

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS

GABRIELA MELO SILVA

TRAÇOS DESEJANTES DA CIDADE: o apelo pela modernização
em São Luís (1889 – 1970)



São Luís - MA

2012

GABRIELA MELO SILVA

**TRAÇOS DESEJANTES DA CIDADE: o apelo pela modernização
em São Luís (1889 – 1970)**

Dissertação defendida no Programa de Pós-Graduação
em Políticas Públicas da Universidade Federal do
Maranhão (UFMA) para obtenção do título de Mestre
em Políticas Públicas.

Orientadora: Profa. Dra. Josefa Batista Lopes

São Luís - MA

2012

Silva, Gabriela Melo

Traços desejan­tes da cidade: o apelo pela modernização em São Luís (1889 – 1970) / Gabriela Melo. – São Luís, 2012.

201 f.

Orientadora: Profa. Dra. Josefa Batista Lopes.

Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) – Universidade Federal do Maranhão, 2012.

1. Modernização 2. Espaço urbano – São Luís (MA) 3. Urbanismo – São Luís (MA). I. Título.

CDU 991.375.3(812.1) “1889-1970”

GABRIELA MELO SILVA

**TRAÇOS DESEJANTES DA CIDADE: o apelo pela modernização
em São Luís (1889 – 1970)**

Dissertação defendida no Programa de Pós-Graduação
em Políticas Públicas da Universidade Federal do
Maranhão (UFMA) para obtenção do título de Mestre
em Políticas Públicas.

Aprovada em ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Josefa Batista Lopes (Orientadora)
Doutora em Serviço Social
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

Prof. Dr. Frederico Lago Burnett
Doutor em Políticas Públicas
Universidade Estadual do Maranhão (UEMA)

Prof. Dr. Flávio Bezerra de Farias
Doutor em Economia
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

RESUMO

O presente trabalho tem como objeto de estudo a modernização do espaço urbano, a partir das intervenções realizadas pelo poder público. Compreende-se por intervenções as mudanças na arquitetura e na infraestrutura (canalização de água, sistemas de esgoto, energia elétrica, construção de ruas e avenidas). O espaço pleiteado para realização da investigação é São Luís – cidade do Nordeste brasileiro, capital do estado do Maranhão –, no tempo transcorrido de 1889 a 1970. São Luís teve uma inserção tardia no mercado de capitais quando o Brasil ainda era colônia de Portugal, comparada com outras localidades do extenso território. Foi preciso o estabelecimento do despotismo em terras lusas para que aqui houvesse uma estruturação econômica, capaz de transformar a cenografia da cidade. O crescimento viabilizou o primeiro movimento de modernização do espaço citadino, com a construção de grandes sobrados, calçamento de ruas etc. Na segunda metade do século XIX, a prosperidade econômica deu lugar à decadência e a um pessimismo que se apoderou do imaginário coletivo. Concomitante a essas mudanças aconteceu a instalação do regime republicano no país e com ele a necessidade de enterrar tudo que lembrasse a monarquia. Dessa maneira, a modernização, nos moldes positivistas, aparece como caminho de mudança. Não só a República trouxe tal sentimento. No Ocidente as transformações aconteciam em velocidades completamente diferentes das habituais, novos *habitus* foram emergindo e se espalhando rapidamente. Ao contrário, do que foi pensado por alguns teóricos, a modernização não se exauriu com o tempo, apenas foi ganhando novas formas, novas necessidades, significando que discursos políticos e práticas continuam a ter nela o caminho pleno para o desenvolvimento. Dividimos o processo de modernização da capital maranhense em três momentos. O primeiro período inicia-se em 1889 (quando a legislação passa a problematizar enfaticamente o espaço urbano no sentido de dotá-lo de beleza e organização) e encerra no final dos anos 20. O segundo momento inicia-se na década de 30 e vai até o final dos anos 40, quando o Estado passa a interferir mais decisivamente na totalidade da nação, adotando um projeto urbano-industrial. E por último, focamos nossa investigação na década de 60 e 70, momento em que a capital maranhense recebe obras de grande infraestrutura que redefinem sobremaneira o seu espaço, a citar a construção da ponte sobre o Rio Anil, a barragem do Bacanga e o porto do Itaqui.

Palavras-chave: Modernização. Espaço urbano. São Luís.

ABSTRACT

This essay has got the goal to study the modernization of the urban environment from the interventions done by public power. This kind of interventions are the changes made on architecture and infrastructure -water channeling, sewer systems, electric power, streets and avenues (construction)-. The chosen place for this research is Sao Luís –Northeastern Brazil, Maranhão State capital city- from 1889 to 1970. Sao Luis had a late insertion in the capitals market. It was when Brazil was still a Portuguese cologne, not so modern like another countries. It was necessary to exert despotism in Lusitanian lands for an economic structuring finally to appear and the city's scenery could be changed. This growth led to the first modernization of the urban environmental movement. The building of some “sobrados” –two-floor houses- and sidewalks was given then. In the second half of XIX century the economic prosperity led to decadence and a pessimist feeling. At the same time the republican regime is established in the country. This situation provoked the need to forget all those issues related to monarchy. In this way and following the positivist patrons, modernization appeared as a way of transformation. Not only Republic caused this feeling. Changes were given fast in the West. New “habitus” sprang up and spread quickly. In opposition to some theoreticians thought, modernization did not die out through the years. It was gaining new shapes and necessities. As a matter of fact, modernization appears nowadays in political speeches and practices as the most important way to development. In a first moment, we divided the modernization process of Maranhão capital in three stages but then, having carried our survey out we realized that this did not longer was didactic. Nevertheless, it became more real and necessary. Sao Luís modernization process has got three stages of transformation. The first stage starts in 1889 when laws begin to be more focused in urban environment, organization and beauty and finishes in the late 20's. The second stage starts in the 30's and finishes in the late 40's, when the state begins to interfere with the whole nation. The state then, starts a urban-industrial project. Finally, in the 60's and 70's great infrastructure construction works are done in Maranhão capital city, i.e. the bridge on the Anil River, the dam on the Bacanga River and Itaqui Port. These construction works define a style. To conclude, this modernization is established as a public policy or a group of public policies. It is necessary interventions to carry out these policies, which may be structural and / or related to social control.

Keywords: Modernization. Urban environment. Sao Luis.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Estátua de Dom Pedro II - Petrópolis (RJ)	13
Figura 2	Estátua de João Lisboa - São Luís (MA).....	14
Figura 3	Planta da zona urbana de São Luís (1642)	16
Figura 4	Planta da zona urbana de São Luís (1844)	17
Figura 5	Avenida Maranhense (1905), atual Avenida Dom Pedro II - São Luís (MA).....	19
Figura 6	Vista do porto no bairro da Praia Grande - São Luís (MA)	20
Figura 7	Rua Portugal - São Luís (MA).....	21
Figura 8	Companhia de Fiação e Tecidos de Cânhamo - São Luís (MA)	52
Figura 9	Fábrica Santa Isabel – São Luís (MA).....	53
Figura 10	Fábrica da Camboa – São Luís (MA).....	54
Figura 11	Companhia Industrial Maranhense – São Luís (MA)	55
Figura 12	Fábrica Industrial de Martins & Irmãos – São Luís (MA)	56
Figura 13	Companhia de Iluminação a Gaz do Maranhão – São Luís (MA)	57
Figura 14	Intendente Alexandre Collares Moreira Júnior	66
Figura 15	Jordoa - Subúrbio de São Luís (MA).....	68
Figura 16	Bonde da Ferro-Carril com passageiros – São Luís (MA)	71
Figura 17	Bonde da Ferro-Carril – São Luís (MA)	71
Figura 18	O médico Victor Godinho (centro) e equipe	79
Figura 19	Carta Epidemiológica da Peste.	80
Figura 20	Enfermaria geral das mulheres do Hospital de Isolamento do Maranhão – São Luís(MA).....	81
Figura 21	Godofredo Viana e família	88
Figura 22	Godofredo Viana em visita às obras da Ulen	90
Figura 23	Prédio da Ulen	91
Figura 24	Reservatório d'água no Sacavém	91
Figura 25	Obras da Ulen: esgotos no Cais da Palmeira	92
Figura 26	Obras da Ulen na Rua Coronel Collares Moreira	92
Figura 27	Usina Elétrica da Ulen.....	93
Figura 28	Inauguração dos bondes elétricos: “O bonde em marcha triumphal”	93
Figura 29	Inauguração dos bondes elétricos : “Testemunhas da Apotheose”	94

Figura 30	Inauguração dos bondes elétricos: pessoas nas ruas.....	94
Figura 31	Desenho do pavilhão do Bar	96
Figura 32	Desenho do pavilhão do Cinema	96
Figura 33	Planta geral do Parque	96
Figura 34	Avenida Beira-Mar	97
Figura 35	Paulo Ramos em jantar oferecido ao diretor do Departamento Nacional de Saúde, Barros Barreto – São Luís (MA).....	101
Figura 36	Palácio da Educação – Liceu Maranhense – São Luís (MA)	103
Figura 37	Leprosário Modelo – São Luís (MA)	104
Figura 38	Vista interna de um dos pátios do Leprosário Modelo – São Luís (MA).	105
Figura 39	Armazém no Porto do Itaqui – São Luís (MA)	109
Figura 40	Aparelhamento da Ponte Benedito Leite – entre São Luís e o continente	110
Figura 41	São José de Ribamar (MA).....	111
Figura 42	São Luís remodela-se.....	116
Figura 43	Sítio Britânia – subúrbio de São Luís (MA).....	117
Figura 44	Pedro Neiva de Santana	131
Figura 45	Vista panorâmica do centro de São Luís	135
Figura 46	Prédio do atual Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (IFMA) – São Luís (MA)	139
Figura 47	Prédio da Estação de Bonde – São Luís (MA)	139
Figura 48	Avenida Getúlio Vargas – São Luís (MA)	140
Figura 49	Residência na Avenida Getúlio Vargas – São Luís (MA).....	141
Figura 50	Bangalô na Avenida Getúlio Vargas – São Luís (MA)	141
Figura 51	Praça Duque de Caxias e Quartel do 24º Batalhão de Caçadores – São Luís (MA)	142
Figura 52	Fachada do Quartel do 24º Batalhão de Caçadores – São Luís(MA).....	144
Figura 53	Rua do Egito – São Luís (MA)	145
Figura 54	Trecho do Largo do Carmo, anterior à abertura da Avenida Magalhães de Almeida – São Luís (MA)	146
Figura 55	Trecho do Largo do Carmo com a Rua Afonso Pena, anterior à abertura da Avenida Magalhães de Almeida – São Luís(MA).....	147
Figura 56	Igreja de Nossa Senhora da Conceição – São Luís (MA)	147

Figura 57	Trecho da Praça João Lisboa, antes da reforma empreendida pelo prefeito Pedro Neiva de Santana	148
Figura 58	Abrigo na Avenida Beira-Mar – São Luís (MA).....	152
Figura 59	Edifício João Goulart, na Avenida D. Pedro II – São Luís (MA)	154
Figura 60	Rampa do Palácio dos Leões – São Luís(MA).....	155
Figura 61	Escadaria da Rua Vinte e Oito de Julho (Rua do Giz) – São Luís (MA)	156
Figura 62	Casarões do Centro Antigo – São Luís (MA).....	157
Figura 63	Conjunto Habitacional Filipinho – São Luís (MA).....	158
Figura 64	Ônibus da SAELTPA – São Luís (MA)	159
Figura 65	O engenheiro Rui Mesquita na transmissão do cargo de prefeito ao Dr. Costa Rodrigues.....	161
Figura 66	Porto do Itaqui – São Luís (MA).....	163
Figura 67	Rio Anil – São Luís (MA)	165
Figura 68	Barragem do Bacanga – São Luís (MA)	166
Figura 69	Vista de São Luís, vendo-se em plano destacado a Praça Gonçalves Dias – São Luís (MA).....	167
Figura 70	Prédio da Estrada de Ferro, atual prédio da Polícia Civil na Avenida Beira-Mar – São Luís (MA)	168
Figura 71	Avenida Beira-Mar e Ponte do São Francisco – São Luís (MA)	173
Figura 72	Avenida Beira-Mar, na década de 70. Detalhe da embarcação que fazia a travessia para a ponta do São Francisco	178
Figura 73	Ponta do São Francisco – São Luís (MA)	179
Figura 74	Avenida Beira-Mar e Ponte do São Francisco – São Luís (MA)	180
Figura 75	Forte do Sardinha, na Ponta d’Areia, construído no período colonial	181
Figura 76	Pessoas ameaçadas de despejo no São Francisco.....	182
Figura 77	Bairro do Coroadinho, março de 1978	186

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABL	Academia Brasileira de Letras
AML	Academia Maranhense de Letras
APEM	Arquivo Público do Estado do Maranhão
BC	Batalhão de Caçadores
BPBL	Biblioteca Pública Benedito Leite
CEMAR	Companhia Energética do Maranhão
DER-MA	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Maranhão
IAPC	Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Comerciantes
IAPTEC	Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Trabalhadores em Empresas de Cargas
IAPI	Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários
IFMA	Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão
IHGM	Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão
IPASE	Instituto da Previdência e Assistência dos Servidores do Estado
IPHAN	Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SAELTPA	Serviço de Água, Luz, Tração e Prensa de Algodão
SESP	Serviço Especial de Saúde Pública
SPHAN	Superintendência de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1 – CONSTRUINDO UM PROBLEMA: a modernização das cidades brasileiras.....	27
CAPÍTULO 2 - SÃO LUÍS SOB ACORDES REPUBLICANOS	46
2.1 A cidade das Pipiras na transição do século XIX para o XX	47
2.2 A cidade das Pipiras <i>au début du siècle</i>	74
2.3 O decênio de 20: a derrocada do pessimismo	82
CAPÍTULO 3 - OS ANOS 30: da decadência à modernidade	98
3.1 O Estado Novo a serviço da cidade: o governo de Paulo Ramos e a remodelação da capital maranhense	99
3.2 Plano da Cidade: o urbanismo moderno em São Luís	119
3.3 Pedro Neiva de Santana e a <i>Capital Moderna</i>	130
CAPÍTULO 4 - DA MODERNIZAÇÃO AO DESENVOLVIMENTISMO	151
4.1 Plano de Expansão da Cidade de São Luís	160
4.2 A estrada sobre as águas: a Ponte da Esperança	172
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	183
REFERÊNCIAS	188
APÊNDICE	197
ANEXOS	199

INTRODUÇÃO

Em 1912, sob a epígrafe *Maranhão* e subtítulo *Melhoramentos e Embellezamentos de São Luiz – Uma nova estatua* - o semanário parisiense *Le Courrier du Brésil*, órgão de interesse dos brasileiros na França, publicou uma matéria sobre a preparação de uma maquete da estátua do grande vulto da literatura nacional e patrono da Academia Brasileira de Letras (ABL), o maranhense João Lisboa¹, a ser enviada ao Maranhão², para apreciação do então governador Luís Domingues³, antes de sua execução definitiva. A inauguração do “monumento” era prevista para aquele ano, durante as comemorações do tricentenário da fundação de São Luís, capital maranhense. No dia 27 de janeiro, o Diário Oficial do Estado cuidou para que a informação chegasse aos maranhenses.

¹ João Francisco Lisboa nasceu em Pirapemas - MA, em 22 de março de 1812 e morreu em Lisboa, em 26 de abril de 1863; foi político, historiador, jornalista e escritor reconhecido nacionalmente. A quem a Academia Brasileira de Letras – enquanto instituição onde repousam os maiores nomes da literatura nacional – em sua fundação 20 de julho de 1897, conferiu o patronato da cadeira 18, uma escolha do fundador José Veríssimo. Fez seus estudos na capital do estado, chegando a ser aluno do afamado professor Francisco Sotero dos Reis, com quem mais tarde se desentende, e torna-se adversário. Exerceu o jornalismo em São Luís, no momento em que esta passava por turbulentos movimentos revolucionários, e intensa vida cultural e ideológica – marcados por duas revoltas significativas, a Setembrada (em 1831) e a Balaiada (de 1838 a 1841). No ano de 1832, fundou o jornal “*O Brasileiro*”, publicando textos polêmicos e dando continuidade aos trabalhos interrompidos com o fechamento do “*Farol Maranhense*”, um dos mais importantes jornais da época. Entre 1834-36 dirigiu o “*Eco do Norte*”, que foi retirado de circulação, assim como o “*Farol*”. Deixa, então, o jornalismo, ocupando funções públicas, sendo por três anos secretário de governo. Ingressa na política, concorrendo e ocupando por duas vezes a legislatura provincial. Em 1838, João Lisboa retoma o jornalismo, participando, como entusiasta do Partido Liberal, da direção de “*Crônica Maranhense*”, ocasião em que eclodem os movimentos rebeldes no estado. João Lisboa é acusado, sem ter efetivamente culpa, de estar envolvido na Balaiada, o que o fez retirar-se da política por uns tempos, voltando-se para a literatura e à advocacia, como rábula. Em 1848 volta à Assembléia Provincial. A 25 de junho de 1852 lança o “*Jornal de Timon*” – revista inicialmente mensal (cinco primeiros números) – e que foi publicada até o volume doze; os dois últimos, feitos em Lisboa. Ali procedeu ataques a outro futuro patrono da Academia, Francisco Adolfo de Varnhagen, criticando-o por seu trabalho na *História do Brasil*. Em 1855 foi ao Rio de Janeiro de onde partiu para Portugal, com a missão de reunir ali documentos históricos do Brasil, quando pesquisaria também sobre o padre Antônio Vieira. Lisboa já não contava com boa saúde, e veio a falecer ainda na capital portuguesa. Recebeu a alcunha de “*Timon Maranhense*”. Seu corpo foi trasladado um ano após seu falecimento para o Maranhão.

² O Estado do Maranhão é uma das vinte e sete unidades federativas do Brasil, localizado a dois graus ao sul do Equador, na fronteira sociogeográfica entre a Amazônia e o Nordeste do país. Atualmente, é reconhecido e publicizado por ter a única capital brasileira fundada por franceses. Motivo de desconforto entre alguns acadêmicos discordantes, membros da Academia Maranhense de Letras (AML) e o poder público, já que aqueles encontram nas origens francesas uma eloquência intelectual, e este, um forte potencial turístico. São Luís recentemente recebe olhares atenciosos pela sua arquitetura, remanescente dos séculos XVIII e XIX, e pela diversidade da cultura popular. Em 1997, a cidade entrou para a lista de cidades patrimônio da humanidade da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO). A valorização da cultura popular ocorreu, entre outros, com o reconhecimento do Tambor de Crioula como patrimônio imaterial pelo Conselho Consultivo do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em 18 de junho de 2007.

³ Luís Domingues governou o Maranhão no período de 1910 a 1914.

