de reais foram direcionadas para a implantação desta obra pública, sendo entregue em 07 de novembro de 2014, e que estudos futuros podem demonstrar que esse tipo de investimento, por mais que não seja o seu objetivo inicial, acaba atendendo claramente os interesses de uma elite que habita a “Península” (JORNAL PEQUENO, 2016).

³⁷ Considerado um dos bairros mais luxuosos da cidade de São Luís, e apelidado por muitos como “Península”.

Imagem 84 – Manchete de um jornal local veiculando a notícia de que o Espigão pode evitar o avanço da erosão sobre o bairro da Ponta D'areia.

Fonte: ARISDOMAR, 2016.

A cidade de São Luís, nas últimas décadas sofreu um aumento significativo de sua população e, conseqüentemente, de sua ocupação do espaço territorial, sendo assim o Estado implantou infraestrutura urbana, com o discurso de trazer melhorias para a vida de seus habitantes, permitindo que houvesse condições mínimas para que as pessoas pudessem assegurar a sua sobrevivência.

Entra-se no século XXI, com uma cidade caracterizada pela concentração de renda nas mãos de poucas pessoas, aumento de desigualdades sociais, e com condições mínimas de reprodução social. Os entraves de desenvolvimento da sociedade brasileira continuam presentes desde o período colonial, apesar de que hoje não somos mais uma colônia e nem temos uma metrópole, mas os entraves à adequada organização espacial, funcionam, de fato, como barreiras para a homogeneização do espaço urbano. De acordo com Sueli Schiffer (2009, p.04-05):

A provisão de infra-estrutura, equipamentos e serviços urbanos que tem sido realizada pelo poder público ao longo das últimas décadas objetivava tão somente prover as condições mínimas de organização do espaço urbano para sustentar, ainda que precariamente a produção condizente com o desenvolvimento entravado da sociedade brasileira.

Percebe-se que a cidade de São Luís, nesse período de transição do século XX para o XXI, institucionalizou uma política urbana de desenvolvimento municipal, com base nas legislações nacionais, buscando assegurar as condições gerais para o desenvolvimento da produção, do comércio e dos serviços, particularmente, para a plena realização dos direitos dos cidadãos, como o direito à saúde, ao saneamento básico, à infraestrutura urbana, à

educação, ao trabalho, à moradia, ao transporte coletivo, à segurança, à informação, ao lazer, ao ambiente saudável e à participação no planejamento.

São Luís encerrou o último século com as esperanças de perspectivas de crescimento e de melhorias urbanas, acreditando que novas gestões administrativas e as repetidas promessas eleitoreiras fariam surgir um espaço urbano mais “homogêneo” e que pudesse, simplesmente, garantir a função social da cidade e da propriedade. Talvez, o que está fora de contexto na realidade de produção do espaço urbano de São Luís e de tantas outras cidades brasileiras, é que essas funções não seguem a mesma lógica do que é imposto pelas cidades capitalistas, em específico, o caso do Brasil, que segundo Csaba (2010) tem no capitalismo a sua peculiaridade da acumulação entravada, ou seja, “base material da reprodução da sociedade de elite”.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cenário contemporâneo das cidades brasileiras demonstra uma profunda diferenciação no espaço urbano, apresentando áreas planejadas, dotadas de infraestrutura e de serviços, permitindo um padrão de vida adequado às necessidades do ser humano. Ao mesmo tempo, existem áreas precárias, desprovidas de condições para atender a essas necessidades básicas. O planejamento e a estruturação das políticas urbanas, desenvolvidas desde o Brasil colonial, não conseguiu proporcionar as cidades brasileiras um espaço homogeneizado com infraestrutura urbana.

O estudo de caso da cidade de São Luís nos demonstrou que os princípios gerais para a organização da produção, em geral, são os mesmos da organização espacial. O estabelecimento dos níveis de serviços providos pela infraestrutura urbana decorre do respectivo estágio de desenvolvimento do capitalismo, que impõe às condições de produção e reprodução social e, em particular, o nível de subsistência da força de trabalho.