O sr. Dr. Luiz Domingues, Governador do Maranhão, seguindo escrupulosamente a seu programa de administração, esta encetando um grande plano de melhoramentos materiais, como sejam a construção completa de esgotos e a canalização de água potável, trata também ao governador de dotar a capital do seu estado com algumas obras de arte. [...] Entre os monumentos artísticos está decidida a ereção de uma estatua comemorando o grande estadista, político e jornalista, que dedicou toda a sua vida ao Maranhão e que se chamou – João Lisboa. [...] Deste monumento que é uma estatua de dous metros de altura, foi agora enviada uma maquette, a S. Luiz para apreciação do Governador antes da sua definitiva execução. [...] O auctor da maquette é o artista francez e bem conhecido escultor, sr. Jean Magrou, autor de diferentes obras de arte que honram já a cidade do Rio de Janeiro, e da estatua de D. Pedro II, erigida em Petrópolis. [...] Torna-se inútil repetir aqui os sucessos que as obras do sr. Magrou têm conquistado aqui e os francos elogios que obteve principalmente diante da imponente composição da estatua do Imperador.[...] A estatua de João Lisboa cuja maquette reproduzimos hoje, apresentando as três faces, constituirá, estamos certos, um dos mais bellos monumentos que a arte e industria franceza destinarão ao Brasil. [...] O dr. Fernando Mendez de Almeida Junior, director de Le Courier du Brésil e representante em Paris do Jornal do Brasil, fiscaliza graciosamente a contracção do monumento (DIÁRIO OFICIAL, 27.01.1912, p. 1).⁴

A materialização do monumento havia se iniciado alguns meses antes, com a Lei nº 584, de 24 de abril de 1911, a qual autorizava o governo a abrir créditos necessários para o *levantamento nesta cidade, de uma estatua a João Lisboa*⁵ (MARANHÃO, 1911). Não podemos informar a origem da ideia, mas o ato de homenagear um escritor, reconhecido pela sua erudição e integrante de um momento áureo do estado, a primeira metade do século XIX⁶, projeta a relevância daquele tempo passado para o imaginário social, assim como o institui historicamente importante para épocas futuras. Indo além da ideia de homenagem, a matéria

⁴ Os jornais e revistas referenciados nesta pesquisa estão relacionados no Apêndice A desta dissertação.

⁵ O lugar escolhido para guardar a estátua do escritor foi a praça que recebe seu nome. Desde 1901 o antigo Largo do Carmo passou a se chamar Praça João Lisboa, com a Resolução nº 14, de 28 de julho de 1901, da Câmara Municipal (LIMA, 2002, p.76). O evento tanto serviu para prestigiar o importante maranhense, quanto para integrar ao roteiro de comemorações a data de 28 de julho, dia festejado como marco de adesão do Maranhão à Independência do Brasil (PACOTILHA, 29.07.1901, p.1).

⁶ Na segunda metade do século XVIII, mais precisamente a partir de 1755, por meio de uma política de valorização econômica implantada pela coroa portuguesa, o Maranhão passou a integrar mais efetivamente a economia mundial e interna, fornecendo gêneros tropicais. Inicialmente o interesse maior do mercado externo esteve voltado para o consumo do algodão – dada a ocorrência da I Revolução Industrial, marcada pela produção têxtil –, enquanto o mercado nacional atuou na aquisição de arroz. A inserção do então Estado Colonial do Maranhão resultou no crescimento econômico, social e cultural de São Luís, principal porto de escoamento da produção. Nesse contexto, o espaço urbano da capital passou por relativas transformações. A cidade foi dotada de reformas vindouras do poder público e da iniciativa privada. O primeiro, dotou o lugar de uma infraestrutura, a citar o calçamento das artérias principais; a segunda, construiu um casario, reconhecido pela ostentação de beleza e riqueza. Nesse cenário de uma aparente estabilidade econômica, a sociedade maranhense se projeta como um lugar de intensa produção literária, o que faz alguns anos depois um grupo de homens da terra dedicados as letras reconhecerem e divulgarem São Luís como Atenas Brasileira. O momento áureo da economia não resistiu por muitas décadas no concorrente cenário capitalista e, no final do século XIX, o discurso da decadência econômica já integrara o cotidiano da cidade (ALMEIDA, 1983; RIBEIRO JÚNIOR, 1999; MEIRELES, 2002).

publicada no semanário parisiense aponta para uma das tantas práticas e representações, do início do século XX, o de inscrever São Luís como um “*lugar moderno*”.

Os feitos em vida de João Lisboa não lhe renderam muitas homenagens, mas o patronato da cadeira de nº 18 da Academia Brasileira de Letras⁷ para o escritor deixou cheios de orgulho e vaidade os maranhenses da terra. A *Atenas Brasileira* encontrou naquele ato, entre outros, as condições necessárias para sobreviver em meio à recém-criada República e uma economia decadente. Ali repousava o reconhecimento nacional da importância do Maranhão para o país, ainda que fosse no imaginário da elite letrada local.

A constituição de símbolos nacionais e locais era necessária para o estabelecimento de uma ordem, pelo menos, aparente (CHAUI, 2000), ainda mais quando as discussões em torno da identidade nacional estavam na ordem do dia.

A presença do artista e *bem conhecido escultor* Jean Magrou assinando o trabalho impõe uma ideia de superioridade: não é qualquer autor, mas alguém estimado profissionalmente e, sobretudo, um francês. A França, naquele momento, ocupava o lugar de arquétipo de civilização e embelezamento (HARDMAN, 1988; ORTIZ, 1991; SEVCENKO, 1992; RIBEIRO JUNIOR, 1999; DAOU, 2000). Assim, a frequência de profissionais franceses ou de seus trabalhos em terras não europeias foi objeto de ostentação e aceção da cultura ocidental. Ter uma obra de Jean Magrou significava para São Luís corroborar o discurso da singularidade e transportar-se à condição de cidade republicana, por meio da arte, como prerrogativa para a casta da civilização.

Jean Magrou havia, em 1911⁸, sido responsável pela execução da primeira obra em homenagem ao imperador Dom Pedro II do Brasil republicano, erguido na praça que recebe seu nome, na cidade de Petrópolis, no Estado do Rio de Janeiro. Nela, o imperador está sentado e “seria lembrado pela imagem que mais prezou: a de um ‘monarca-cidadão’, a do ‘monarca-pensador’” (SCHWARCZ, 1998, p. 509). A estátua de João Lisboa não difere do estilo empregado no preito ao imperador, pois o jornalista também está sentado segurando um jornal aberto, com um olhar contemplativo para o espaço, como se houvesse interrompido sua leitura por alguns instantes. A lembrança em torno de sua representação é a de um homem culto, dedicado às letras, com a propriedade de uma austeridade singular. No pedestal uma inscrição extraída da obra do escritor imprime a ideia de genialidade: “*Os gênios gigantes*

⁷ Outros maranhenses também foram beneficiados com o título de imortais pela Academia Brasileira de Letras quando de sua inauguração, na condição de patronos. Além de João Lisboa, foram eles, inicialmente: Adelino Fontoura, Gonçalves Dias e Joaquim Serra. Depois, passaram a fazer parte do seletivo grupo de patronos Odorico Mendes e Sotero dos Reis.

⁸ Não conseguimos obter a data precisa da inauguração da estátua de Dom Pedro II, somente tivemos acesso ao ano.

hão mister de pedestais alçados pela glória, donde dominem tudo e tenham por espectador o universo inteiro”.

Figura 1 - Estátua de Dom Pedro II –
Petrópolis (RJ)



Fonte: <http://wikimapia.org>.

A estátua de João Lisboa não foi inaugurada na data prevista, nas comemorações do tricentenário de fundação da capital (08 de setembro de 1912). Apesar de as razões não terem sido informadas, o Diário Oficial, de 16 de abril de 1913, publica a seguinte nota:

O eminente chefe do Estado acaba de remetter para a capital franceza, a última prestação da estatua do grande escriptor João Francisco Lisboa. É de crer que em breve dias seja transportada para esta cidade a estatua do notável clássico, para ser ereta na praça de seu nome. A iniciativa dignificante do exmo. sr. dr. Luiz Domingues, a quem o Maranhão deve mais esse serviço relevante do mais elevantado patriotismo, está prestes a ser uma realidade (DIÁRIO OFICIAL, 16.04.1913, p.1).

Somente em 1918, os maranhenses puderam desfrutar da elegante obra e celebrar com grande pompa a chegada do monumento. Lima (2002, p.76) aponta a “homenagem ao inolvidável jornalista: foi-lhe erguido, em 1918, o monumento, a obra do escultor francês Jean Magrou”.

O título da matéria *Maranhão* e o subtítulo *Melhoramentos e Embellezamentos de São Luiz – Uma nova estatua* denotam o ideal de modernização da capital maranhense no início do século XX, associado à necessidade de *arte e beleza*. Há, neste momento, um discurso do ilusório: a cidade encontra-se envolvida em problemas, mas o governador Luís

Domingues em meio a um “grande plano de melhoramentos materiais”, que incluía a construção completa da rede de esgotos e a canalização da água potável, encontra tempo e condições para dotar a capital com obras de arte. As reais condições da cidade naquele momento exigiam melhorias imperiosas no plano da infraestrutura (CORREIA, 1998; PALHANO, 1988; CARVALHO, 2005), mas a preocupação com o belo, a ostentação de poder e aproximação do mundo ocidental e da capital republicana determinaram maneiras de pensar e conceber a cidade longínqua de sua realidade.

A estátua de João Lisboa não foi um movimento isolado, uma única tentativa de fazer de São Luís um *lugar moderno*, mas uma de tantas práticas e representações que foram inscritas na *urbe* ao longo de seu processo histórico. Nem esteve afastado de outros lugares, pelo contrário, se aproxima em muito a exemplos de cidades do nordeste, norte, sul ou sudeste do país⁹. Cidades da América Latina, como Buenos Aires, Uruguai, Santiago do Chile, também, viveram anseios similares aos da capital e vice-versa (GORELIK, 1999).

Figura 2- Estátua de João Lisboa - São Luís (MA)



Fonte: Foto Studio Digital Edgar Rocha.

⁹ No primeiro capítulo, citamos exemplos de cidades brasileiras que, assim como São Luís, vivenciaram projetos de modernização.

Na capital maranhense, assim como em outros lugares, o movimento pelo “moderno”, a modernização, encontrou uma forma própria, constantemente inventada e reinventada, convivendo com o novo, o velho ou o velho renovado. Sua materialização, enquanto *necessidade imperativa*, ganhou formas e contornos mais definidos no final do século XIX, atrelada às ressonâncias da ascensão do regime republicano no país e das mudanças tecnológicas e comportamentais em voga no mundo ocidental desde a segunda metade do século XIX (HARDMAN, 1988; SEVCENKO, 1992; SANTUCCI, 2008; SOUZA, 2008). Este movimento não se exauriu nas primeiras décadas do século XX; adversamente se acentuou com o caminhar do tempo, afeiçoando-se a novas formas de conduta e, sobretudo, de controle, uma vez que a modernização, na lógica do capitalismo, ampara a ideia de segregação social. Há uma clara insistência na separação das classes sociais e na elaboração de espaços antagônicos, exigências cabíveis àqueles que a produzem, ou seja, a elite social, política, econômica e cultural (BERMAN, 1986; IANNI, 1997).

Nosso interesse recai, exatamente, em investigar o processo de modernização de São Luís, partindo do final do século XIX (1889) e percorrendo suas mutações até a década de 70 do século XX. São as intervenções físicas no espaço urbano, em especial aquelas pretendidas e/ou realizadas pelo poder público. E isto por duas razões básicas. Primeiro, porque as cidades foram/são os lugares de espetáculo da modernização, nelas os homens arquiteta(ra)m seus grandes projetos, traça(ra)m trilhas que muda(ra)m suas relações sociais (WILLIAMS, 1989; REZENDE, 1997), com um profundo poder de síntese e condensação dos tempos. Segundo, porque as intervenções representam e se constituem emblemas da modernização; por meio delas podemos ler as inscrições da cidade, suas vicissitudes e as fronteiras entre a realidade possível e a desejada. Seus traços e arquiteturas projetados como concepções e ideias comprometidos com o futuro entrelaçam-se a traços e arquiteturas do passado, consumando uma cidade envolvida pelo tradicional e pelo moderno, tornando possível a apropriação dos anseios da sociedade. Tudo isso sem se deixar corroer pelo tempo. E, nesse sentido, o presente pode ser explicado por meio do passado.

Antes de investigarmos o processo de modernização é preciso conceituar o que chamamos de espaço urbano. Nesse caso, a análise de Harvey (1994, p. 103) é nossa opção. Para o geógrafo francês, o espaço urbano “deve ser entendido no seu aspecto objetivo, mas também como resultado das relações sociais que refletem a sociedade como todo”.

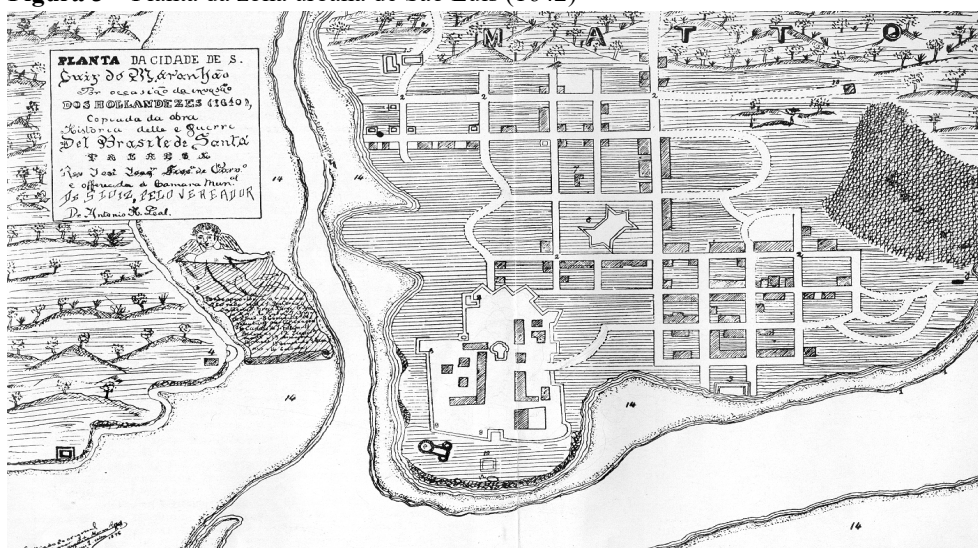
De igual maneira, o sociólogo Manuel Castells (1999, p. 476), ao discorrer sobre a cidade no seu aspecto global, também não foge dessa visão do espaço urbano como munido de relações sociais, quando enfatiza que “a cidade global não é um lugar, mas um processo”.

Logo, o espaço urbano não é necessariamente visto na sua dimensão do espaço físico, concreto, mas sim nas relações sociais que acontecem, como uma sociedade em rede.

E o tempo em questão é o final do século XIX, mais precisamente os momentos seguintes após o fim do Império brasileiro; momentos em que os homens da República, pautados no discurso positivista, buscaram de todas as formas enterrar os vestígios do império, encontrado na cidade o primeiro caminho a ser trilhado. Os anos de 1970, por sua vez, marcam mudanças singulares na organização do espaço urbano de São Luís. Acontece, nesse período, a inauguração da Ponte do São Francisco, que vai constituir, dentro do imaginário social contemporâneo, o símbolo maior da modernização da capital.

Para se compreender o processo de modernização em São Luís em sua complexidade é preciso percorrer os caminhos tortuosos de sua formação original e seus desalientos econômicos no século XIX. A capital maranhense é historicamente uma cidade que nasceu das ameaças de ocupação francesa no Período Colonial (1615)¹⁰, seu traçado favoreceu uma boa defesa militar e seguiu o modelo que, segundo Le Goff (1992, p.111), “dominou o urbanismo desde a Antiguidade: aquele em xadrez, com ruas que se cortam em ângulo reto”. O responsável pelo desenho da planta da cidade foi o engenheiro-mor da coroa luso-espanhola, Frias de Mesquita. No decorrer de sua evolução, a cidade ultrapassou o seu traçado original, direcionando suas artérias para outras áreas, mas sua formação original foi mantida e nela permaneceu o centro da capital, como local de poder administrativo, político e econômico.

Figura 3 – Planta da zona urbana de São Luís (1642)



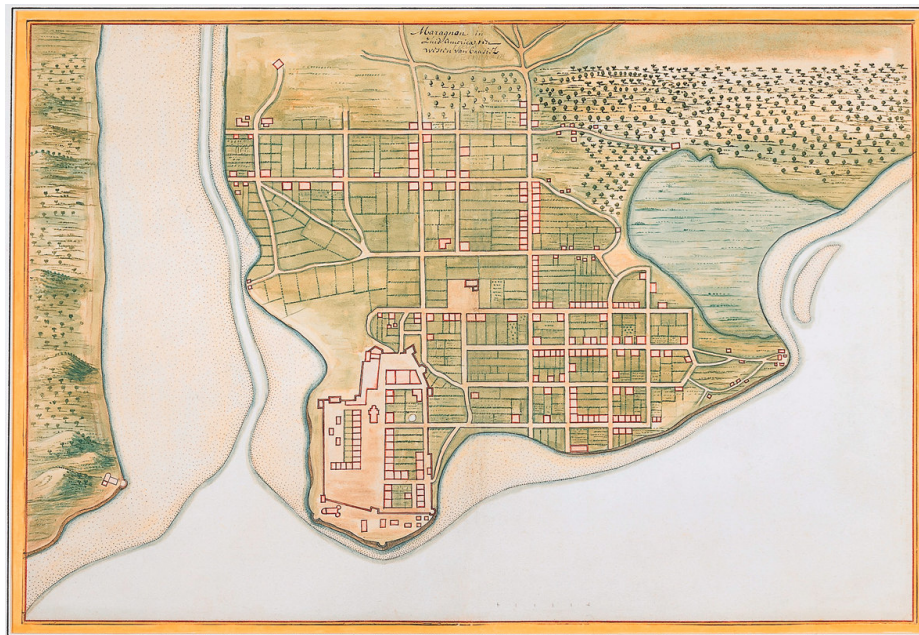
Fonte: Foto Studio Digital Edgar Rocha.

¹⁰ De 1612 a 1615, a região do atual Estado do Maranhão esteve ocupada por franceses, sendo legada ao domínio português em 1615. Os franceses não se ocuparam em construir uma cidade, cabendo essa primazia aos portugueses.

É a partir da região central da cidade, hoje, centro antigo, que aconteceram as primeiras intervenções do espaço urbano, no sentido de modernizar a cidade, e se espalharam pelas estreitas ruas da capital, seguindo o trajeto dos logradouros elegantes, sendo adornados por belas praças e canteiros, como também de serviços essenciais (iluminação, água e esgoto). Enquanto isso, nos bairros pobres, acentuava-se o caos, a fiscalização permanente e o combate contra as doenças e a falta de moralidade.

Os primeiros ares de modernização de São Luís retomam a segunda metade do século XVIII, quando o Rei D. José I, por meio do primeiro Ministro Sebastião José de Carvalho e Melo – Marquês de Pombal, para dinamizar a incipiente economia da metrópole, principalmente o fornecimento de matéria-prima para a nascente indústria manufatureira, organizou uma série de Companhias de Comércio em suas áreas coloniais, como a *Companhia da Ásia* (1753), a *Companhia de Pernambuco e Paraíba* (1759) e, em particular, a *Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão*, em 1755, que introduziu no Maranhão o cultivo de algodão, em larga escala, com o uso de mão de obra negra.

Figura 4 – Planta da zona urbana de São Luís (1844)



Fonte: Foto Studio Digital Edgar Rocha.

Dessa forma, o Maranhão foi integrado ao sistema mundial de comércio, por meio da exportação de algodão e, também, de arroz e materiais regionais. São Luís iria ter um papel preponderante, uma vez que, funcionou como principal porto de escoamento¹¹. A intensa

¹¹ Outra cidade de importância portuária, no período em questão, foi Alcântara, que também passou por mudanças significativas em sua estrutura urbana.

atividade no porto da Praia Grande permitiu o surgimento de um movimentado comércio, que trouxe uma nova dinâmica a sociedade, determinando mudanças no espaço urbano.

Assim, em meados do século XIX, a cidade possuía um teatro, várias igrejas, um hospital militar, tipografia, grandes sobrados com até quatro pavimentos e solares, atestando a sua importância no contexto econômico nacional. Do primeiro ciclo econômico surgiu uma série de melhoramentos urbanos executados ao longo do século XIX: calçamento em diversas ruas, implantação do Cais da Sagração (antigo passeio público, hoje Avenida Beira-Mar) e reurbanização das principais praças da cidade.

Contudo, uma crise estrutural no sistema agroexportador maranhense levou a uma decadência econômica da província (GOMES, 1988; MEIRELES, 2002). Surge aí uma situação que a historiografia convencionou a chamar de *ideologia da decadência*. Mesmo assim, tais circunstâncias não inibiram o ideal de modernização da capital. Nos últimos anos dos oitocentos e nas primeiras décadas do século XX, a instauração de um obstinado culto ao progresso fez parte do discurso e prática do poder público. A modernização almejada pela capital maranhense manifestou-se, sobremaneira, na produção do espaço urbano, exaustivamente influenciado pelos contornos do movimento europeu e nacional, que aqui chegavam pela imprensa. A cidade também depositava suas esperanças no parque fabril, organizado no final do século XIX, como caminho para a retomada da prosperidade econômica.

Entre as obras que influenciaram uma tomada de ações do poder público maranhense, destaca-se a construção da Avenida Rio Branco, em 1903, no Rio de Janeiro, o que veio a contribuir para que várias cidades reelaborassem suas vias públicas e, sobretudo, repensasse o conceito de *urbe* no país. Seguindo a tendência, o governo do Maranhão promoveu a reforma da Avenida Maranhense, em 1905, atual Avenida Dom Pedro II, artéria principal e centro administrativo e religioso do Estado. Outros logradouros públicos foram objeto de atenção dos governantes, em especial, as praças: quase todas foram modernizadas, recebendo canteiros públicos, obeliscos, chafarizes e, principalmente, estátuas homenageando políticos e escritores da terra, entre elas as de João Lisboa, Benedito Leite e o busto de Odorico Mendes.

Figura 5 - Avenida Maranhense (1905), atual Avenida Dom Pedro II – São Luís (MA)



Fonte: Cunha, 1908.

Bem próximo à Avenida Maranhense ficava o porto da Praia Grande, porta de entrada da cidade, local de desembarque das mercadorias importadas, das notícias da capital republicana e dos viajantes que aqui chegavam. Para estes, especialmente para os estrangeiros, a cidade deveria parecer bela, civilizada, digna de comparação aos grandes centros capitalistas. O porto foi também objeto de preocupação do poder público. Referências de obras de melhorias destinadas ao espaço são relatadas desde o século XVII, mas é no final do século XIX e, principalmente, no início do XX, que é tomado como lugar de controle, combate e higienização das mercadorias e de pessoas, no sentido de evitar o aparecimento de epidemias, como a peste bubônica¹².

Nos caminhos sequenciais ao porto, o bairro da Praia Grande, empório comercial, desagradava aos olhos daqueles que reclamavam por uma cidade bela, limpa e moralizada. O convívio heterogêneo – estivadores, lavadeiras, prostitutas, ricos comerciantes, médicos, vendedores ambulantes, sobrados e cortiços – desrespeitava a elite. Os jornais relatam a indignação da sociedade que protestava pela reforma da área. Uma leitura mais atenta dos documentos nos permite entender a significação emprestada ao termo ‘reformatar’. Seu sentido ia além da lógica de promover alterações na estrutura urbana ou trazer benefícios, como saneamento básico, mas implicava em segregar as classes pobres daquele espaço. Aqui a questão da moradia ganha contornos mais bem definidos, tendo em vista que os menos

¹² Em 1903, São Luís foi invadida por uma epidemia de peste bubônica que movimentou a cidade. O mapa da peste, apresentado no relatório do médico Victor Godinho, vindo do Rio de Janeiro para combater a doença, se confunde com o próprio mapa da ilha (GODINHO, 1903).

favorecidos residiam nos baixos sobrados em condições insalubres, sujeitos a todos os tipos de doenças.

Tais preocupações vão ser correntes em todo primeiro quartel do século XX. Na década de 1920, as preocupações com a questão urbana se ampliam. A implantação, por exemplo, da *Ulen Management Company*, no governo de Godofredo Viana, em 1923 – com o propósito de solucionar os problemas de abastecimento de água, sistema de esgotos, luz elétrica e transporte urbano – pouco modifica o cenário atrasado da cidade, pelo contrário só aumenta as tensões sociais, já que os serviços caros tinham pouco alcance social e eram mal fornecidos.

Figura 6 - Vista do porto no bairro da Praia Grande - São Luís (MA)



Fonte: Cunha, 1908.

No período compreendido entre 1889 até a década de 1920, a ideologia da modernização em São Luís, embalada pelos ventos que chegavam do Ocidente, encontra formas próprias, cabendo ao poder público estadual e municipal encaminhar, fiscalizar (iniciativas particulares) e executar as possíveis intervenções urbanas. O poder central participa minimamente, não há um projeto da Nação pensando a cidade. Por sua vez, os projetos desenvolvidos na capital maranhense não contemplam o espaço urbano em sua totalidade, apenas se constituem fragmentos de modernização.

Somente com a ascensão de Getúlio Vargas ao poder executivo, por meio da Revolução de 1930 e do projeto de desenvolvimento urbano-industrial, principalmente, durante o Estado Novo (1937 – 1945), é que há formulação e implementação de políticas públicas direcionadas à organização das cidades brasileiras.

O Maranhão, em especial a capital, no Estado Novo, sob os cuidados do interventor Paulo Ramos, assiste à execução de projetos de reformas urbanas que conduzem a uma aparente modernização avançada e que buscam mudar o espaço urbano em sua totalidade. Datam desse período a construção da Avenida Magalhães de Almeida e da Avenida Getúlio Vargas. A primeira foi construída no centro da capital, sendo necessária a demolição de mais de oitenta casarões coloniais e imperiais. A outra, liga o centro da capital ao subúrbio da cidade, até então, despercebido pelo poder público. Configura-se ainda como preocupação do governo de Paulo Ramos a formulação de um novo Código de Posturas (o Código de 1936) para a cidade, que atualizou, principalmente, as diretrizes para construção de prédios. E, sobretudo, todas as alterações previstas foram pensadas em dois planos: o *Anteprojeto de Remodelação* e o *Novo Plano da Cidade*.

Figura 7 – Rua Portugal - São Luís (MA)



Fonte: Arquivo Estúdio Edgar Rocha.

Para transformar São Luís em uma cidade moderna, Paulo Ramos (1937, p. 5) nomeou como prefeito municipal José Octacílio Saboya Ribeiro. Engenheiro conhecido nacionalmente, com a realização de obras em várias capitais, principalmente no Nordeste, Octacílio Ribeiro assume com a firme proposta de

romper a rotina, abrir aos olhos dos homens inteligentes e de boa vontade à nova visão panorâmica que as ideias de renascimento urbano deste século vinham apresentando às aglomerações de todos os países civilizados, e das quais quase todas, senão todas as capitais brasileiras, têm tirado o mais largo proveito. Porto Alegre, a bella cidade sulina, marcha a passos gigantescos; a velha capital bahiana caminha sob novos ritmos; as cidades pernambucanas, mesmo as do alto sertão, organizam planos de extensão e embelezamento; o arquiteto Nestor Figueredo, orienta traçados das cidades paraybanas e mostra novos caminhos à cidade de Fortaleza; Bello Horizonte, a jovem capital mineira, construída há menos de meio século, no momento, sob a orientação de Octacílio Negrão, soffre que uma como verdadeira remodelação.

Disputas entre o poder público e privado afastaram José Octacílio Saboya Ribeiro do cargo, sendo substituído pelo médico maranhense Pedro Neiva de Santana, que permaneceu na prefeitura até o fim da ditadura instituída por Vargas, em 1945. Sua atuação, paralela a um forte apoio do governo estadual, fez com que a capital maranhense se tornasse uma *Capital Moderna* tanto no imaginário social quanto na ideologia política.

Na década de 1950, outro momento se tornaria emblemático no movimento de modernização de São Luís. Em 1958, o engenheiro Ruy Ribeiro Mesquita, diretor do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Maranhão (DER-MA), no governo Newton Belo, apronta o *Plano da Expansão da Cidade de São Luís*. O documento consta em pouco mais de dez páginas e propõe uma reorganização urbana da capital dentro dos padrões do urbanismo moderno e da política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek. Contudo, desavenças políticas afastaram o plano de Ruy Mesquita, enquanto proposta de modernização da capital.

Em 1966, em pleno regime autoritário civil-militar no país, é eleito governador do Estado do Maranhão, o jovem político José Sarney. Com apoio do presidente da república, o Marechal Castelo Branco, Sarney transforma a capital em um imenso canteiro de obras. Nos jornais faz questão de anunciar as proezas do seu governo, por meio de fotografias que ocupam páginas inteiras. Com forte apelo econômico e nenhuma preocupação social, a cidade foi redesenhada atendendo aos interesses do capital. É mérito de seu governo a construção do maior símbolo de modernização do Estado, a Ponte do São Francisco, inaugurada em 14 de fevereiro de 1970. Sob as águas do rio Anil, a obra liga a cidade antiga ao que consideramos, hoje, como nova São Luís.

Para investigar o processo de modernização do espaço urbano de São Luís, elegeremos alguns momentos e/ou fragmentos que realizaram, reelaboraram ou simplesmente atropelaram o grande projeto da elite. Partimos, sobretudo, da afirmação de que a modernização republicana em São Luís, até a década de 1970, deve ser compreendida em três fases distintas, mas complementares umas às outras. A primeira, organizada nos anos iniciais da República, prossegue até meados da década de 1930. A segunda, tem projeção com a administração estadual de Paulo Martins Ramos de Sousa e com a formulação e implementação de planos de remodelação para a capital maranhense. A última fase nasce no bojo do discurso desenvolvimentista dos anos de 1950, continua no regime militar e atinge seu ponto máximo com a ascensão de José Sarney ao poder estadual.

Partindo dessa lógica, dividimos o trabalho em quatro capítulos. No primeiro, procuramos compreender como se efetivou o discurso de modernização no Brasil. A

realização deste capítulo é importante uma vez que o processo em São Luís, assim como em todo o país, acontece atrelado às mudanças do cenário nacional que, por sua vez, são influenciados pela dinâmica da ocidentalização (IANNI, 1997; SAES, 2008). No segundo capítulo, investigamos como se estabelece a modernização em São Luís nas primeiras décadas do regime republicano, momento no qual a cidade começa a ser problematizada mais intensamente pelas questões higienistas, sanitaristas e pela necessidade de embelezamento do espaço urbano. Para o terceiro capítulo nos propomos a investigar o governo de Paulo Ramos (1937-1945), destacando as ideias propostas no *Anteprojeto de Remodelação de São Luís*, como primeiro plano de desenvolvimento para a capital, e a construção da *Capital Moderna*, através da implementação do *Novo Plano da Cidade de São Luís*, durante a permanência de Pedro Neiva de Santana no cargo de prefeito. No último item do trabalho, relatamos o *Plano de Expansão da Cidade de São Luís*, elaborado pelo engenheiro Ruy Mesquita, em 1958, cuja importância consiste em contemplar áreas da capital, que até aquele momento haviam sido desprezadas pelo poder público. Para finalizar, focalizaremos o processo de construção da ponte do São Francisco.

As mudanças e transformações onde quer que ocorressem na capital maranhense não passavam despercebidas aos vários segmentos da cidade. Um simples calçamento de rua; a inauguração do obelisco em homenagem ao escritor Odorico Mendes na praça que o homenageia; a estátua de João Lisboa, produzida em Paris; a demolição do conjunto arquitetônico próximo ao Largo do Carmo para dar lugar à Avenida Magalhães de Almeida; a venda dos primeiros apartamentos da capital no edifício Caiçara; a construção do Porto do Itaqui; todos os detalhes da obra da Ponte do São Francisco foram objeto de preocupação de intelectuais e articulistas que fizeram diferentes leituras desses elementos e atribuíram valores às experiências sociais (vividas, sentidas e percebidas) na cidade.

Para compreender essas realidades, investigaremos a introdução de novas tecnologias no espaço urbano que demarcam o processo de modernização. Antes, porém, nos preocupamos em problematizar São Luís, investigando a forma de cidade que assumiu na República, sua relevância no cenário nacional e as condições urbanas, tendo em vista que todas as situações estavam arroladas na proposta de modernização capitalista. Nesse sentido, em cada capítulo há preocupação em demarcar o contexto histórico e as condições de ambiência pelas quais se desenrolam as mudanças do espaço urbano.

Como caminho para apreender esse processo, a imprensa periódica é nossa porta de entrada. Os artigos veiculados de cronistas e políticos apresentam suas visões sobre a cidade, reclamam por melhorias e criticam obras, as quais consideram desnecessárias. A

imprensa também publicava toda a legislação urbanística, as mensagens e relatórios de presidentes do Estado e interventores da capital. Porém, não podemos, simplesmente, aceitar os discursos construídos nos periódicos; cabe ao pesquisador decifrá-los, identificar seus limites, analisá-los criticamente e desconstruí-los.

A seleção dos jornais correspondeu, essencialmente, ao critério de sua disponibilidade em São Luís na Biblioteca Pública Benedito Leite (BPBL), onde está o acervo mais expressivo de documentos escritos, notadamente jornais, referentes ao Maranhão. Não localizei nenhum jornal diário no Estado que tenha circulado durante todo período que vai de 1889 a 1970. Diante disso, analisei os jornais mais duráveis: *Pacotilha*, *A Campanha*, *O Paiz*, *Pacotilha – O Globo*, *Diário de São Luiz*, *Diário do Norte*, *O Dia*, *Jornal Pequeno* e *Imparcial*, todos de circulação diária e sediados em São Luís. Considerei também uma série de outros jornais, de periodicidade semanal ou mensal, alguns com poucos números de circulação, entre eles, *A Panoplia* (1900) e *O Astro* (1909), ambos com informações singulares sobre nosso objeto de estudo. Foi de fundamental importância o *Diário Oficial do Estado*, editado a partir de 1906. Seus primeiros anos de publicação fazem dele um jornal com notícias de assuntos dos mais diversos, propagandas, espaço dedicado para literatura, além de contar entre os anos de 1912 a 1913, com excelente impressão de fotografias da cidade. Na década de 1930, o *Diário* muda sua feição e passa assumir o papel de publicar somente as resoluções do governo estadual e municipal, com suas exceções, mas sem perder sua importância para realização da pesquisa.

Não menos importante do que os jornais foram algumas revistas, entre elas a *Revista Elegante* (1892 – 1901), *Revista do Norte*, *Revista Maranhense* (1916 – 1920) e *Athenas*, além das revistas do *Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão* (IHGM) e da *Academia Maranhense de Letras* (AML), publicadas ao longo do período, embora sem periodicidade regular.

Além da BPBL como ambiente de pesquisa, outras instituições foram visitadas: o Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM), o Museu de Artes Visuais, a Casa de Cultura Josué Montello e a Associação Comercial.

Indo além dos textos de jornais como fonte de pesquisa, encontramos nas fotografias antigas da capital - reproduzidas em jornais, revistas e folhetins da época - outro referencial de leitura do nosso objeto. Os desafios da imagem, do aprender a ler e a distinguir criticamente diferentes linguagens visuais implicam a necessidade de aportes teóricos. Fomos buscar tais aportes entre teóricos europeus, como Roland Barthes (1984). Em *A Câmara Clara: nota sobre a fotografia*, Barthes (1984) determina que o noema da fotografia não está

na analogia, pois não considera que seja uma *cópia do real*, mas como uma *emanação do real passado*. O importante é que a fotografia tem uma força constativa – ela constata algo não sobre o objeto, mas sobre o tempo. Na fotografia, do ponto de vista fenomenológico, *o poder de autenticação sobrepõe-se ao poder de representação*.

No Brasil, desde a década de 1980, um número cada vez maior de antropólogos, historiadores e sociólogos vem examinando o uso de iconografias como tema, fonte documental, produto de pesquisa ou, ainda, como veículo de intervenção político-cultural (BIANCO; LEITE, 1998). Os autores aos quais tomamos de empréstimo os modos de interpretar a imagem, indo além da condição ilustrativa, são: Maurício Lissovsky, *Sob o signo do clic: fotografia e história em Walter Benjamin*; Miriam Lifchitz, *Texto visual e texto verbal*; e Lilia Schwarcz, *O olho do rei: as construções iconográficas e simbólicas em torno de um monarca tropical: o Imperador D. Pedro II*.

Catalogamos imagens de São Luís do período proposto a ser estudado. As imagens do final do século XIX e início do século XX foram feitas pelo fotógrafo paraense Gaudêncio Cunha e encontram-se registradas na *Revista Elegante* e no *Álbum do Maranhão de 1908*. Para a década de 1920, contamos com o *Álbum do Estado do Maranhão de 1923*, editado no governo de Godofredo Viana. Para a época de Paulo Ramos (1937-1945) as imagens da *Revista Athenas* nos são bastante significativas. No ano de 1950, é lançado o *Álbum do Maranhão de 1950* do fotógrafo maranhense Miécio Jorge. Para o período de 1950 a 1970, arrolamos imagens divulgadas nos jornais e de acervos particulares. Na Associação Comercial encontramos surpreendentemente um álbum de um autor não identificado com fotografias da capital, datadas de 1973, são imagens originais em preto e branco que descortinam espaços tradicionais e modernos da cidade, como: a Avenida Dom Pedro II (Antiga Av. Maranhense), Praça João Lisboa, Igreja do Carmo, ponte do São Francisco, barragem do Bacanga, fábrica Oleama, prédio do Tribunal de Justiça do Maranhão, sede do Banco do Brasil, supermercado Lusitana, entre outros.

As imagens selecionadas nos proporcionam observar as mudanças no cenário urbano, daí o cuidado de sempre dispô-las em conformidade com o período sobre o qual estamos discutindo. A fotografia da capa, por exemplo, é uma imagem da Avenida Dom Pedro II na década de 70, de autor desconhecido, enquanto na página 19, temos uma fotografia do mesmo logradouro, tirada de outro ângulo no final do século XIX. Há outros caminhos para o estudo mais acentuado destas imagens, porém o presente trabalho se limita a usá-las apenas como meio de mostrar as transformações da capital.

A dissertação, aqui organizada, trata da modernização capitalista – no caso específico, as intervenções do poder público na construção do espaço urbano – imposta à cidade de São Luís, entre os primeiros anos da República até o momento desenvolvimentista da década de 1970. A modernização serviu para atender os interesses próprios de uma parte menor da sociedade, aquela detentora dos poderes político e econômico e do domínio intelectual (nesse caso, médicos, engenheiros, jornalistas). Essa seleta social não invalida a participação da grande massa da sociedade menos favorecida, pelo contrário, a modernização só foi possível devido à presença dos chamados “pobres”, seja como trabalhadores dessas obras; objetos de preocupação das elites que entendiam a cidade como um lugar obrigatoriamente planejado e ordenado; ou responsáveis por atitudes (como as invasões de terrenos e construção de casebres próximos aos logradouros elitizados), contrariando a vontade dos parâmetros estabelecidos.

CAPÍTULO 1 – CONSTRUINDO UM PROBLEMA: a modernização das cidades brasileiras

Como toda cidade latino-americana, São Luís nasceu no contexto do que costumamos designar de mundo moderno. Sua construção inicial fora toda pautada dentro de uma lógica que não lhe garantia prosperidade, mas apenas subsistir em caráter de submissão. Sua inserção no mundo moderno, comparada a outras regiões da colônia portuguesa e espanhola nos trópicos, foi lenta e decorreu da constante ameaça de invasão estrangeira.

Perceber a cidade de São Luís como um lugar atrelado a um mundo do capital não é algo que demarque as pesquisas contemporâneas. Há um interesse atual em compreender suas condições mais singulares, sobretudo, com a influência da reatualização dos paradigmas das ciências sociais nas últimas décadas. Contudo, defendemos a ideia de que o espaço urbano está intimamente vinculado aos acontecimentos considerados globais, apesar de guardar suas particularidades. Portanto, investigar o processo de modernização da capital maranhense é antes de tudo compreender os acontecimentos inerentes ao processo da modernização brasileira que, por sua vez, é associado ao conjunto da América Latina, fortemente influenciada pelo Ocidente. Desde logo, as páginas que seguem no presente capítulo buscam balizar o projeto de modernização em cujo bojo a capital maranhense foi inserida.