O entendimento da organização social do espaço urbano na cidade de São Luís nos permite compreender como a sociedade brasileira vem se reproduzindo desde a época colonial, tendo em vista que a natureza da produção é condicionada à natureza da sociedade. Sendo assim, a organização espacial nos diferentes estágios do sistema capitalista tem relação direta com o desenvolvimento da produção, pois quanto mais existir a diferenciação por força da produção de valores, maior a necessidade de homogeneização do espaço por meio de suas infraestruturas.

Diante desse contexto, a partir de 1850, com a instituição da Lei de Terras, como marco do capitalismo brasileiro, foi instituída a propriedade privada e o trabalho assalariado, iniciando o estágio predominantemente extensivo. Antes desse período, houve uma acumulação “primitiva” do capital, por meio da própria exploração econômica da colônia, em que parte era expatriada para a metrópole e outra destinada para a manutenção da produção. No caso de São Luís, a elite se desenvolveu a partir da produção do algodão, que contou com fatores externos e internos, permitindo a criação da Companhia de Comércio Grão-Pará e Maranhão, que impulsionou o desenvolvimento econômico da região.

A produção do algodão foi o elemento estruturante para que São Luís tivesse uma expressão significativa no contexto colonial português, pois este produto era comercializado a preços muito elevados no mercado mundial. Junto com o desenvolvimento da economia,

vieram as melhorias urbanas e a cidade passou por um processo de modernização, resultando numa melhor infraestrutura urbana e na formação de uma elite “agrária”, que teve a sua base na monocultura e na mão de obra escrava. Contudo, essa perspectiva econômica não duraria muito, pois parte da riqueza produzida pelo algodão visava criar excedentes para Portugal, além de que a Coroa Portuguesa considerava que o monopólio da Companhia era intenso e por isso decidiu extingui-la.

Isso demonstrou que Portugal nunca desejou criar uma política de desenvolvimento na colônia, pois colocavam em risco os seus próprios interesses. Entretanto, não poderia cessar de forma total a economia local, porque o sistema colonial poderia entrar em colapso. Sendo assim, continuava-se a exploração em favor da metrópole, mas existia um pleno controle das atividades realizadas – pelo menos acreditavam ter – aliado com os entraves, reforçando uma acumulação entravada do capital brasileiro.

“Não resta dúvidas de que a produção colonial é constituída e organizada em função da produção de um excedente a ser levado à Metrópole” (DÉAK, 2010, p. 23). Dessa forma, compreende-se que o processo de produção/reprodução local é totalmente antagônico ao princípio imposto pela metrópole, pois a colônia só se desenvolveria de forma plena se todo o excedente fosse utilizado na ampliação de sua própria reprodução.

Essa política de desenvolvimento do “vai-e-para” (DÉAK, 2001) torna-se algo recorrente durante todo o período colonial e imperial, conforme demonstrado nos diferentes ciclos econômicos que ocorreram na cidade de São Luís. A elite procurou realizar investimentos na produção de produtos agrícolas tropicais e nas atividades industriais têxteis, até meados do século XX. Nesses vários ciclos, fatores econômicos mundiais e locais, conduziram o desenvolvimento de tais atividades, mas devido aos entraves específicos de uma conjuntura política e econômica local, sempre colocava por fim a continuidade desses ideais.

Sobre o episódio da Independência, Viotti (1968) analisou que a elite procurou realizar essa transição política, considerando a formação de um Estado independente, mas com mínimas alterações possíveis na economia e na sociedade. Essa elite eram na maioria composta por fazendeiros, funcionários públicos de alto escalão, comerciantes respeitáveis, que tinham laços familiares entre si, representando a verdadeira essência oligárquica que predominaria depois da Independência.