A cidade latino-americana nasceu moderna. Toda a racionalidade pela qual foi ordenada inseriu-se no projeto de desenvolvimento das sociedades modernas europeias, cristalizadas em volta da empresa capitalista e do Estado. Entretanto, as singularidades às quais se inscreveram, determinaram formas de modernização.

A cidade moderna é, por excelência, lugar do capital. No *Novo Mundo* suas estruturas foram erguidas sob alicerces do “novo”¹³, moderno, com forte apelo capitalista, ou

¹³ Quando os europeus desembarcaram no “novo continente” trouxeram consigo uma mentalidade consubstanciada na ideia do “*novo*”, que rescindia da reconstrução e afirmação da razão como percurso contrário à noção cristã de compreender o mundo, mas que não excluía completamente as formas tradicionais de pensamento. Nesse cenário de princípio revolucionário, ruptura, renovação e mudanças observamos o início da época moderna e da modernidade como referência conceitual.

A paisagem europeia, na esteira da modernidade, é refeita e repensada sob a lógica de alguns eventos associados e de incidência social, política e econômica. A formação dos Estados Nacionais amparados pela reorganização do comércio, o surgimento dos burgos e, conseqüentemente, a organização das cidades fornecem as condições necessárias para afirmação da época moderna. A esse conjunto de eventos que antecedem a modernidade convencionou-se chamar de modernização. Max Weber em *Economia e Sociedade* (2004) nos dá uma percepção da cidade e do papel que constituiu no período. A cidade no olhar weberiano é o lugar da troca regular de mercadorias e, fundamentalmente, lugar do mercado. No centro dessa abordagem encontra-se a dissolução da comunidade doméstica e as modificações de sua posição funcional nas cidades. Em outras palavras, a cidade moderna é o *locus* do capital mercantil. No século XVIII e XIX, com o advento da industrialização e da urbanização, o termo modernidade abrange todos os processos que deram origem a uma sociedade regulada pela técnica, pelo excesso de consumo e marcadamente urbana. Entrelaçada à ideia de

seja, a funcionalidade da qual foi imbuída seguiu como principal diretriz, no sentido de fomentar o mercado de capital. Logo, a cidade da América Latina não nasceu do acaso, não foi desprovida de qualquer prerrogativa de planejamento, surgiu de uma intencionalidade previamente estabelecida.

As primeiras cidades latino-americanas nascidas no contexto colonial foram erguidas para atender aos interesses econômicos da metrópole, tendo toda sua existência pautada dentro desta lógica. No século XIX, quando não mais existiam as metrópoles, em seus lugares permaneceram as *grandes potências*, exercendo, como seus predecessores, renovadas formas de controle e violência, além de nascerem dentro de um contexto de globalização (IANNI, 1997). Enquanto, no *Velho Mundo* as cidades modernas foram organizadas “*inconscientemente*” com a crise feudal (PIRENNE, 1977), na América Latina o ideal de cidade como elemento primordial na organização da sociedade capitalista pairou sobre nossas latitudes trazidas pelas primeiras *naus* europeias.

Na Europa coube ao crescente comércio exigir das cidades mais e melhores estruturas urbanas, enquanto disponibilizavam espaços e atividades para uma população em mudança. No caso americano, as prerrogativas dos dominadores instituíram modelos de cidades subjugados aos seus interesses econômicos e de poder. No Brasil, por exemplo, o caráter colonial da economia reduziu, no limite, as funções das vilas e cidades a núcleos de exportação de produtos. Isso explicava a localização litorânea das principais cidades brasileiras até o século XIX, em que o porto era a região de onde irradiavam as estruturas urbanas. As funções das cidades eram poucas e dependentes do comércio de exportação; e a

modernidade aparece a de progresso, exaustivamente identificado com a possibilidade do “novo”, que *a priori* nasceu como criação artística, mas com o tempo se aproximou da economia, finanças, ciências e tecnologia (HABERMAS, 1985). É, sobretudo, no século XIX, que a cidade, dadas as circunstâncias de aglomeração, crescimento e desordem, induzidos pelo processo de industrialização, se expõe como problemática urbana (LEFEBVRE, 2001, p. 3). E é também neste momento que a modernização surge como modelo de desenvolvimento, capaz de solucionar todas as questões que atropelam a construção de uma cidade ideal. Autores como Jurgen Habermas, em *Discurso Filosófico da Modernidade*; Anthony Giddens, em *As Consequências da Modernidade*; David Harvey, em *A Condição Pós-Moderna*; Alain Touraine, em *Crítica da Modernidade*; Walter Benjamin, em *Paris, capital do século XIX*; e, Marshall Berman, em *Tudo que é sólido se desmancha no ar*, dedicaram-se ao estudo do moderno, da modernidade e modernização.

Em comum todos os autores compreendem a cidade, o urbano, como cenário de desdobramento dos eventos. É o processo de modernização associado ao projeto de modernidade, cujos elementos podemos identificar com a racionalidade, os conhecimentos científicos, as formas racionais de organização social, a superação dos mitos, religião, superstições. Implicava um novo entendimento de sociedade, que instava novos comportamentos da população, entre eles a incorporação da disciplina do trabalho, hábitos de higiene, de moradia, sobretudo de mudança de costumes considerados tradicionais (HABERMAS, 1985; BERMAN, 1986; HARVEY, 1994; TOURAINE, 2002). A outra expressão divulgada sobre essas transformações refere-se à constituição de novas relações sociais, especialmente entre burguesia e proletariado, a formação de uma classe média, o surgimento dos movimentos sociais, especialmente dos trabalhadores, de nova cultura e valores, a luta por direitos. É nesse processo que a cidade modernizada tenta se impor, colocando a seu serviço os saberes das ciências, especialmente quanto às reformas urbanas (BERMAN, 1986).

massa da população estava localizada no campo, junto aos latifundiários, enquanto os centros urbanos eram pequenos, pobres e sujos (COSTA, 1999).

As primeiras intenções de mudar a fisionomia das cidades do Brasil Colônia, datam do século XVIII, quando os afrontes liberais para com os regimes absolutistas, as condições deficitárias da economia portuguesa e a urbanização lenta e incipiente do século XVI – cujo resultado foi a organização de vilas dispersas e distribuídas pelo extenso litoral, favorecendo as invasões estrangeiras – fizeram com que a coroa realizasse uma reforma administrativa, com o objetivo básico de recuperar o controle econômico do território e da população, mediante a fundação de assentamentos urbanos planejados e a regularização dos assentamentos espontâneos¹⁴. As reformas representaram um avanço da proposta liberal aos Estados Nacionais Absolutistas e a tentativa de transpor para o além-mar a *imagem e semelhança* de uma Europa melhorada (SANT’ANA, 2002).

A representação do fenômeno do moderno na América Latina, as proporções então assumidas revestem-se em particularidades significativas. O primeiro ponto de divergência com o mundo ocidental é a inversão de caminhos. Ao contrário do universo europeu, “[...] na América, a modernidade, foi um meio para se chegar à modernização, não sua consequência; a modernidade se impôs como parte de uma política deliberada para conduzir à modernização e nessa política a cidade foi objeto privilegiado” (GORELIK, 1999, p. 56)¹⁵.

O ideal de modernização no *Novo Mundo* não foi encerrado com o desfecho final das colônias e a ascensão de um novo cenário político no século XIX, pelo contrário, assistimos a um processo de exasperação e ressignificação. A ideologia do dominante europeu continuou a ostentar *status* de verdade absoluta no território latino americano¹⁶. Se, inicialmente, a primeira concepção de mundo importante que moldou a América Latina foi o catolicismo, a serviço da assimilação da terra para as potências ibéricas, a partir dos últimos decênios do século XVIII, a situação desvirtuou-se e o liberalismo foi o instrumento

¹⁴ Essa política pombalina se iniciou no interior do nordeste da colônia, direcionou-se para as linhas de fronteiras com o território espanhol, da região amazônica às fronteiras do extremo sul e terminou no litoral com novos sistemas de fortificações. Foram aplicadas regras de alinhamento e foi previsto um traçado urbano ordenado para vilas e cidades no qual a praça era demarcada em primeiro lugar (SANT’ANA, 2002).

¹⁵ Entenda-se aqui a modernização ocidental como as feições de um projeto que, ao ser executado e concluído, tem como resultado o alcance da modernidade. A princípio, na modernidade renascentista, o conceito confundia-se com a própria ideia de modernidade, mas no século XVIII, assume o papel de modelo de desenvolvimento.

¹⁶ Luís Roberto Lemos (1986) a discorrer sobre a História da América Latina, constrói um capítulo dedicado à ideologia e autoestima do território no século XIX. Na construção do seu texto mostra como a Europa se tornou o referencial fixo dos conceitos de progresso e desenvolvimento, o que implica, na prática, o desprezo pelos valores culturais locais. Um número expressivo de autores latinos desenvolveram trabalhos no sentido de corroborar a ideologia europeia.

empregado para inutilizar a dominação ibérica e redefinir a articulação do continente com o capitalismo emergente. Tanto o catolicismo dos colonizadores quanto o liberalismo dos emancipadores foram decisivos para que a América Latina não conquistasse uma identidade continental, imperativo que Simon Bolívar sentiu em 1815, ao realçar a especificidade de uma sociedade constituída de uma “espécie intermediária” entre os índios e os europeus.

[...] este desejo de afirmação esbarraria, ao longo do séc. XIX, na dupla realidade da dominação européia e da conseqüente dependência latino-americana. Para os intelectuais da oligarquia, a Europa tornou-se o referencial fixo dos conceitos de progresso e desenvolvimento. Na prática, isso implicou o desprezo pelos valores culturais locais – desprezo consentâneo, aliás, com o estágio de absoluta submissão das massas populares.

Há casos em que a dominação das elites se une a uma demagógica valorização das manifestações populares, como instrumento de cooptação dos grupos sociais inferiores. No séc. XIX, porém, o domínio oligárquico era tão absoluto que esse tipo de concessão nem se figurava necessário. Pelo contrário, as elites faziam da europeização um atributo da sua condição de classe, um símbolo de status e distinção. O que era perfeitamente coerente com o contexto de dependência econômica, responsável pela ideologia de que tudo que vinha da Europa era, sem dúvida, “melhor” [...] (LEMOS, 1986, p. 98-99).

Nesse sentido, o ideal de moderno, modernidade e modernização, enquanto discursos e práticas recorrentes no mundo europeu no século XIX e nas primeiras décadas do XX, imperou como absoluto no cenário latino-americano. Aqui deparamos com a ideologia da ocidentalização que carrega consigo a ideia de evolução, ou seja, tal como ocorrera ao velho mundo, a América passaria por todos os estágios de desenvolvimento (IANNI, 1997), tendo a cidade como espaço incondicional de apropriação do modelo importado. Logo,

debater o moderno na América Latina é debater a cidade: a cidade americana não é apenas o produto mais genuíno da modernidade ocidental, mas também, ademais é um produto criado como uma máquina para inventar a modernidade, estendê-la e reproduzi-la. Assim foi concebida durante a colônia, primeiro, para situar os enclaves a partir dos quais produzir o território de modo moderno; nas repúblicas independentes, depois, para imaginar nesses territórios as nações e os Estados à imagem e semelhança da cidade e de sua cidadania; nos processos de desenvolvimento, faz tão pouco tempo, para usá-la como “pólo” a partir do qual se expandir a modernidade, restituindo o contínuo rural-urbano segundo seus parâmetros, isto é, dirigidos para produzir homens social, cultural e politicamente moderno (GORELIK, 1999, p.55).

Ortiz (1997) explicita que, de maneira exemplar, a discussão de Estado-nação e, por conseguinte, da identidade, se explicita no debate sobre a modernidade. É inviável investigarmos as tentativas de modernização das cidades latino-americanas sem nos atermos a essa discussão. Assim como na Europa, a consolidação das nações latino-americanas não ocorreu apenas como espaço administrativo e militar, mas também como “*consciência coletiva*” que solda seus membros no interior de uma mesma unidade, o que só foi possível

mediante a criação de símbolos nacionais e com a imposição de uma língua nacional. Por outro lado, homens acostumados à realidade de seus “lugares”, envolvidos pela dimensão de tempo e espaço regionais, tiveram de ser integrados no todo nacional. Portanto, pensar estágios de modernização na América Latina requer antes ou concomitantemente a compreensão das questões inerentes à organização do Estado-nação tal como a identidade.

A “invenção” da identidade brasileira pós-movimento republicano ilustrou um momento de intensa contradição na formação histórica nacional, dado que intelectuais e políticos se debatiam com uma dúvida central: como forjar uma identidade nacional nos trópicos, quando não era mais possível imaginar o Estado-nação sem incluir um contingente de negros, indígenas e mestiços. Se na formação imperial foi possível construir um imaginário de nação usando símbolos como bandeira, hino, língua, efemérides e heróis nacionais, estereotipando o indígena como ser exótico, mantendo o negro na condição de mercadoria e omitindo a presença de mestiços, no período republicano novas formas de controle e ocultação foram necessárias.

Nesse ponto, a emergência da modernização dos espaços urbanos pós-movimento republicano se fez paralelamente à construção da ideia-imagem da nação. Os sentidos tomados pela modernização vão ao intuito de dotar as cidades de progresso e embelezamento aproximando-as das nações imperialistas europeias (França, Inglaterra e Alemanha), como também se apoiavam nas teorias raciológicas vigentes, pleiteando por meio da modernização a segregação das “*classes racialmente inferiores*” e, por conseguinte, o embranquecimento da sociedade. Mesmo com a inserção dos elementos afro-brasileiros¹⁷ e populares nos anos 30, a cidade continua envolvida em dicotomia, organizada em espaços antagônicos e hierárquicos.

Além do exposto, a Nação brasileira, que nasceu em 1822, se colocava como representante da ideia de civilização no Novo Mundo. Construída no campo limitado da academia, trazia consigo forte marca excludente, carregada de imagens depreciativas do “outro”. Nesse caso, os grandes inimigos externos do Brasil eram as repúblicas latino-americanas, corporificando a forma republicana de governo, ao mesmo tempo a representação da barbárie (GUIMARÃES, 1988).

Para abordarmos o fenômeno da modernização na América Latina utilizamos os conceitos de Adrián Gorelik¹⁸, arquiteto argentino dedicado a estudar a cidade na América

¹⁷ Somente nos anos de 1930, a mestiçagem passa a ser vista como elemento positivo da nação e os elementos ditos afro-brasileiros e populares são inseridos em diversas identidades regionais e na identidade nacional (BARROS, 2007, p.22). Antes eram percebidos como elementos negativos dentro da sociedade brasileira.

¹⁸ Adrián Gorelik é uma das figuras mais expressivas da renovação dos estudos sobre as cidades e arquitetura latino-americanas em curso na Argentina (e no Brasil) desde os anos de 1980. Graduado em Arquitetura em

Latina e sua arquitetura. O primeiro trabalho de Gorelik ao qual tivemos acesso, por meio de pesquisa eletrônica, foi *A cidade na América Latina*, publicado na revista de Sociologia, Tempo Social, da Universidade de São Paulo (USP), volume 17, número 01. Mas é no artigo *O moderno em debate: cidade, modernidade e modernização*, publicado em *Narrativas da Modernidade*, que encontramos a base teórica concisa para desenvolver uma investigação mais aprimorada sobre a modernização na América Latina, no caso específico de São Luís.

Partindo de uma leitura interpretativa e crítica de autores como Anthony Giddens, Marshall Berman e Max Weber, Gorelik formula o processo de modernização no ambiente latino, observa-o como um movimento inverso ao europeu: enquanto no Velho Mundo a modernização é um caminho para se alcançar a modernidade, aqui a modernidade determina o movimento de modernização.

Na análise do autor, a modernização é compreendida em três chaves principais, assim resumidas: o momento da modernização conservadora de finais do século XIX, o das vanguardas dos anos 30 e o desenvolvimento dos anos cinquenta e sessenta.

No primeiro momento, é o da modernização liberal conservadora de finais de século, o novíssimo Estado coloca na cidade o objeto por excelência da reforma: a cidade real que se expande deve ser reconduzida ao seu ideal civilizador, porque seu desenvolvimento sem limites leva ao caos e à destruição dos laços sociais. Há uma ideia de “cidade moderna” que repele a desordem profunda que introduz a modernização urbana e que preside os objetivos de reforma pública depois de “outra” modernização. Esse é o duplo jogo que explica a paradoxal definição “reformismo conservador” para elites estatais de finais do século: o Estado se constrói na onda expansiva que torna inevitável os processos de universalização racional dos direitos públicos e os potencializa e cristaliza em novas instituições, mas sua própria constituição é parte do propósito do supremo de reconciliá-los com um punhado de valores pretéritos da sociedade tradicional, dos quais se considera guardião (GORELIK, 1999, p. 61).

Nos anos vinte, segundo momento do ciclo, a vanguarda ganha projeções nos cenários das cidades latino-americanas, mas, ao contrário do que é processado no Ocidente – contestação do tradicional e/ou combate das instituições –, assistimos à construção simultânea de um futuro e de sua tradição. É o Estado nacionalista benfeitor que surge como ator social da reorganização capitalista pós-crise. Na década de 1930, vanguarda e Estado confluem na necessidade de construir uma cultura, uma sociedade e uma economia nacionais, o que acaba por desmentir os outros dois postulados clássicos da vanguarda: combate à tradição e internacionalismo.

Buenos Aires nos anos de repressão e esvaziamento da universidade, um período de grande fermentação intelectual e política, ele combina a leitura crítica da modernidade latino-americana formulada por intelectuais como Ángel Rama, Beatriz Sarlo e Carlos Altamirano com a reflexão arquitetônica e urbanística levada a cabo pela Escola de Veneza (CASTRO; MELLO, 2009).

O terceiro momento do ciclo foi presidido pela modernidade urbana de modo tão ideológico e prescritivo, fator que serviria para acelerar a modernização. O Estado assumiu de modo completo o conjunto das tarefas culturais para produzir a transformação social.

Se no fim do século XIX encontramos um Estado que se encontra no ciclo expansivo apesar de si mesmo (a modernização aparecia ali como figura de ordem que devia controlar a modernização); e se nos anos trinta a entente vanguarda/Estado se produz nos fatos (a modernidade vanguardista como construtora de identidade para produzir a uma modernização nacional empreendida pelo Estado); no desenvolvimentismo, o Estado vai reunir toda tradição construtiva, incorporando em seu seio a pulsão vanguardista: o Estado se torna institucionalmente vanguarda moderna e a cidade, sua picareta modernizadora (GORELIK, 1999, p.67).

Em complementação à abordagem de Gorelik, compreendemos a modernização do espaço urbano como uma política pública, que logo tem no Estado o seu principal organizador. E como toda política pública, sofre interferências de fatores políticos, econômicos e culturais – inerentes às sociedades às quais tais políticas são voltadas e aplicadas. Os fatores que influenciam a formulação e aplicação das políticas públicas por parte dos governos, sejam eles internos ou externos às sociedades, estão arrolados com o debate de interesses e a *correlação de forças* (GRAMSCI, 2007) vigentes entre as várias classes e frações de classes dessas sociedades. Sendo a sociedade capitalista decomposta em classes sociais com interesses antagônicos e o Estado uma das esferas onde as classes dominantes atuam, as políticas públicas são, na sua maior parte, formuladas e aplicadas para acatarem os interesses do bloco no poder, no sentido de garantir a manutenção de sua hegemonia.

Tendo em vista que as políticas públicas são acentuadas na esfera do Estado e refletem os anseios e interesses das camadas dominantes, a modernização instituída no espaço urbano (seja ele, reforma, remodelação etc.), longe de ser um campo neutro nas sociedades, pode cumprir, na verdade, uma enorme função, um papel pedagógico, qual seja o de difusão da ideologia do bloco dominante.

No Brasil, um país decididamente interessado pela modernização, a função do espaço urbano assume feições submissas, apelativas, para alcançar aquilo que consideram um modelo ideal de progresso e civilização. Discursos, falas e pronunciamentos públicos e privados denunciam a relevância do fenômeno para nossa sociedade. Pelo menos, desde o final do século XIX, “ofuscados pela opulência ou inferiorizados diante da imagem reluzante daquilo que chamam ‘primeiro mundo’, as elites brasileiras têm buscado colocar o país no que consideram ser os trilhos do progresso, na mão única da história” (CUNHA, 1992, p.9).

Desde o Período Colonial, passando pelo Império até a República, vários caminhos foram empreendidos para se alcançar a modernização. Na Colônia, as reformas pombalinas, da segunda metade do século XVIII, promoveram mais incisivamente a inserção do território no cenário econômico mundial e, conseqüentemente, a modernização dos espaços urbanos. Lugares como Salvador, primeira capital da colônia (SAES, 2008); Recife e Olinda, quando da dominação holandesa (REZENDE, 2002); as cidades mineiras, em decorrência da extração de ouro, prata e diamantes (ALENCAR, 1996); e o Rio de Janeiro, segunda capital (CAVALCANTI, 2004) vivenciaram processos de modernização singulares em seus espaços que antecedem as reformas do ministério português.

Ainda no Período Colonial, a mudança da corte portuguesa para o Brasil, em 1808, impulsionaria um novo momento da modernização nos trópicos, especialmente, para a cidade do Rio de Janeiro. Havia a intenção de transformá-la em uma *nova Lisboa*, de constituir naquele espaço uma corte nos moldes do mundo ocidental, em suas histórias e tradições, por meio de um intenso projeto civilizatório, copiado sobremaneira nas outras partes da Colônia (CARVALHO, 2008).

No Segundo Reinado, a modernização ganharia novos impulsos. O Paço do São Cristovão, residência do imperador, receberia na segunda metade do século XIX, por exemplo, a instalação das primeiras indústrias da capital, a inauguração de uma central de telefones (a primeira linha da América do Sul) e uma rede de postes à luz elétrica nas ruas. Tudo isso contribuiu para que a imagem construída em torno do imperador fosse a de um monarca preocupado com o moderno (SCHWARZ, 1998). Com a ressalva de que,

praticamente todas as incipientes mudanças ocorridas nas cidades brasileiras, ainda no século XIX, eram caudatárias dos discursos e das novas questões levantadas na sociedade por higienistas e sanitaristas, o que leva a associá-las de imediato aos problemas de saúde e às constantes epidemias que aí ocorriam, mas também a seu crescimento e às necessidades de adequá-las às exigências do capitalismo em expansão. Os caminhos percorridos por cada cidade, desde a elaboração de posturas municipais, cadastros, projetos e plantas, até a efetivação das primeiras mudanças nas suas áreas centrais, seguiam quase um ritual, muito embora variassem de acordo com as condições econômicas e mesológicas locais ou regionais, os grupos sociais que as esposassem e o período em que eram realizadas (SOUSA, 2003, p. 63).

No Brasil republicano a maior expressão de perseguição de beleza, civilidade e progresso foi a tentativa de modernização do Rio de Janeiro, na primeira década do século XX. O governo do Rio de Janeiro, capital da República e principal núcleo econômico do país (seja como centro comercial, seja como escoadouro da produção agrícola do interior), iniciou,

no ano de 1902, a maior reforma urbana, até aquele momento, assistida no território nacional: a reforma do centro e do porto da cidade¹⁹.

Coube a Francisco Pereira Passos²⁰, (nomeado prefeito do Distrito Federal, em 1902), a empreitada desta monumental reforma do centro da cidade e do porto,

até então um cais mal-ajambrado, raso, de traçado recortado, incapaz de comportar equipamentos modernos, receber grandes navios e impossibilitado de escoar a produção que ali chegava; a criação de amplas, retas e arejadas avenidas que ligassem o porto às demais regiões da cidade; o saneamento, iluminação e abastecimento de água nas vias públicas, criando condições de vida e comércio dignas de uma metrópole civilizada (RICCI, 2005, p.43).

Para construção da longa avenida, que cortasse o centro e interligasse o porto ao núcleo comercial da cidade, foram necessários a desapropriação, o reloteamento da área, a demolição dos prédios e desmonte de alguns morros. Em um curto espaço de tempo realizaram-se mais de seiscentas demolições, desaparecendo inúmeras moradias, casas comerciais e indústrias de pequeno porte (RICCI, 2005). Um custo social elevadíssimo, pois a população desalojada não recebeu alternativas do governo e foi obrigada a se deslocar para o subúrbio da cidade ou improvisar moradias nos morros próximos. Mas não importava aos governantes o destino de toda aquela população, e sim fazer da cidade do Rio de Janeiro, uma cidade-modelo no olhar estrangeiro e para aqueles que integravam a sociedade brasileira. Importava a satisfação das necessidades que marcaram fortemente o discurso e as práticas de governantes, engenheiros, sanitaristas, médicos, políticos envolvidos na (re)construção do espaço urbano, ou seja, o alcance da modernização.

¹⁹ A reforma implementada pelo governo federal no Rio de Janeiro, no início do século XX, não foi a primeira a ser idealizada. A renovação da cidade estava prevista desde o século XVIII, mas para sua aplicação faltou dinheiro e força para contrair interesses. No final de 1843, os vereadores aprovaram um plano para modernização da capital imperial, elaborado por Henrique de Beaurepaire Rohan Aragão, a pedido da Câmara Municipal. O engenheiro considerava ideal a demolição da área central da cidade, por considerá-la imprópria e cheia de problemas. Porém, restringiu seu plano a intervenções de preservação de prédios públicos e religiosos, além de outras construções consideradas relevantes. A proposta continha inovações como a canalização dos rios urbanos, a construção de um novo cais, demolição de morros, iluminação e pavimentação de logradouros.

Em 1874, o Ministério do Império, criou, na tentativa de renovar a cidade prejudicada por surtos epidêmicos, duas comissões para estudar os problemas da capital e apresentar soluções. Encerrados os trabalhos, as duas comissões entregaram seus planos contendo soluções. Mas suas propostas não foram colocadas em prática por falta de recursos e de decisão política dos governantes (CAVALCANTI, 2005).

²⁰ Francisco Pereira Passos (1836-1913) assumiu o governo com poderes ditatoriais: podia legislar por decretos, dispor do aparelho administrativo como quisesse e realizar operações de crédito sem interferência do Legislativo. Aos 66 anos, o engenheiro já possuía longa folha de serviços prestados à administração pública. Presente em Paris nas décadas de 1860 e 1870 (onde estudou Engenharia) testemunhou a reformulação da capital francesa pelo barão Georges-Eugène Haussmann entre 1863 e 1870, com a abertura de monumentais bulevares. Participou nos anos de 1870, da comissão que elaborou amplo projeto para reformulação da capital imperial, já assolada pela dificuldade de circulação pelas endemias (RICCI, 2005, p. 42).

Antes da reforma de Pereira Passos na capital da república, nascera como promessa de liberdade republicana, sob a pena rigorosa de um artífice da civilização (RODRIGUES, 1999) Belo Horizonte, na condição de capital do estado de Minas Gerais. Inaugurada em 12 de dezembro de 1897, a cidade expressava “os anseios mais profundos de todo um continente que se tomava por inculto e bárbaro” (RODRIGUES; SIMÕES; ESTEVES, 1999, p. 215). Até o ano de 1893, Ouro Preto – marcadamente colonial e barroca, construída sob os alicerces do ciclo da mineração – havia sido a capital mineira, mas suas condições topográficas não apresentavam alternativas viáveis ao desenvolvimento físico urbano. Assim como seu casario e ruas de pedra destoavam do imaginário de modernidade que circundava na época. O lugar escolhido foi o arraial de Curral Del Rei, ficando o projeto sob a responsabilidade de Aarão Reis, também designado para o cargo de engenheiro-chefe da Comissão da Construtora da Nova Capital. O Relatório por ele apresentado sobre a planta definitiva de Belo Horizonte, aprovada pelo Decreto nº 817, de 15 de abril de 1895, esclarece como ficaria estruturada a nova capital.

Foi organizada, a planta geral da futura cidade dispondo-se na parte central, no local do atual arraial, a área urbana, de 8.815.382 m, dividida em quarteirões de 120 m x 120 m pelas ruas, largas e bem orientadas, que se cruzam em ângulos retos, e por algumas avenidas que as cortam em ângulos de 45°.

Às ruas fiz dar a largura de 20 metros, necessárias para a conveniente arborização, a livre circulação dos veículos, o tráfego dos carros e trabalhos da colocação e reparações das canalizações subterrâneas. Às avenidas fixei largura de 35 metros, suficiente para dar-lhes a beleza e o conforto que deverão, de futuro, proporcionar à população [...] (MINAS GERAIS, 1895).

O projeto da cidade foi inspirado no modelo de cidades consideradas modernas, como Paris e Washington. Os planos revelavam algumas preocupações básicas, como as condições de higiene e circulação humana. A cidade foi dividida em três zonas: área central urbana, área suburbana e área rural. A área central urbana receberia toda a estrutura urbana de transportes, educação, saneamento e assistência médica, além de abrigar os edifícios públicos estaduais. Ali também deveriam se instalar os estabelecimentos comerciais. A região suburbana, formada por ruas irregulares, deveria ser ocupada mais tarde, por isso não recebeu de imediato a infraestrutura urbana. A área rural seria composta por cinco colônias agrícolas com inúmeras chácaras e funcionaria como um cinturão verde, abastecendo a cidade com produtos hortigranjeiros.

Para a concretização do projeto, o arraial de Curral Del Rei foi completamente destruído, com a transferência de seus habitantes para outro local. Sem condições de adquirir os terrenos valorizados da área central, os antigos moradores foram empurrados para fora da

cidade. Acreditava-se que os problemas sociais seriam evitados com a retirada dos operários após a conclusão das obras, o que na prática não ocorreu. A cidade foi inaugurada às pressas, ainda inacabada. Os operários, em meio às obras, não foram retirados e, sem lugar para ficar, formaram favelas na periferia da cidade juntamente com antigos moradores do lugar.

Outros projetos de construção e reformas iriam ser postos em prática nas primeiras décadas do regime republicano, como a demolição do Morro do Castelo, berço da cidade do Rio de Janeiro. No período colonial, o lugar, foi o endereço das famílias mais abastadas, porém no século XIX tornou-se uma área empobrecida e decadente, que segundo o saber médico e sanitário da época era responsável pela insalubridade fluminense. Em 1922, visto, ainda, como um entrave ao progresso, foi demolido, a despeito de sua relevância histórica. Com cerca de sessenta metros de altura, o Morro, região escolhida por Mem de Sá, no século XVII, para núcleo inicial da cidade pairou sobre o chão, juntamente com todos os resquícios de construção colonial que ainda restavam. No lugar do Morro, sobre o imenso espaço vazio que ficou após a demolição, foram erguidos os pavilhões da Exposição Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil, que também não perduraram por muito tempo. Com o fim do evento as construções foram destruídas e ali foram erguidos monumentais edifícios que abrigaram, posteriormente, os Ministérios da Educação, Fazenda e Trabalho (NONATO, 2004).

Mas é com a inauguração de Brasília, em 21 de abril de 1960, como projeto desenvolvimentista, que temos uma espécie de narrativa fundadora da nossa modernidade tardia, o maior projeto nacional brasileiro, a tentativa de curar uma ferida narcísica, de preencher o hiato entre o impulso modernizante e a herança do passado. Brasília foi planejada e construída em três anos, com o traçado e a arquitetura completamente modernos, ou seja, representava aquilo que havia de mais avançado em modelo de cidade. Os arquitetos e urbanistas Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, adeptos do conceito de arquitetura moderna e do planejamento urbano de Le Corbusier, fundador do urbanismo, conseguem fazer da nova capital não apenas o modelo ideal de modernização brasileira, mas da América Latina.

A ideia da nova capital no Planalto Central foi abraçada no texto da primeira Constituição Republicana, de 1891, e nas que lhe seguiram. O pacto federativo brasileiro, formulado pelo pensamento republicano do século XIX e estruturado na Constituição de 1891 faz referência em uma área no Planalto Central, que seria oportunamente demarcada para nela estabelecer-se a futura Capital Federal, urbe, sede e foro do poder federal, centro das decisões político-administrativas, polo institucional da dinamização político-social, núcleo de gravitação das unidades federadas e cidade símbolo da soberania nacional.

No entanto, a ideia da mudança da capital para o interior do país remonta à época colonial, sendo atribuída, segundo alguns, primeiramente ao Marquês de Pombal. Ainda no século XVII, na Inconfidência Mineira, entre as propostas libertárias em busca de uma identidade nacional brasileira, encontramos a defesa da transferência da capital para o interior do país, como símbolo de integração nacional.

Esse ideário de busca da identidade nacional perpassou o século XIX e foi ganhando corpo com políticos como Hipólito da Costa, José Bonifácio²¹, Francisco Adolfo de Varnhagen, Benjamin Constant, Deodoro da Fonseca, Floriano Peixoto, Teixeira Mendes.

A inauguração da capital coincide com um momento de aparente prosperidade da economia brasileira, com forte incidência no imaginário social. Na década de 1990, o volume quatro da coleção *História da Vida Privada* traz o artigo *Capitalismo tardio e sociabilidade moderna* (1998), assinado por João Manoel Cardoso de Mello e Fernando Novais, que nos esclarecem sobre esse momento.

Os mais velhos lembram-se muito bem, mas os mais moços podem acreditar: entre 1950 e 1979, a sensação dos brasileiros, ou de grande parte dos brasileiros, era a de que faltava dar uns poucos passos para finalmente nos tornarmos uma nação moderna. Esse alegre otimismo, só contrariado em alguns rápidos momentos, foi mudando a sua forma. Na década de 50, alguns imaginavam até que estaríamos assistindo ao nascimento de uma nova civilização nos trópicos, que combinava a incorporação das conquistas materiais do capitalismo com a persistência dos traços de caráter que nos singularizavam como povo: a cordialidade, a criatividade, a tolerância. De 1967 em diante, a visão de progresso vai assumindo a nova forma de uma crença na modernização, isto é, de nosso acesso iminente ao “Primeiro Mundo” (MELLO; NOVAIS, 1998, p. 560).

O modelo de modernização que prevaleceu no Brasil foi a “*modernização conservadora*” similar a alguns modelos europeus, como o modelo *junkers* alemães. A alternativa alemã observou o controle da transição para o mundo moderno, estimulando o processo de industrialização, conservando o controle do campo e mantendo suas propriedades herdadas do período feudal. No Brasil, os grandes proprietários agrários que surgiram no período de formação da Colônia, não obstante, continuaram preeminentes e poderosos durante o Império e a República, reproduzindo, assim, aqueles agentes originais da modernização conservadora (DOMINGUES, 2002). Dessa forma,

pode-se compreender o conceito de “modernização conservadora” a partir das seguintes coordenadas. Primeiramente, a recusa a mudanças fundamentais na propriedade da terra. Os grandes proprietários manteriam, destarte, controle também sobre a força de trabalho rural, que não seria capaz, portanto, de se libertar de relações de subordinação pessoal e de extração do “excedente” econômico por meios mais diretos. Foi isso que teve lugar na Alemanha e no

²¹ José Bonifácio, no Império, já dava o nome de Brasília à nova capital.

Brasil, ao contrário, por exemplo, do que se passou na Inglaterra, com a transição para uma mercantilização do trabalho agrícola, ou na França e no México, com a revolução camponesa levando ao fim ou ao menos a um profundo enfraquecimento da grande propriedade rural e ao parcelamento da terra. Na modernização conservadora, as tradicionais elites agrárias forçaram uma burguesia relutante e avessa ao processo de democratização a um compromisso: a modernização fazia-se sob a liderança e levando muito em conta os interesses dos proprietários agrários, conformando-se uma “subjetividade coletiva” centrada em um bloco transformista, cauteloso e autoritário em suas perspectivas e estratégias (DOMINGUES, 2002, p. 460).

Arelada à concepção de *modernização conservadora* aparece a noção de *modernidade tardia*, termo com o qual não nos coadunamos. Isso porque ainda que a noção de *modernidade tardia* possa favorecer estudos em perspectiva historiográfica, impõe uma primeira restrição ao caráter de demarcação temporal, inerente ao termo. A modernidade é dita tardia, com respeito ao modelo clássico de modernidade, não sendo admissível a suposição de um simples *deslocamento* do processo modernizador, a menos que se encubram contradições que dão fundamento à consciência da modernidade.

Na literatura brasileira um número representativo de autores – alguns clássicos – debruçou-se em investigar nossa sociedade vinculada ao processo de modernização, entre eles, Oliveira Viana, Sérgio Buarque de Holanda, Caio Prado Júnior, Florestan Fernandes, Celso Furtado, Octavio Ianni, Raimundo Faoro, Bresser-Pereira, o que exprime a densidade da questão.

A primeira leva de intelectuais profundamente preocupados com a explicação da realidade brasileira atrelada à idéia de modernização ou preocupados com a construção da modernidade surgiu na terceira e quarta décadas do século XX, época marcada por uma inflexão importante na História do Brasil, constituindo um momento significativo de um longo processo extremamente complexo, da revolução burguesa no país. A década de 1930 criou condições para a transformação de um quadro de pensamento, formando uma nova ambiência intelectual (FREIRE, 2009). Contudo, essa primeira leva de intelectuais vai estar vinculada a um discurso autoritário, no qual cabe ao Estado, assessorado pelos intelectuais, gerir todo o processo de modernização, e à sociedade acatar as decisões.

Já nos primeiros anos de República, um grupo considerável de intelectuais centrava suas discussões em torno da questão da necessidade de se empreender mudanças capazes de superar o atraso brasileiro diante dos países da Europa Ocidental, bem como dos Estados Unidos. Assim sendo, procuravam encontrar as razões para tal atraso. Nesse afã de descobrir as raízes de “nossos males”, havia os que buscavam, na sociedade que se construiu no Brasil ao longo de trezentos anos ou no Estado fundado em 1822, as raízes desses

problemas. É possível encontrar análises que responsabilizavam as elites políticas dirigentes pelo fato de não terem adotado medidas destinadas a promover a integração nacional. Alguns intelectuais creditaram, no entanto, à natureza da sociedade (povo) a responsabilidade pela incapacidade do Brasil de se tornar uma nação integrada e moderna (PRADO, 2008).

As análises se dividiam entre os que responsabilizavam as elites sociais e defendiam o povo e os que, ao contrário, creditavam ao povo, mediante utilização da noção de raça, então em voga, a responsabilidade pelo atraso. Alguns passaram, no entanto, a creditar ao passado monárquico e à herança ibérica a causa da incapacidade das elites e do Estado brasileiro em implementarem os mecanismos capazes de tornar o Brasil um país moderno nos planos político, econômico e social (PRADO, 2008, p.20).

Por sua vez, no século XIX, a reflexão intelectual no Brasil centrou-se em temas pertinentes à organização institucional do Estado, criado a partir da independência realizada em 1822. A necessidade de estruturar esse novo Estado, conjugando instituições liberais com uma realidade social que guardava poucos vínculos com uma ordem liberal, fez com que os intelectuais refletissem sobre questões inerentes ao liberalismo institucional, deixando de lado as questões de crescimento e progresso da jovem nação.

A instrumentalidade do pensamento autoritário na construção da modernidade brasileira, a partir dos anos de 1930, formou-se e amadureceu como corrente teórica em íntima conexão com a ação política deixando em evidência a intenção de influir sobre os acontecimentos. Alberto Torres, Azevedo Amaral e Oliveira Vianna se enquadram neste período, exigindo reformas modernizantes, que se fizessem, obviamente, pela via autoritária.