Para que houvesse o reconhecimento da Independência por parte de Portugal, o Estado brasileiro assumiu como dívida externa, um empréstimo feito por Portugal em Londres. Essa foi a maneira encontrada pela elite que se encontrava no poder, como forma de transformar a remessa de uma parcela do seu excedente produzido para fora do país. Sendo assim, o tributo colonial tomaria a forma de pagamentos de juros sobre a dívida externa (DÉAK, 2010).

Com a exaustão do estágio de desenvolvimento extensivo nos meados da década de 1970, a acumulação entravada entrou em crise, tendo em vista a diminuição da taxa de excedente, a subdivisão desse último em uma parcela a ser expatriada e ainda assim restar algum para ser acumulada. Logo após a exaustão desse estágio, em que o trabalho assalariado e expansão da mercadoria atingem o seu limite, iniciou-se o período das “décadas perdidas” e o avanço das políticas neoliberais no país.

No âmbito social, os entraves econômicos e a fragilização da estrutura produtiva resultaram no baixo nível de reprodução da força de trabalho, percebido nas precárias condições de vida do trabalhador e nas diferenças sociais extremas. Dessa forma, a concentração de renda e o rebaixamento das condições de vida urbana atingem níveis que seriam inimagináveis nas sociedades burguesas contemporâneas dos países capitalistas “centrais”.

Na sociedade de elite, a precariedade e a desigualdade do espaço urbano são partes do modelo econômico, estas características explicam a disparidade na instalação de todo tipo de infraestrutura. A organização espacial resultante desse tipo de sociedade tem como características a manutenção de grandes desigualdades e pouca, ou quase nenhuma, integração das estruturas urbanas. Para Sueli Schiffer (2009), o processo de acumulação realizado pela sociedade de elite produz um espaço urbano com pouca regulação, pois não apresenta uma forma universal das condições de homogeneização do espaço como parte do desenvolvimento das forças produtivas.

No plano ideológico brasileiro atual, os meios de reprodução dos entraves são apresentados como resultado de atraso ou de dependência, formando a ideologia do subdesenvolvimento, dependência ou globalização (DÉAK, 2010). A ideologia cria uma interpretação falsa sobre o processo de crescimento do país, que seria definido por fatores externos, não ficando ao alcance dos membros da sociedade a resolução dessa problemática.

Esclarecer que a organização social do espaço urbano é a própria natureza da reprodução da sociedade, nos permite compreender os reais motivos que levam as enormes diferenciações existentes nas cidades brasileiras. Não caberia aqui apresentar um projeto “alternativo” para se criar uma generalizada resistência à mudança social, mas tentar explicar que enquanto o país busca a manutenção de uma estrutura social que se arrasta desde o período colonial, as reformas políticas e econômicas vão sendo implantadas aos “trancos e barrancos” e no reconhecimento recalcitrante dessa absoluta falta de “alternativa”.

Portanto, deve-se interpretar a organização social do espaço urbano da cidade de São Luís – MA, como resultado da existência de uma sociedade de elite e de acumulação entravada do capital. Esse espaço urbano é caracterizado pela grande concentração de renda e de desigualdades sociais; e principalmente pela “heterogeneização” do mesmo, ou seja, existem grandes diferenciações de infraestrutura urbana em determinadas áreas da cidade. Sendo assim, o espaço urbano continua sendo reproduzido com essas peculiaridades em todas as cidades brasileiras, organizando a infraestrutura mesmo que de forma precária – ou até mesmo na sua ausência total – e oferecendo o mínimo para o contínuo desenvolvimento da produção, baseado na política do “vai-e-para”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALUMAR. Consórcio de Alumínio do Maranhão. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.alumar.com.br/>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

ANDRÈS, Luiz Phelipe de Carvalho Castro. **A fundação de São Luís do Maranhão e o projeto urbanístico do Engenheiro Militar Francisco Frias de Mesquita**. Edição nº. 23, julho de 2014. Disponível em: www.funceb.org.br/images/revista/26_REV_FUNCEB_0a7e0f.pdf. Acesso em: abr. 2016.