Adeptos declarados da proposição “*civilizar por cima*” (FREIRE, 2009, p. 203), os intelectuais autoritários sentiam-se como sendo os grandes responsáveis pela restauração do Estado e da Nação. Logo, nas primeiras décadas do século XX, foi comum o apelo para que intelectuais ingressassem na vida política, pressuposto de que se encontravam diante de uma missão que somente eles, enquanto intelectuais, poderiam organizar “*pelo alto*”, tornar a nação civilizada. Desse modo, não é de causar espanto que, apesar da presença de organizações da sociedade civil no contexto nacional, a ideia da sociedade brasileira como uma “*sociedade amorfa*” foi muito cultivada. De várias formas, a tese da incompetência e fragilidade da sociedade civil foi defendida por dirigentes e intelectuais, mormente por Alberto Torres, pioneiro do pensamento autoritário nacional.

Complementando a tese de Alberto Torres, Azevedo Amaral evidencia a industrialização como caminho para modernização do Estado. O Estado Moderno, na concepção do ideólogo, seria apenas uma expressão da fase econômica que atravessava a

civilização, e a modernização identificava-se com o intervencionismo estatal, com o autoritarismo estatal e com o tecnicismo, porém caberia à industrialização, enquanto detentora do poder econômico, prover o fortalecimento do Estado, o que, subsequentemente, levaria o país à modernização. Ao refletir a industrialização como único caminho viável para consolidação da modernização do Estado brasileiro, Azevedo Amaral iguala-se ao pensamento comum sobre o meio urbano, visto que a reinterpretação da nossa história, ao contemplar as indústrias como modo de produção mais importante na etapa da evolução econômica, colocando até o desenvolvimento agrícola na dependência desta industrialização, estaria destituindo o poder político centralizado no espaço rural e transferindo-o para o centro urbano. Considerando que a modernização, na compreensão dos teóricos do assunto, tem visibilidade maior nas cidades, Amaral, atrelado ao pensamento de sua época, justifica, como exposto acima, a modernização via industrialização, colocando os intelectuais no papel de idealizadores do processo.

Cabe notar também que nos ataques que fazem à dominação oligárquica, estes pensadores não aparecem como críticos da desigualdade social. Isso porque, para os intelectuais do autoritarismo, tal questão não era prioritária. A expansão da riqueza era vista como mais importante que a sua distribuição.

Vianna (1987) com suas análises e propostas políticas, sistematiza e cristaliza, no plano da divisão do trabalho entre os produtores de ideologia, um conjunto de ideias de grande importância na formação de um sistema ideológico dominante no Brasil contemporâneo. Suas ideias terminam por fazê-lo representante do pensamento conservador do período final da República Velha e início da Nova (DAVIDOFF, 1982). Suas análises reportam o momento de abertura da prolongada crise da hegemonia de nossa História, emblemática na Revolução de 30, que se caracterizou pela impossibilidade de qualquer um dos grupos existentes exercer com exclusividade o poder. Dada essa crise o papel do governo central cresceu em importância, e sua intervenção na economia tornou-se efetiva, tendo à frente um chefe de Estado e uma administração pública mais organizada.

É nesse cenário que Vianna (1987) elabora e confirma sua tese sobre o Estado Autoritário. Não só como estudioso deteve-se ao tema, mas por outro lado como funcionário do Ministério do Trabalho, de 1932 a 1940, na condição de ideólogo da ação e expansão administrativa, sendo um dos maiores defensores do fortalecimento do poder executivo, numa linha de busca da modernização da economia capitalista brasileira e conciliação entre capital e trabalho. Confirmou a tese de vinculação da produção intelectual com a produção propriamente política.

Ao defender a adoção de um projeto político autoritário para o país, Vianna, projeta e expõe a crise do liberalismo nacional configurada neste período. Aqui, encontramos a matriz do recuo do projeto liberal e a ascensão do projeto autoritário. O liberalismo brasileiro, comportado entre as elites, sempre foi inclinado à defesa das autonomias locais e à independência dos agrupamentos políticos, dos notáveis em relação ao poder central, entretanto, com a crise, passou a temer a crescente participação popular. Os conflitos que dominaram a cena política, entre 1934 e 1937, estavam inscritos aos padrões tradicionais de conflito de cúpulas, e as crises que emergiam nesse entrecho revelavam tentativas de institucionalizar o poder emergente da Revolução de 1930, com base numa estrutura política que de fato não havia sido abalada em suas raízes e que, durante quarenta anos, esteve pautada na política de Estado. Por seu turno, esse enraizamento explicaria o motivo das crises não ultrapassarem, no mais das vezes, o confronto entre a civilização e a autonomia estadual, ou entre unidade nacional e regionalismo.

É no bojo desse processo que Vianna aparece como principal ideólogo da solução antiliberal. Para ele, o liberalismo e a vida partidária estão intimamente enraizados na predominância dos chamados clãs feudais e familiares na cena política brasileiras. Por sua vez, essa motivação privatista teria sido a força íntima inspiradora dos clãs eleitorais, simples organizações de interesses privados com funções no campo político. A implementação no sistema representativo não passou de um simulacro, de uma ilusão, de uma prática alheia às realidades nacionais que, a rigor, só era imitada em suas exterioridades (DAVIDOFF, 1982).

O simulacro do sistema representativo, para o autor, começou a ser implementado com a lei eleitoral de 1821, que teria democratizado bruscamente a capacidade eleitoral, instituindo impropriamente – o sufrágio universal, permitindo que todos passassem a ser eleitores, inclusive uma população “racialmente inferior”, fruto da miscigenação. A República, por sua hora, foi mais um passo na formação de um arcabouço liberal indiferente às condições reais do país. A falência da República de cunho liberal era inevitável nas conclusões de Vianna: somente um Estado autoritário na situação de demiurgo da Nação comportaria e executaria um projeto promissor de modernização.

Nesse sentido, compreende que a modernização é perfeitamente “realizável”, podendo ser implantada sem que fosse preciso “atacar ou destruir coisa alguma da nossa velha ordem tradicional e das nossas tradições cristãs; nem a propriedade individual; nem a empresa privada, nem a autoridade patronal” (VIANNA, 1987, p. 382).

Nos anos de 1950, os intelectuais Raymundo Faoro e Celso Furtado retomam as discussões sobre a modernização brasileira, associada à preocupação maior de ambos que

consiste em compreender o atraso (subdesenvolvimento) nacional, onde caracterizam principalmente o tema da heterogeneidade ou desigualdade social, como marca constante de toda trajetória de construção capitalista no Brasil. Eles encontram no processo histórico, no qual o país foi inserido, as razões para o atraso social.

Para Faoro (1992, p. 17)

Em vez de buscar a modernidade, o Brasil padece de ímpetos de modernização, através dos quais se tenta queimar etapas no processo de desenvolvimento. Uma nova modernização sepulta a anterior e nenhuma consegue fazer com que o País encontre o caminho para o desenvolvimento. Impostas por elites pseudodissidentes em favor dos seus interesses, essas modernizações mantêm a maioria da população alijada de benefícios sociais elementares.

Na compreensão de Furtado (2001), o processo de *modernização* condenou o país a um mimetismo cultural esterilizante. Logo, a modernização em seu entendimento é um aspecto negativo de nossa sociedade; passamos décadas tentando alcançar um modelo (ocidental) que não nos serviu e apenas satisfez uma parcela mínima da sociedade, contribuindo, sobremaneira, para a condição subdesenvolvida do país. Nesse sentido, segundo o autor, libertar-se do subdesenvolvimento é escapar da obsessão de reproduzir o perfil daqueles que se autointitulam desenvolvidos.

Apesar de não concordar com o termo subdesenvolvimento, por entender que o mesmo toma como parâmetro o outro (nesse caso, os ditos países ocidentais), concordo com Furtado (2001) quando reconhece o caráter negativo da modernização brasileira. Contudo, acredito na inviabilidade de uma modernização positiva dentro de sociedade capitalista. Logo, a adoção de um modelo de modernização próprio não superaria as desigualdades sociais, o grande problema do país.

Nos anos mais recentes Bresser-Pereira (1995, p.105) defende que “a modernização do Brasil é um processo incompleto” e não apenas um processo abortado ou fracassado, como afirmam – ou afirmavam – muitos analistas, influenciados pelas taxas de inflação extremamente elevadas a partir da crise econômica de 1979 e da crise política que emergiu oito anos depois, após o fracasso do plano Cruzado, persistindo até a implantação do Plano Real, em 1994. Segundo ele, as crises de 1979 e 1987 são, ambas, crises da modernização. O Brasil havia adotado, desde a década de 1930, uma estratégia de desenvolvimento comandada pelo Estado que provou, por algumas décadas, ser um caminho bem sucedido para a modernidade. Mas, desde a década de 60, essa estratégia começou a apresentar problemas crescentes. O regime militar, que assumiu o poder político em 1964, preservou a antiga política de substituição de importações, apesar de sua retórica

modernizante. Com a diferença de que, nos anos 70, a substituição de importações não foi financiada por recursos internos, mas por poupança externa. A consequência, após alguns anos, foi a falência do Estado e, por volta de 1979, o colapso do processo de modernização.

Na análise de Bresser-Pereira (1995, p. 108),

Modernidade é um termo muito amplo e impreciso. Normalmente significa capitalismo. Mas não qualquer tipo de capitalismo. A modernidade é identificada com o tipo de capitalismo que prevalece nos países capitalistas desenvolvidos, os quais, apesar de seus problemas, representam um modelo para os países em desenvolvimento e para os antigos países socialistas estatizantes. Uma sociedade é moderna quando: 1) no campo econômico, há, através do mercado, uma alocação de recursos razoavelmente eficiente, e ela é dinâmica em termos tecnológicos; 2) no campo social, a desigualdade econômica não é excessiva e não há a tendência de que ela aumente; e 3) no campo político, quando a democracia é sólida. Uma sociedade moderna não é apenas uma sociedade que não é tradicional, que não é particularista, que não é guiada por privilégios, que não é dominada por uma oligarquia aristocrática, barões ou burocratas saqueadores. Como observa Touraine (1992, p. 239 e 374), a modernidade pode também ser definida em termos positivos. Uma sociedade moderna é uma sociedade democrática, na qual os atores sociais podem viver em liberdade, desde que sejam capazes de internalizar os direitos coletivos e pessoais, de respeitar a pluralidade de interesses e de idéias e de assumir suas responsabilidades políticas como cidadãos.

Para Ianni (1997), contemporâneo de Bresser-Pereira (1995), desde que a civilização ocidental passou a predominar nos quatro cantos do globo, o ideal de modernização passou a ser a insígnia do desenvolvimento, crescimento, evolução ou progresso. As mais diferentes formas de sociedade e culturas buscaram ou foram provocadas pelos padrões e valores socioculturais próprios da ocidentalidade, sobretudo, as condutas europeias e norte-americanas. O mapa da modernização coloca em evidência os valores socioculturais determinantes na Europa e nos Estados Unidos, e, por conseguinte, mudam e/ou instituem os processos de urbanização, industrialização, mercantilização, secularização e individuação. E o capitalismo está intrinsecamente arrolado à modernização.

No conceito de Ianni (1997, p. 88),

modernizar, muitas vezes, é tornar contemporâneo o que é pretérito; e, às vezes, são diversos os pretéritos herdados ou recriados em configurações presentes. Simultaneamente, modernizar é inaugurar o novo ou o desconhecido, seja proveniente “de fora”, seja oriundo de mudanças “internas”. Em todos os casos, está em causa o contraponto contemporâneo e não contemporâneo. E são muitas as situações nas quais a modernização significa a busca, ou imposição, da contemporaneidade.

A teoria da modernização para Ianni (assim, como para vários outros intelectuais) consiste na base de muitos estudos, debates, prognósticos, práticas e ideias relativos à mundialização. Tem por condição hipotética “que tudo que é social se moderniza ou tende a

modernizar-se, nos moldes do ocidentalismo, a despeito dos impasses e ambigüidades, dualidades ou retrocessos” (IANNI, 1997, p.77). O autor dá a entender que o que já ocorreu e continua a ocorrer nos países desenvolvidos, naturalmente em diferentes gradações, certamente irá advir em todas as demais nações.

No Brasil a modernização ganhou contornos de necessidade no período colonial e permanece, em nosso tempo, entrelaçada à ideia de nação e identidade nacional (ORTIZ, 1997). Logo, não é sem propósito que comumente concebemos a realidade histórica brasileira, ainda hoje, perpassada por um conjunto de ênfase posto sobre o tema da modernização. No entendimento do poder político é preciso tornar o Brasil moderno. Assim, o “ser moderno” reconfigura o papel das instituições do Estado, que passa a ser “mínimo” – neoliberal –, dos atores coletivos como governo, grupos industriais, agrário-exportadores etc., dentro de uma racionalidade econômica que obedece às variações do capital; redefine a esfera do que vem a ser público e o que vem a ser privado; as relações de trabalho no plano da legislação e da oferta de empregos; um novo conhecimento de mercado, *mercados globais emergentes*, compreendidos como favoráveis na análise de tecnocratas governamentais e meios de comunicação.

Como decorrência desse quadro modernizador o atual projeto das elites brasileiras configura-se como reativo e excludente, deixando a sociedade brasileira (não integrante da elite, a maioria da população) alienada de riquezas e bens culturais. Os governos adotam políticas de conduta assistencialista que não solucionam nem amenizam as desigualdades sociais, apenas dão feições de um aparente estado de crescimento e desenvolvimento.

Nesse sentido, a cidade como lugar da modernização é constantemente interpretada e desenvolvida à luz das desigualdades e dos antagonismos sociais. E os ditos problemas da modernização brasileira não são, em verdade, problemas, mas resultados da vontade capitalista de governar o mundo.

CAPÍTULO 2 – SÃO LUÍS SOB ACORDES REPUBLICANOS

Os acordos republicanos que ecoaram em 15 de novembro de 1889 pondo fim à casa dos Bragança não apenas tencionaram mudar o regime, pôr fim ao Império, mas fazer do Brasil um país dito moderno, nos moldes europeus. O lugar por excelência de demonstração de civilidade naquela época já era o espaço urbano, portanto, as grandes investidas republicanas concorreram para que as cidades brasileiras fossem resignificadas dentro das exigências do capital e do pensamento positivista.

Questionaram-se as ruas estreitas, os prédios coloniais e imperiais, a ausência de bulevares, de raras construções de vidros, do pouco uso do ferro e, principalmente, continuou-se a protestar sobre a vivência de uma pobreza degradante nos centros urbanos. Em São Luís, as notícias vindas da sede republicana e da Europa repercutiam entre a elite e o poder público que entendiam as mudanças estruturais da cidade como forma de ascensão no novo regime. Permanecer em um lugar de feições coloniais era sintoma de atraso e incivilidade.

Nesse sentido, a capital maranhense instaura um obstinado culto ao progresso, alimentado pelas tintas daqueles que se dedicavam à escrita dos periódicos locais e de políticos afoitos pelo discurso positivista de controle social e progresso. Contudo, as feições precárias de uma economia devastada e, conseqüentemente, as escassas finanças dos cofres públicos impediram quaisquer tentativas mais ousadas de mudar decisivamente a paisagem urbana de São Luís.

As poucas investidas do poder público, nos primeiros anos do novo regime, para romper com o atraso foram incipientes frente às necessidades. Parte das vezes, o pouco que foi realizado resumiu-se a pequenos reparos destinados a promover somente o embelezamento de algumas áreas. As incursões responsáveis pelas transformações mais contundentes no espaço urbano no período partem de iniciativas privadas, sobretudo, das fábricas acompanhadas de seus bairros operários. As obras do poder público muito mais ficaram restritas ao papel do que à prática. Naquele momento, pairou sobre os que decidiam o espaço urbano o medo constante das incidências de surtos epidêmicos, visto que a cidade fora problematizada para além do sentido de embelezamento, mas também de higienização e racionalização do espaço urbano.

Dos anos iniciais da República até o início da década de 1920, não observamos atitudes relevantes do poder público capaz de alterar a geografia urbana da cidade ou de mudar a rotina dos moradores. Somente a partir da administração estadual de Godofredo

Viana²² (1922-1926), com as instalações do sistema de luz, água e esgoto, assistimos a potencialização da cidade, a partir da técnica. O governador também tencionou a remodelação da Ilha. Para tanto, elaborou um plano pensando o desenvolvimento da urbe a partir das imediações do atual Parque Urbano Santos, não posto em execução dado os custos necessários para sua concretização.

Nas páginas seguintes, esforçamo-nos para mostrar como nesses primeiros momentos republicanos a cidade foi problematizada a partir do poder público. Dividimos este tópico em três momentos: “*A cidade das Pipiras na transição do século XIX e XX*”, “*A cidade das Pipiras au début du siècle XX*” e “*O decênio de 20: a derrocada do pessimismo*”. O primeiro momento mostra os percursos da modernização na virada do século XIX para o XX, atentando para a relevância da mudança de regime e suas consequências para a administração pública, bem como sua interferência na realização das obras públicas. No segundo item, mostramos como a cidade começa a ser repensada tomando como parâmetro a urgência de conter surtos epidêmicos, como a peste bubônica, que assolou a rotina da cidade em 1903 e 1904. Na última parte, destacamos principalmente a atuação do governo de Godofredo Viana, a reestruturação dos serviços essenciais e a elaboração de plano de expansão da cidade.

2.1 A cidade das Pipiras na transição do século XIX para o XX

Até meados do século XVIII, São Luís viveu uma miséria absoluta (CORREIA, 1998). A fundação portuguesa, em 1615, expressou apenas a retomada do território para o domínio português e a expulsão dos franceses. Nada foi realizado no sentido de colocar o Maranhão na rota do comércio mundial, já que outras áreas da colônia supriam essa necessidade. A planta idealizada por Frias de Mesquita constituiu a imposição de um ordenamento mínimo do espaço, uma burocracia comum das ordenações filipinas. Para os

²² Godofredo Viana nasceu em São Luís, em 14 de julho de 1878. Filho do magistrado Torquato Mendes Viana. Formado pela Faculdade de Direito da Bahia, ocupou o cargo de juiz municipal na capital maranhense e de juiz federal substituto. Sua atuação no exercício dos cargos e a tradição familiar o lançaram a política, tendo sido preterido por Urbano Santos, que o elegeu senador federal. No Senado atuou na sanção de muitas leis, entre elas a do inquilinato, conquistando prestígio e condições suficientes para ser indicado à presidência do Estado do Maranhão. Empossado, em 1922, desenvolveu um largo programa que incluía o remodelamento dos serviços de água, luz e esgoto da capital, tendo pretensões de iniciar os serviços de construção de um novo porto em São Luís. Godofredo Viana foi também professor de Direito Constitucional Público, na Faculdade Livre de Direito do Estado do Maranhão, membro efetivo da Academia Maranhense de Letras e autor de obras na área do Direito (BUZAR, 2002).

colonos desembarcados ficou a árdua tarefa de povoar o inóspito território e protegê-lo das ameaças de invasões estrangeiras.

A incorporação do Maranhão ao sistema colonial, na condição de fornecedor de produtos agrícolas, através de Portugal, ocorre, a partir de 1755, quando o Marquês de Pombal resolve “criar condições objetivas de expansão” (TRIBUZI, 1981, p.13) envolvendo nessa situação a Companhia de Comércio Grão-Pará e Maranhão. Sob esse prisma, Correia (1998, p. 9) analisa que com uma

economia dependente, voltada para fora, o Maranhão será levado ao sabor do fluxo e refluxo das marés que vêm do centro. Sendo dois os momentos emblemáticos dessa sua condição: quando do seu engajamento na economia do mundo, que coincide com processo de separação das colônias inglesas da América do Norte de sua metrópole, e, mais tarde, quando, ainda em relação à América do Norte, os Estados Unidos batem-se em guerra civil, fratricida. Favorecido por esses momentos de crise de um grande produtor, o Maranhão vende a bom preço o seu algodão e vive seus breves períodos de grandeza e euforia.

Em resumo, a economia maranhense fica subordinada às oscilações de outras praças. Sobressaída em momentos de instabilidade dos mercados tradicionais que, passada a crise, retomam o fôlego de suas produções e depõem a economia maranhense ao estágio de letargia.

Nesses momentos escassos de aparente desenvolvimento econômico, na condição de maior cidade, São Luís torna-se “expressão arquitetônica” da ordem econômica (CORREIA, 1998, p. 9). Nos primeiros anos do século XIX, é possível anotar a convivência de sobrados ao lado das primeiras construções, marcadamente, de taipa e palha²³. A construção desses novos edifícios conforma um conjunto arquitetônico marcado pela referência portuguesa, “onde estarão presentes orientalismos por ela assimilados. Daí os arcos em ferradura do Marrocos, as telhas de pagode chinês e os azulejos árabes, bem como árabes também os balcões e as varandas” (CORREIA, 1998, p. 11). O clima de folgança econômica permitia aos senhores rivalizarem-se nas suas construções, a moradia não só era espaço de vivência como de ostentação de poder. De forma que, de acordo com Moraes (1989, p. 26) no seu *Guia de São Luís do Maranhão*, no período de 1808 a 1856 “correspondem volumosas importações de azulejos, soleiras e portais de cantaria, assim como o florescimento do mercado de trabalho para profissionais especializados em construção civil, cujas tarefas mais árduas cabiam aos escravos”.

²³ A construção dos sobrados não significou o fim dos casebres de palha e taipa. De igual forma, estes continuaram sendo erguidos em todo o século XIX e ainda no século XX, sendo motivo frequente de preocupação nas posturas municipais.

Nesse sentido,

[...] Em 1810 parecia-lhe São Luis uma cidade construída sem nenhum plano do conjunto, mas, mesmo assim, com algumas ruas largas e várias praças, um ar de desafogo, particularmente agradável em clima tão quente. Quase todas as ruas eram calçadas; as casas de aspecto asseado, bonitas havendo grande número de sobrados, nos quais um andar térreo era aproveitado para moradia de criados, tavernas, armazéns, depósitos. Impressionava aos ingleses que no Brasil as casas de bebidas não tivessem janelas, sendo as aberturas para a rua abertas até o chão, em duas ou mais portas. Diz-nos Henderson que as casas em dois pavimentos possuíam varandas “não diferindo do estilo geral das construções portuguesas”. Residiam famílias no pavimento superior, sendo a sala da frente de janelas rasgadas até o solo e protegidas por sacadas com grades de ferro. A decoração interna era luxuosa e bizarra, mas a construção dos prédios não obedecia a nenhum estilo arquitetônico. O palácio do governo eleva-se num montado não é longe da praia e com a face principal voltada para cidade. É extensa a construção uniforme de pedra em dois pavimentos, com larga entrada principal que se não se abre em pórtico. De um dos lados é contíguo à prisão e a casa da câmara que parecem com ele formar um só todo. Em frente há grande praça gramada que contribui para dar ao conjunto aparência agradável e distinta. Essa praça estende-se desde o porto até a Catedral. Um dos lados é quase todo tomado pelo palácio e edifícios públicos e o oposto por grupo de habitações, separados pelas ruas que se dirigem para outras partes da cidade. Ai, nas ruas menos importantes, as casas são térreas, cobertas de palha, com janelas não envidraçada, sujas e miseráveis (MELLO-LEITÃO, 1937, p. 52).

Passada a fase de euforia econômica, estabeleceu-se uma decadência no final dos anos de oitocentos. A cidade outrora palco de riqueza e ostentação viu sua elite econômica buscar alternativas, a fim de evitar a derrocada de seus bens. Decadente no que tratava de sua economia, marcadamente agrícola, depositou esperanças no parque fabril formado naquele contexto.

A crise, porém, não abalou a eloquência dos áureos tempos, quando orgulhosamente foi considerada a quarta cidade da província. Orgulhava-se, sobretudo, por sustentar o título de Atenas Brasileira, devido ao número de intelectuais que exportava para o Rio de Janeiro (consolidada como sede do poder político durante a Colônia, o Império e nas seis primeiras décadas da República) desde os tempos coloniais.

Há quem diga que a cidade não passava de uma grande mentira, e que os homens da terra em nada se aproximavam dos atenienses. Entre as vozes dissonantes estava a de Aluísio Azevedo, *persona non grata* entre os maranhenses do período. O autor de *O Mulato* e de *O Cortiço* publicou um artigo em *Folha Nova*, periódico do Rio de Janeiro, no qual depreciava a cidade:

Precisamos restabelecer a verdade. A César o que é de César. O Maranhão não é Athenas Brasileira, o Maranhão não é mais do que uma simples província de terceira ordem, sem originalidade, sem caráter nacional, sem litteratura, sem sciencia de especie alguma, sem a menor noção das Bellas Artes e sem commercio ao menos. A opinião publica é lá formada e dirigida por meia duzia de portugueses ignorantes e retirados dos negocios; a sociedade diverte-se a falar mal da vida alheia; o trabalho

mais rendoso é o tráfico de escravos, e os tais athenienses de maior monta na província os unicos que ela respeita, não passam de alguns typos pretenciosos, cheios de regras gramaticaes e tolices (O PAIZ, 16.03.1883, p.1).

A despeito dos antagonismos entre a fala de Aluísio e a opinião daqueles que defendiam uma São Luís literária, uma cidade de *homens de letras*, a capital se modernizava, na medida do possível, atendendo à demanda de um capitalismo redesenhado com a segunda Revolução Industrial. Os anúncios de jornais do fim do século XIX denunciavam a presença na capital maranhense da imprensa mecanizada, 1866; do telégrafo terrestre, instalado em 1884; dos primeiros aparelhos de telefone, que chegaram aos sobrados mais elegantes em 1890; da iluminação elétrica, a partir de 1895; do consultório do médico Almir Nina que prestava serviços de raios X na Rua Portugal e depois na Rua do Sol; e da apresentação do cinematógrafo do senhor Moura Quineau, em 1898.

Em meio à modernização, a convivência entre o moderno e o tradicional era tão comum quanto os anúncios das novidades do além-mar. Frente aos sintomas de modernização que aqui chegavam, existia uma sociedade arraigada a práticas cotidianas distante daquilo que se constituía como moderno. Serviços considerados essenciais (água encanada, esgoto e luz elétrica) eram letras mortas mesmo entre aqueles que se diziam da elite. Para a grande massa da sociedade (pobres brancos e negros desvalidos), o progresso era o apito das fábricas avisando a hora do trabalho.

No final do século XIX, a derrocada da agricultura e o fim do comércio interprovincial de escravos levaram²⁴ à falência econômica da província que, como já citado, havia depositado suas esperanças na construção de um parque fabril. As crescentes dificuldades de comercialização internacional da fibra do algodão despertaram um surto de industrialização têxtil marcado pela criação de mais de uma dezena de empresas fabris no Estado, seis das quais instaladas na capital, oferecendo emprego direto a cerca de três mil operários. Um peso realmente significativo, face ao demonstrativo demográfico da cidade que, na época, aproximava-se de quarenta e cinco mil habitantes com uma população em idade de atividade econômica de cerca de dezoito mil pessoas (GOMES, 1988, p. 22). A

²⁴ Segundo Viotti da Costa (1998, p. 189), o fim do tráfico transatlântico não representou a quebra da mão de obra escrava no Brasil. Em seu lugar passou a existir o tráfico interprovincial, ou seja, as províncias financeiramente decadentes continuaram a movimentar suas economias com a venda de escravos para as regiões de ativa movimentação econômica. Cristiane Jacinto (2009), ao analisar a situação do Maranhão nesse comércio, identificou que a província, nesse período fragilizada economicamente, encontra possibilidade de sustentação na venda dos escravos, sendo comum o anúncio de negócios desse porte em periódicos locais. Dessa maneira, o fim da escravidão, em 1888, representou também um abalo significativo nas condições de sobrevivência da elite maranhense, obrigando-a a buscar outras alternativas.

cidade assume, assim, características que significam uma alteração profunda de sua anterior feição meramente administrativa mercantil, acrescentando-lhe a feição industrial.

Face a tal panorama, o declínio da agricultura, responsável principal pela decadência econômica nos fins do século XIX, não inibiu o desejo dos governantes em fazer de São Luís um lugar modernizado. Inaugurada a “*República*”, tal vontade ampliou-se, respaldada, sobretudo, nas recordações de um passado áureo e do sentimento “*ateniense*” emanado de uma elite política, econômica e cultural, mergulhada no discurso consciente e inconsciente do Positivismo. Como caminho para o progresso ergue-se um conjunto fabril que, no entendimento do poder público e da elite, mudaria os rumos da economia e, conseqüentemente, da cidade. Os relatórios e mensagens de governadores encaminhados ao Congresso deixam explícitas as esperanças depositadas nas chaminés das fábricas, nos primeiros anos republicanos. Conforme podemos observar no relatório de Manuel Inácio Belfort Vieira.²⁵

O Maranhão, que até ha dous anos a esta parte tendia a abater-se pela decadência profunda que com grande pesar era por todos notada, acha-se, pelo contrário, prometendo hoje futuro auspicioso, graças à iniciativa particular, movida com os próprios recursos. Parece que despertou de um longo lethargo, animado dos melhores desejos de engrandecimento. É disso testemunho o desenvolvimento industrial que se vai operando entre nós (BELFORT VIEIRA, 1892, p. 8).

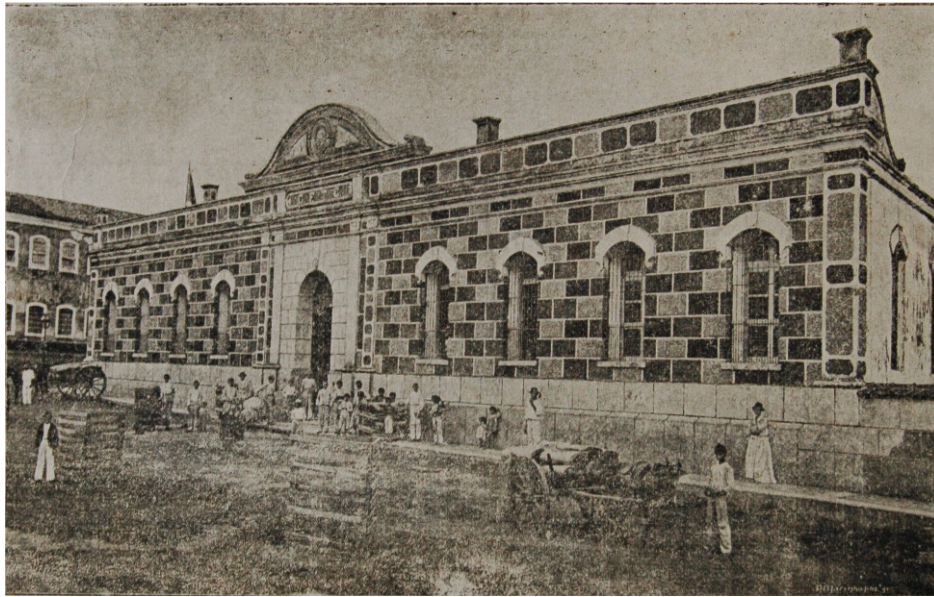
E, conforme relatório de Alfredo da Cunha Martins²⁶ (1893, p. 16): “Tenho maior prazer em comunicar-vos não haver arrefecido entre nós o espírito de iniciativa particular, em relação à indústria fabril, o que é atestado vivo do próspero futuro que nos aguarda”.

O parque fabril constituído no Maranhão foi uma iniciativa do poder privado. Todavia, o Estado o transformou como esperança maior para o progresso da região. Caberia a ele colocar novamente a ex-província no patamar econômico de outrora. E, principalmente, garantir-lhe um lugar de destaque no novo regime político, a República.

²⁵ Manuel Inácio Belfort Vieira (1854-1913), político e militar brasileiro. Membro de uma família tradicional de militares e políticos. Exerceu o cargo de Ministro da Marinha e Almirante. Foi nomeado a 14 de fevereiro de 1890 como segundo vice-governador do Amazonas e governou o Maranhão por três vezes: de 25 de julho a 28 de outubro de 1890; de 8 de janeiro a 30 de novembro de 1892; e de 2 de fevereiro a 13 de agosto de 1895. Foi um dos constituintes de 1890, como deputado representante do Amazonas. Em 1897 elegeu-se senador pelo Maranhão e, em seguida, senador pelo Amazonas.

²⁶ Alfredo da Cunha Martins (1842-1916) foi governador do Maranhão, de 30 de novembro de 1892 a 27 de outubro de 1893; de 16 de dezembro de 1895 a 29 de abril de 1896; e de 26 de março de 1897 a 1º de março de 1898.

Figura 8 - Companhia de Fiação e Tecidos de Cânhamo - São Luís (MA)



Fonte: Revista Elegante, 1900.

Esse discurso esperançoso por parte do poder público em relação ao parque fabril não teve vida longa: em menos de uma década já era possível perceber-se sinais de descrença. Os relatórios de governo subsequentes deixam explícita a inversão de valores e de discurso, na medida em que não há mais referências às fábricas. Para o jornal *A Campanha*, “as fabricas que appareceram na febre manufactureira, tiveram apenas a duração das flores, havendo raras excepções [...]” (A CAMPANHA, 13.04.1903, p. 1).

O conjunto fabril organizado era composto de dez fábricas de fiação e tecidos de algodão, uma fábrica de fiação de algodão, uma de tecidos de cânhamo, uma de tecidos de lã, uma de meias, uma de fósforos, uma de chumbo e pregos, uma de calçados, uma de produtos cerâmicos, quatro de pilar arroz, duas de pilar arroz e fazer sabão e duas de açúcar e aguardente. Fora estas, muitas outras se fundaram, que não passaram do período das incorporações, para as mais diversas atividades: destilação de bebidas e gelo, panificação e pesca (LIMA, 1981).

Algumas das fábricas instaladas foram constituídas dentro de núcleos fabris, espaços onde coexistiam, além da fábrica como lugar de produção, as casas operárias e outros estabelecimentos, como armazéns para venda de mercadorias (gêneros alimentícios, roupas) aos funcionários. Os núcleos interferiram sobremaneira nas condições do espaço urbano, posto que ocuparam áreas vazias ou parcialmente vazias, atraindo pessoas e ocasionando transformações. A criação desses equipamentos inseriu-se ainda no esforço amplo das elites “de arregimentação, fixação e controle do trabalhador, em cuja organização e segurança da propriedade e produtividade do trabalho foram questões centrais” (CORREIA, 1998, p.11).

Figura 9 – Fábrica Santa Isabel – São Luís (MA)



Fonte: Revista Elegante, 1898.

Quanto à disponibilidade de mão de obra, São Luís correspondia satisfatoriamente, restando aos proprietários a tarefa de preparar os trabalhadores para exercício das funções. Na década de 70 do século XIX, por exemplo, contava a capital provincial com 31.604 habitantes, entre os quais 8.074 pessoas estavam em condição livre, sem ocupação definida. Dentre elas, algumas podiam ser recrutadas para o trabalho fabril (CALDEIRA, 1988).

O primeiro empreendimento fabril instalado em São Luís foi o da Camboa, organizado pela Companhia de Fiação e Tecidos Maranhense, composta por vários comerciantes e fazendeiros²⁷. Depois dela, outras iniciativas se formariam alterando sobremaneira aspectos do espaço urbano.

²⁷ Segundo Caldeira (1988, p. 64), no início da década de 1870, alguns fazendeiros de diversas partes da província e vários comerciantes importadores e exportadores de São Luís uniram-se para criarem uma indústria têxtil na capital maranhense. A pretensão deles era reduzir a compra de tecidos de outras partes do país, adquiridos a preços elevados. Também argumentavam a disponibilidade de algodão na província. Caldeira reforça que este movimento, não logrado, precedeu no tempo os primeiros esforços para instalação do Engenho Central São Pedro (denominação que lhe foi aplicada em homenagem ao local no qual foi instalado), datados a partir de 1875. Antes da construção da fábrica da Camboa, na capital, entrou em atividade na cidade de Caxias a Companhia União Têxtil Caxiense S.A., começando a funcionar em 1886, sendo a primeira fábrica do Maranhão.

Figura 10 – Fábrica da Camboa – São Luís (MA)



Fonte: Revista Elegante, 1900.

A construção do prédio da fábrica começou em setembro de 1888, sob a supervisão do engenheiro Palmério Cantanhede, filho de uma tradicional família de comerciantes da terra, conhecido pela construção de alguns importantes edifícios e obras públicas da capital, como também de residência de ricos senhores. A construção ergueu-se distante do centro da capital, num lugar conhecido como Camboa do Mato, que terminou por lhe designar o nome. Em novembro daquele ano, o edifício têxtil já apresentava algumas paredes levantadas, sendo intenso o ritmo de trabalho no local (CALDEIRA, 1988).

Aos domingos, curiosos vindos de todas as partes da cidade e de todas as camadas sociais realizavam passeios nas proximidades do local, a fim de observar o andamento das obras. “Estas haviam se tornado objeto de atração pública na cidade e sem dúvida fonte de orgulho local” (CALDEIRA, 1988, p. 111). Sua conclusão aconteceu em março de 1889, período em que também chegaram as primeiras máquinas têxteis importadas, juntamente com mestres ingleses, responsáveis pela montagem e treinamento dos operários, passando a fábrica a funcionar em setembro do sobredito ano.

Figura 11 – Companhia Industrial Maranhense - São Luís (MA)



Fonte: Revista Elegante, 1900.

Entre as outras companhias instaladas na capital e dedicadas à produção têxtil destacam-se: *Companhia de Fiação e Tecidos de Cânhamo* (1894), localizada no bairro de São Pantaleão; *Companhia Fabril Maranhense* (1893), fundada a partir da união das fábricas São Joaquim e Santa Isabel, com sede no bairro do Apicum, que empregava anualmente entre seiscentos a novecentos operários e produzia tecidos variados; *Companhia de Fiação e Tecelagem São Luís*, fundada em setembro de 1894, com sessenta operários e cinquenta e cinco teares, especializada na produção de estopa para sacaria e limpeza, também localizada no bairro de São Pantaleão; *Companhia Progresso Maranhense*, constituída em 1892, situada na rua São João (hoje Antônio Rayol), movimentava cento e cinquenta teares, que produziam algodão e fio em novelo para embalagens e redes de pesca; *Fábrica de Fiação e Tecidos Santa Amélia* (1900), com endereço na rua das Crioulas (atual Cândido Ribeiro), sendo a primeira fábrica da capital a integrar uma produção têxtil de algodão, lã e seda; *Companhia Industrial Maranhense*, empresa de pequeno porte, fundada, em fevereiro de 1894, na rua dos Prazeres, empregando em média cinquenta funcionários; *Fábrica de Tecidos e Malhas Ewerton* (1892), localizada na Rua de Santana, especializada na produção de tecidos e meias; e *Companhia de Fiação e Tecidos Rio Anil* (1890), responsável pela maior produção de tecidos de algodão no Estado, possuindo, em 1930, oitocentos e noventa e nove teares (OLIVEIRA, 2007).

Figura 12 – Fábrica Industrial de Martins & Irmãos – São Luís (MA)



Fonte: Revista Elegante, 1899.