ARISDOMAR. **Urbanização da Península da Ponta D'areia e espigão são iniciadas**. Disponível em: <<http://arisdomar.blogspot.com.br/2013/03/urbanizacao-da-peninsula-da-ponta.html>>. Acesso em: 10 dez. 2016.

ATLASBRASIL. Atlas do desenvolvimento humano no Brasil. **Perfil da cidade de São Luís - 2013**. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/home/>>. Acesso em: 05 jul. 2016.

BIBLIOTECA NACIONAL. Biblioteca Nacional Digital Brasil 10 anos. **Acervo Digital**. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

BRASIL. Lei nº. 601, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L0601-1850.htm>. Acesso em: 29 nov. 2015.

_____. Lei nº. 5.727, de 4 de novembro de 1971. Dispõe sobre o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) para o período de 1972 a 1974. Disponível em: <http://bibspi.planejamento.gov.br/handle/iditem/492>. Acesso em: 4 abr. 2016.

_____. Lei nº. 6.151, de 4 de dezembro de 1974. Dispõe sobre o segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) para o período de 1975 a 1979. Disponível em: <http://bibspi.planejamento.gov.br/handle/iditem/492>. Acesso em: 4 abr. 2016.

_____. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.

_____. Lei nº. 10257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os art. 182 e 183 da

Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10257.htm>. Acesso em: 29 jul. 2016.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. **Urbanização e desenvolvimento sustentável**. A sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão. São Luís: Editora UEMA, 2008.

CLA. Centro de Lançamento de Alcântara. Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial. **Central de Imagens**. Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/cla/index.php/imagens>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

CUNHA, Gaudêncio. **Maranhão 1908: álbum de fotografias**. Rio de Janeiro: Spala, 1987.

DEAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 2010.

DÉAK, Csaba. **A busca das categorias da produção do espaço**. Memorial crítico apresentado como condição parcial em inscrição em Concurso de Livre Docência. Departamento de Projeto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. 2001.

_____. **Verbetes de economia política e urbanismo**. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/c_deak.html>. Acesso em: 10 dez. 2015.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de transportes. **Infraestrutura rodoviária**. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/modais-2/capa-infraestrutura-rodoviaria>>. Acesso em: 02 mar. 2016.

DOURADO, José Ribamar. **A indústria do Maranhão: um novo ciclo**. Brasília: IEL, 2008.

EMAP. Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.emap.ma.gov.br/emap>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

FELDMAN, Sarah. **Planejamento e zoneamento. São Paulo: 1947-1972**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Fapesp, 2005.

FERREIRA, Antônio José de Araújo. **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?** São Luís: EDUFMA, 2014

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 34 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GOOGLEEARTH. **Imagens de satélites do município de São Luís – MA**. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/@-2.5438153,-44.2205177,20298m/data=!3m1!1e3>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Dados do Censo 2010 – São Luís/MA**.

_____. **Cidades**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=211130>>. Acesso em: 04 maio 2016.

_____. **São Luís infográficos: fotos**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/fotos.php?codmun=211130&lang=>>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

IPHAN. **Centro Histórico de São Luís (MA)**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/34>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

JORNAL PEQUENO. **Governo entrega obra do espigão costeiro e da península da Ponta D'areia**. Disponível em: <<https://jornalpequeno.com.br/2014/11/07/governo-entrega-obra-espigao-costeiro-e-da-peninsula-da-ponta-dareia/>>. Acesso em 10 out. 2016.

KATO, Violia; ZIONI, Silvana; BRUNA, Gilda. Políticas urbanas e interesse público. In: BENATTI, Angélica; CASTRO, Luiz (orgs.). **Avaliação de políticas urbanas: contexto e perspectivas**. Universidade Presbiteriana Mackenzie: Mackpesquisa e Romano Guerra Editora, 2010.

LOPES, José Antônio Viana (org.). **São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara: guia de arquitetura e paisagem**. Ed. Bilingue. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 2008.

_____. **São Luís, capital moderna e cidade colonial: Antonio Lopes da Cunha e a preservação do patrimônio cultural Ludovicense**. São Luís: Fundação Municipal de Cultura, 2013.

MARANHÃO. Lei nº. 358, de 09 de junho de 1904. Organiza o Serviço Sanitário do estado.

_____. Decreto nº. 417, de 11 de abril de 1921. Aprova o regulamento para o serviço de medição e demarcação das terras públicas e particulares, com o fim de ser organizado o cadastro territorial e a carta geral do estado. Estado do Maranhão: Secretaria de Estado do Interior, 1921.

_____. **Plano Diretor de São Luís.** São Luís: Secretaria de Planejamento, SIOGE, 1977.

_____. **Plano Estadual de Habitação de Interesse Social do Estado do Maranhão.** Disponível em: <<http://www.secid.ma.gov.br/files/2014/09/Sum%C3%A1rio-Executivo-Plano-Estadual-de-Habita%C3%A7%C3%A3o-de-Interesse-Social-do-Maranh%C3%A3o.pdf>>. Acesso em: 04 abr. 2014.

_____. Lei complementar nº. 174, de 25 de maio de 2015. Dispõe sobre a instituição e gestão da Região Metropolitana da Grande São Luís e revoga as Leis Complementares. Disponível em: <<http://www.secid.ma.gov.br/legislacao-4/>>. Acesso em: 20 nov. 2016

_____. Governo do Estado do Maranhão. **Site oficial do Governo: contém informações sobre economia, política, cultura, além das informações institucionais.** Disponível em: <www.ma.gov.br>. Acesso em: 07 jul. 2016.

MARICATO, Ermínia. **Política habitacional no regime militar: do milagre à crise econômica.** Petrópolis: Vozes, 1987.

MARICATO, Ermínia. O Ministério das Cidades e a política urbana no Brasil: quais as ações do Ministério desde sua criação, os problemas e desafios enfrentados. In: **Revista AU - Arquitetura e Urbanismo**, nº 156. São Paulo: PINI, março de 2007, pp. 64-65. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/156/artigo44395-1.asp>>. Acesso em: 16/11/2015.

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

MARTINS, Samartony. Jornal O Imparcial. **Ponte do Estreito dos Mosquitos será interditada em janeiro.** O local deverá passar por uma reforma em janeiro de 2017. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/noticias/cidades/2016/12/ponte-do-estreito-dos-mosquitos-sera-interditada-em-janeiro/>>. Acesso em: 10 jan. 2017.

MARX, Karl. (2011). **O capital**: crítica da economia política livro I. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. 29ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

MAUTNER, Yvonne. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DEAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 2010.

MEIRELES, Mário M. **História do Maranhão**. São Paulo: Siciliano, 2001.

MESQUITA, Rui. **Plano de Expansão da Cidade de São Luís**. São Luís: DER-MA, 1958.

MINISTÉRIODASCIDADES. Portal do governo brasileiro. **Secretaria Nacional de Desenvolvimento Urbano**. Disponível em: <<https://www.cidades.gov.br/desenvolvimento-urbano>>. Acesso em: 03 mar. 2016.

PLANO DE METAS. **Plano de metas de Juscelino Kubitschek**. Oficinas gráficas do Departamento de Imprensa Nacional. Serviço de Documentação da Presidência da República de 05 de outubro de 1958.

PFLUEGER, Grete Soares. Renovações urbanas e ruínas no Maranhão do século XX. In: PFLUEGER, Grete Soares; NETO, José Bello Salgado (orgs.). **Aspectos urbanos de São Luís: uma abordagem multidisciplinar**. São Luís: Editora UEMA: 2012.

PORTO DO ITAQUI. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/porto-do-itaqui/historico>>. Acesso em: 02 mar. 2016.

PRADO, Luiz Carlos Delorme; EARP; Fábio Sá. O “milagre” brasileiro: crescimento acelerado, integração internacional e concentração de renda 1967-1973). In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **O tempo da ditadura: regime militar e movimentos sociais em fins do século XX**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a Lei**. Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 1997.

SANTIAGO, Clarindo. **Estradas Maranhenses**. A excursão do presidente Magalhães de

Almeida, em 1928, para a inauguração das novas rodovias sertanejas. Maranhão: Typogravura Teixeira, 1929.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SÃO LUÍS. Lei nº. 3.252, de 29 de dezembro de 1992. Dispõe sobre a instituição do plano diretor do município de São Luís e dá outras providências. São Luís: Diário oficial do município, 1992a.

_____. Lei nº. 3.253, de 29 de dezembro de 1992. Dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e dá outras providências. São Luís: Diário oficial do município, 1992b.

_____. Lei nº. 3.254, de 29 de dezembro de 1992. Estabelece e regula a implantação das operações urbanas no município de São Luís. São Luís: Diário oficial do município, 1992c.

_____. Lei nº. 3.255, de 29 de dezembro de 1992. Dispões sobre a criação de zonas de interesse social – ZIS para as quais estabelece normas especiais de parcelamento, uso e ocupação do solo e dá outras providências. São Luís: Diário oficial do município, 1992d.

_____. **Leitura urbana São Luís: diagnóstico – revisão da lei de zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo**. São Luís: Prefeitura Municipal, Instituto da Cidade, 2014.

SECID. Secretaria de Estado das Cidades e Desenvolvimento Urbano. **Mapas da Região Metropolitana da Grande São Luís**. Disponível em: <<http://www.secid.ma.gov.br/mapas-rmgsl/>>. Acesso em: 11 nov. 2016.

SENADO FEDERAL. **Reviver**. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico: 1994.

SCHIFFER, Sueli. (2009). **Projetos urbanos e sua inserção na organização espacial**. Relatório apresentado a CAPES.

SOUZA, Pedro; MEDEIROS, Marcelo. **Top income shares and inequality in Brazil, 1928-2012**. Revista da Sociedade Brasileira de Sociologia, Porto Alegre, v. 1, n. 1, p. 119-132, jul.- dez. 2015.

TRAMZ. **Electric Transport in America Latina: past & presente.** Homepage of Allen Morrison. Disponível em: <<http://www.tramz.com/>>. Acesso em 02 fev. 2016.

USP. Biblioteca Brasileira. **Busca no acervo digital.** Disponível em: <www.brasiliana.usp.br>. Acesso em: 03 mar. 2015.

VALE. **Missão, visão e valores.** Disponível em: <<http://www.vale.com/brasil/PT/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

VASCONCELOS, Paulo Eduardo Silva. **A Trajetória da Política Habitacional em São Luís (1964 – 1986).** In: PICCOLO, Monica, SULIDADE, Mariana da (orgs.). Maranhão republicano em foco: estado, imprensa e historiografia. São Luís: Editora Shalom/ EDUEMA, 2015.

VILLAÇA. Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, Lincoln Institute, 2001.

VILLAS-BÔAS, Marcos de Aguiar. **A concentração de renda é maior do que se imaginava. Revista Carta Capital.** Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/economia/brasil-um-dos-paises-mais-desiguais-do-mundo>>. Acesso em 15 dez. 2016.

VIOTTI, Emília. **Introdução ao estudo da emancipação política.** In: MOTTA, Carlos Guilherme da (org.). O Brasil em perspectiva. São Paulo: Difel, 1968.

ZENKNER, Thaís. São Luís no século XIX: uma capital em construção. In: PFLUEGER, Grete Soares; NETO, José Bello Salgado (orgs.). **Aspectos urbanos de São Luís: uma abordagem multidisciplinar.** São Luís: Editora UEMA: 2012.