As fábricas, excetuando-se as de pequeno porte, ocupavam grandes espaços. A Industrial Martins & Irmãos, por exemplo, especializada na preparação de óleos, sabão, vela e arroz, ficava localizada em um edifício de “architectura apropriada” em um plano inclinado, ocupando uma área de 3500 (três mil e quinhentos) metros quadrados, à beira do Largo de Santiago, confinado com a margem direita do rio Bacanga. O prédio continha duas entradas, uma para trânsito dos operários e outra para passagem de carros. A porta principal dava ingresso a um vasto armazém que servia para depósito das sementes oleaginosas; no centro do estabelecimento existia um pátio para os carros de serviço, e do lado direito ficavam as máquinas extratoras de óleo, ocupando o primeiro e segundo pavimento, que de tão espaçoso dava lugar, também, à fábrica de sabão. “À esquerda num salão apropriado estão colocadas as caldeiras e machinas motoras, e ao lado, a fábrica de pilar arroz” (REVISTA DO NORTE, 23.03.1899).

Além das construções fabris, outros prédios estampavam a modernização da capital, como é o caso do gasômetro, pertencente à Companhia de Iluminação a Gaz do Maranhão (Gazômetro). Edificado na rua da Cascata com a face lateral para a de São João e a fachada principal para a Fonte das Pedras. O prédio media de frente ao norte 69 metros e 39 de lado, com um grande terreno de fundo, cercado por grades de ferros que iam até o mar, ponto este que servia para desembarque do carvão necessário ao serviço. Em seu interior ficavam as máquinas e aparelhos do deposito de gás fornecendo por noite noventa mil metros cúbicos para iluminação da cidade que contava na época com setenta combustores públicos, e cerca de dois mil para casas particulares (REVISTA DO NORTE, 07.10.1899).

Figura 13 - Companhia de Iluminação a Gaz do Maranhão – São Luís (MA)



Fonte: Revista Elegante, 1899.

O esforço de transformar a capital maranhense em uma área industrializada, na *Manchester Brasileira*, consolidou uma importância regional destacada no setor de serviços, apesar das constantes crises que afetavam a economia. A população teve um crescimento expressivo, e a cidade redefiniu seus desenhos urbanos, com o surgimento de novos bairros e ampliação de outros.

Nos primeiros anos de regime republicano outras questões que vão além da problemática econômica impediram a modernização da capital maranhense. Em 1892, o governador Manoel Ignácio Belfort Vieira relata ao Congresso do Estado sobre a organização municipal: “nada se acha até agora feito sobre este importante ramo do serviço público”. E prossegue: “continua, felizmente, em bom pé o estado da salubridade pública entre nós. É urgente, porém, curar, como já tive ocasião de lembrar-vos, do saneamento e aformoseamento da nossa bela capital” (BELFORT VIEIRA, 1892, p. 13)²⁸.

A ausência da administração pública municipal no contexto republicano relaciona-se com a reorganização do próprio estado brasileiro. Proclamada a República, o primeiro passo dado no sentido de promover a reestruturação do aparato administrativo do Estado foi desfazer-se de todo um aparelho burocrático considerado arcaico para o novo regime. Foi preciso constituir uma estrutura organizacional moderna, conforme os ditames positivistas de “Ordem e Progresso”. Desde logo, em 15 de novembro de 1889, dia o qual se deu a queda da coroa e ascensão dos republicanos enterrava-se, por meio do Decreto Federal nº 1, todas as

²⁸ Para Palhano (1988) não era a carência de recursos financeiros que justificava a não modernização dos equipamentos urbanos de São Luís no final do século XIX e nas primeiras décadas do XX, mas sim a falta de prioridade na democratização desses serviços, fruto de uma concepção particular de público, que fortalecia a concentração e o consumo privado desses recursos e serviços. Reclama o autor da quantidade de empréstimos feitos com a finalidade de promover melhoramentos urbanos, mas que não foram usados devidamente.

formas de controle do Estado Monárquico. E lançavam-se as primeiras sementes do que nos acostumamos a chamar de Estado Moderno Brasileiro²⁹.

Em São Luís, como não poderia ser diferente, todas as mudanças acarretadas com a nova situação política do país foram sentidas. Em 14 de dezembro de 1889, o governo provisório, usando de todas as suas atribuições extraordinárias conferidas pelo Decreto Federal de 22 de novembro de 1889, suspende a Câmara Municipal de São Luís, e a substitui por uma Intendência Municipal³⁰ (MARANHÃO, 1893).

Contudo, em 17 de janeiro de 1890, o governador interino do Estado, Eleutério F. Muniz Varella, usando da faculdade que lhe foi conferida pelo Decreto Federal nº 107, de 30 de dezembro de 1889, encerra os trabalhos da Intendência Municipal da Capital. Daquele momento até a Constituição definitiva do Brasil, o poder municipal da capital foi exercido por um Conselho de Intendência, com sete membros, sob a presidência de um deles, nomeado pelo governador. Joaquim de Souza Andrade, o Sousândrade, assumiu a presidência do Conselho, conforme portaria de 13 de fevereiro de 1890.

Com a promulgação da primeira Constituição Republicana, em 24 de fevereiro de 1891, e a instituição definitiva da República Federativa, do presidencialismo e do regime representativo no Brasil, coube aos Estados a elaboração de suas constituições. O Maranhão não demorou a iniciar seus trabalhos dos quais resultou a primeira Carta Estadual: à medida que as leis eram promulgadas, os periódicos da terra as publicavam para conhecimento da população. Assim, no dia 21 de setembro de 1892, o Diário do Maranhão expôs o texto na íntegra da Lei nº 02 de 14 de setembro de 1892, referente a questões municipais. O poder executivo municipal passou a ser exercido por um intendente, com mandato previsto para um quadriênio, substituído nos impedimentos e vaga pelo subintendente³¹.

²⁹ Com o movimento político-militar que acaba com Brasil Imperial e instaura no país uma República, em 15 de novembro de 1889, na cidade do Rio de Janeiro, algumas mudanças significativas na política e na administração pública foram notadas no período do governo provisório do Marechal Deodoro da Fonseca: regime político de República Federativa; dissolução das Assembleias Provinciais e Câmaras Municipais; criação da bandeira republicana; concessão de cidadania brasileira aos estrangeiros aqui residentes; convocação da Assembleia Constituinte; separação entre Igreja e Estado e instituição do casamento civil; e reforma do Código Penal.

³⁰ Composta de três membros com poderes para nomear, demitir e suspender empregados, suprimir empregos e diminuir os vencimentos dos mesmos, a Intendência Municipal perdurou por apenas quatro dias. Em 18 de dezembro de 1889, o bacharel Pedro Augusto Tavares Junior, na qualidade de governador do Estado, a dissolveu e criou uma Junta Municipal para gerir os negócios do município, da qual participaram o bacharel Francisco de Paula Belfort Duarte, responsável pela presidência dos trabalhos e reuniões; o bacharel Augusto Olympio Gomes de Castro; Drs. José da Silva Maya, Manoel Bernardino da Costa Rodrigues e Joaquim de Souza Andrade.

³¹ Passados dois meses da aprovação da Lei nº 14, aconteceram nas cidades do Estado do Maranhão as primeiras eleições para intendente, subintendente e composição da vereação. Consideravam-se elegíveis para os cargos do poder executivo municipal os que tinham os requisitos exigidos por lei para serem eleitores: ser alfabetizado, ter idade mínima de 21 anos e ter residência fixa no município por pelos menos dois anos.

O primeiro intendente eleito foi José Rodrigues Fernandes. A escassez das finanças não lhe permitiram a implementação de melhoramentos urbanos. Duas importantes medidas, entretanto, foram elaboradas no sentido de modernizar São Luís durante sua gestão. Em 1893, ficou constituído o primeiro Código de Posturas³² da capital no novo regime, elaborado e aprovado pela Câmara Municipal e assinado pelo intendente. O Código de 1893 era dividido em três títulos, além das disposições preliminares e gerais. Segundo Carvalho (2005, p. 40), as posturas “apresentavam itens que privilegiavam questões de âmbito urbano, como: higiene e saúde pública; polícia, comodidade e segurança pública; aformoseamento”.

Estavam impedidos de participar das eleições: governador, vice-governador, secretário de Estado, funcionários ou agentes do serviço de segurança pública, autoridades judiciárias, militares, empregados de justiça, professores públicos, empregados municipais, empreiteiros de obras do município, chefes de repartição, coletores, agentes do fisco, diretores de empresas e companhias da imediata fiscalização da intendência e o intendente e subintendente que tivessem servido no último quadriênio. Com uma campanha eleitoral tranquila, São Luís teve apenas duas chapas. O diretório do Partido Federalista recomendava a candidatura de José Rodrigues Fernandes e Feliciano Moreira de Souza, para intendente e subintendente, respectivamente, enquanto, o Partido Republicano indicava para os mesmos cargos Manoel da Silva Sardinha e Manoel Vieira Nina. As eleições aconteceram no dia 20 de novembro de 1892, sendo eleito José Rodrigues Fernandes o primeiro intendente sob votação popular, com o alcance de 855 votos, e para subintendente Feliciano Moreira de Souza, com 853 votos (DIÁRIO DO MARANHÃO, 28.11.1892, p.1). A posse de José Rodrigues Fernandes e de Feliciano Moreira de Souza foi oficializada dias depois em cerimônia simples, mais precisamente ao meio-dia da data de 06 de dezembro de 1892, no Paço da Intendência Municipal, com a presença das bandas de música do 5º Batalhão e do Corpo de Polícia. Sendo assim, José Rodrigues Fernandes foi o primeiro intendente eleito da cidade de São Luís no regime republicano. Permaneceu no pleito todo o quadriênio previsto por lei, exercendo com aceitação popular seu governo. Entregou o cargo, em dezembro de 1896, ao Coronel Alexandre Collares Moreira Junior.

A história do poder executivo municipal pode ser dividida em cinco momentos. A primeira fase inicia-se com a Proclamação da República e vai até 1892, quando aconteceram as primeiras eleições municipais; é um período de organização da estrutura administrativa do município. O segundo momento começa com a eleição de José Rodrigues Fernandes e vai até 1922, ano que encerra o mandato de José Luso Torres, último intendente eleito. Esta fase teve relação direta com a promulgação da nova Carta Constitucional do Estado, aprovada em 24 de fevereiro de 1919. O documento reformulou a administração municipal que passou a ser exercida pela Câmara, à qual competia a deliberação, e por um prefeito encarregado de suas deliberações. Sendo que os lugares de membros das câmaras e os cargos de prefeitos e subprefeitos eram preenchidos por eleição direta, exceto na capital onde o prefeito era de livre nomeação e demissão do Presidente do Estado. Dessa forma, a cidade de São Luís passou a conviver com prefeitos e subprefeitos nomeados, situação que perdurou até o ano de 1966, quando ocorreram eleições diretas para prefeito, sendo eleito Eptácio Afonso Pereira Cafeteira, depois de uma acirrada disputa com Ivar Saldanha, candidato apoiado por José Sarney, que, também, concorria à vaga de governador do Estado do Maranhão. Porém, em 15 de fevereiro de 1966, o Ato Institucional nº 3, editado pelo regime militar, extinguiu a eleição de prefeito de capital e devolveu aos governadores o poder de nomeá-los com a aprovação da Assembleia Legislativa. Foi somente com o resgate da autonomia política das capitais que iniciamos a quarta fase da história do poder executivo da sede do Estado do Maranhão quando, em 1985, São Luís pôde novamente escolher seu prefeito

³² Para Carvalho (2005, p.34) “os códigos de postura podem ser pensados como eixos norteadores do processo civilizatório engendrado em São Luís”, isto é, um elemento utilizado com a pretensão de reorganizar o espaço urbano. Apoiado em Gebara (1986, p. 168-169), Carvalho (2005, p. 35) pontua que as posturas municipais, no século XIX, “funcionavam como um mecanismo de controle social, referindo-se a um grande número de questões pertinentes à administração pública municipal, relacionadas a aspectos da vida diária como os costumes e problemas enfrentados pelos atores sociais que constituíam a urbe”. Desde logo, a criação da referida legislação tinham por propósito manter a ordem pública e permitir um caráter civilizado na sociedade. No Brasil os primeiros códigos de que se tem notícia datam do período imperial. Contudo, no período colonial já existiam prescrições de posturas isoladas que não chegavam a formar um código, mas que buscavam um ordenamento do espaço urbano. Em São Luís, durante o Império, foram elaborados dois códigos: o primeiro, em 1842, e o outro, em 1866.

Várias das posturas aprovadas no Código convergiam para modernização da capital. Por exemplo, no título II – *hygiene e saúde pública* – o artigo 83º impede o estabelecimento de novos cortiços no perímetro da cidade. O infrator, além de ser multado, seria obrigado a demolir a construção. Já os cortiços existentes que não oferecessem as necessárias condições de higiene seriam fechados. Impondo-se como condições mínimas a conservação do “melhor estado de asseio possível, perfeito encanamento para esgoto das águas pluviais e ainda caiação das paredes ao menos duas vezes por ano” (PORTO, 1910, p. 11-21)³³. Não mais importante, mas não menos exemplar, o artigo 35º proíbe o estabelecimento de vacarias dentro do perímetro da cidade, marcado pelas ruas dos Remédios e Passeio – como uma forma de expulsar da cidade as feições que pertenciam e/ou lembravam o campo.

No título IV – *aformoseamento e decoração da cidade, arrabaldes e povoações, estradas e caminhos públicos do município, construção e reconstrução*– a urbanização da cidade continua sendo problematizada, ficando estabelecidas questões como: a largura de vinte metros para cada rua aberta a partir da publicação da legislação; as dimensões das praças e estradas; e a proibição de edificação de casas cobertas de palha ou de qualquer outro material de fácil combustão (PORTO, 1910, p. 11-21).

Em 1896, as iniciativas oficiais dariam mais um passo em busca do melhoramento e aformoseamento da capital: o Decreto-Lei nº 18 de 20 de dezembro de 1896 (modificado em 1898), tornava obrigatória a “modernização” dos sobrados que tivessem beirais por meio do acréscimo de platibandas e ornamentos, transformando os casarões em imóveis de estilo eclético no melhor modo europeu. Mudar as feições da cidade colonial significava aceitar o discurso republicano que a distinguiu como um sinônimo de atraso. Na impossibilidade de mudá-la completamente restou a opção de remodelar suas estruturas.

³³ Segundo Carvalho (2005, p. 40), constam no título Higiene e Saúde “questões que giram em torno do comércio da carne, leite e outros gêneros destinados ao consumo público; das determinações sobre os cemitérios, inumação e exumação de cadáveres, enterramento de animais e carnes deterioradas; dos esgotamentos dos pântanos e águas estagnadas, aterros e cercas de terrenos abertos; da limpeza de rios, canalização de águas estagnadas, aterros e cercas de terrenos abertos; da limpeza de rios, canalização de águas, pescarias, lavoura, corte de mangues, depósito de lixo e imundícies, escavações; dos procedimentos a serem tomados pelos hotéis, restaurantes e quitandas, como dia e horário de funcionamento; do combate aos cortiços; do funcionamento das cocheiras, estribarias, chiqueiros, currais; do asseio da cidade; da vacinação e revacinação; das providências sobre as vítimas de elefantíase; do funcionamento das farmácias e drogarias, além dos cuidados a serem tomados em relação às pessoas que praticavam a medicina ilegalmente.

O ano de 1897 encerrou o governo de José Rodrigues Fernandes e, em seu lugar, assumiu Alexandre Collares Moreira Júnior³⁴, que até aquele momento havia integrado a Câmara Municipal, sendo um dos responsáveis pela confecção do Código de Posturas de 1896. Apesar dos constantes argumentos da falta de recursos, a gestão do novo intendente foi marcada pela realização de obras públicas.

O Relatório apresentado à Câmara Municipal de São Luís, em 15 de dezembro de 1900, pelo Intendente Alexandre Collares Moreira Júnior, após encerrar seu quadriênio de governo (1897 a 1900), na condição de chefe do poder municipal, expõe as dificuldades arroladas na administração da capital maranhense e esclarece sobre o processo de modernização operado no período. No início do documento aparecem as obras públicas realizadas e os problemas enfrentados na fase de execução, como é possível observar:

Obras

N'este período foram executadas as seguintes:

Reconstrução do Palacete Municipal;

Dita do Jardim à Praça do Senador Benedito Leite;

Dita do Mercado;

Dita da Casa do Tanque da Fonte do Apicum;

Dita do cano de esgoto da Praça da Fonte das Pedras e rua Jacinto Maia;

Dita do cano do Ribeirão;

Dita da Casa de Administração do Matadouro e Muros da quinta;

Construção da casa do curral e manga para desembarque do gado;

Dita do Jardim no centro do Edifício Municipal à Praça do Comércio;

Calçamento a paralelepípedo da rua dos Remédios;

Dito pelo mesmo systema de um quarteirão à rua Grande, um em frente ao novo armazém da Alfândega e um à Praça da Mercês;

Dito da rua das Hortas;

Dito da rua Jacinto Maia;

Dito de diversos quarteirões nas ruas: Saavedra, Ribeirão, Flores, Cruz, Pespontão, Sant'Anninha, Madre de Deus, Santa Ritta, Cotovia, 28 de Julho, Quebra Costa, Travessa da Intendência, de Palácio, do Theatro e outros logares.

A falta de pedras próprias para calçamento, a dificuldade que encontrei para obter paralelepípedos, não me permitiram caçar outras ruas que precisam deste melhoramento (COLLARES MOREIRA, 1900, p.1).

³⁴ Alexandre Collares Moreira Júnior foi o segundo intendente municipal no regime republicano, eleito em 1896, seu nome para concorrer ao pleito foi apresentado pelo chefe do partido republicano e da oligarquia estadual Benedito Leite. Oriundo de abastada família do estado, com residência e propriedades agrícolas na cidade de Codó, concluiu o curso de humanidades no Lyceu Maranhense. Após um tempo dedicado a lavoura nas terras de seu pai, retornou para capital onde logo fora chamado para tomar parte nas diretorias de bancos, na da Companhia de Vapor e Navegação do Maranhão e nas de outras sociedades anônimas. Início sua carreira política como Juiz de Paz (1874 – 1881), foi deputado a Assembléia Legislativa Provincial (1874 – 1879), havendo ainda seu nome saído na última legislatura que deveria funcionar no regime imperial. Também ocupou o cargo de mordomo da Santa Casa de Misericórdia e Inspetor Geral do Tesouro Público. Em 1887, foi distinguido com a patente Coronel Comandante Superior da Guarda Nacional. No regime republicano o primeiro cargo político que ocupou foi de vereador (1893-1896), assumindo a presidência da Câmara e cooperador das leis orgânicas do município. Neste ínterim assumiu uma cadeira como deputado no Congresso do Estado, onde fez parte da Comissão de Orçamento e foi juiz no Tribunal Misto. Alexandre Collares Moreira ainda ocuparia o cargo de intendente outras duas vezes, todas por eleição direta (BUZAR, 2002).

Além da falta de materiais e dos recursos insuficientes, o governador atesta que a população também fora culpada das condições de insalubridade do espaço urbano, haja vista o hábito de se desfazer de seus dejetos jogando-os na rua, criando espaços propícios à proliferação de doenças.

Tem sido feito este importante e dificultoso serviço, cargo da municipalidade da melhor forma, attenta a insufficiência da verba consignada nos orçamentos, que, em seus estreitos limites, não me permitiram mais augmentar mais o pessoal, e material n'elle empregado, e que elevei ao dobro. Entretanto as ruas e praças acham-se limpas, como tendes verificado, e dão testemunho as pessoas que visitam a nossa cidade, e externam sua opinião com isenção de espírito.

A limpeza seria feita com melhor resultado se não fosse o péssimo costume, que não foi possível acabar, apesar das pessoas muitas vezes impostas, de azerem alguns moradores o despejo de suas casas nas ruas e praças, e em horas impróprias, depois da passagem dos carros, que fazem o serviço diário.

O abuso é maior por parte dos moradores dos baixos sobrados, os quaes, não tendo serventia para os quintaes, entendem fazer das ruas o depósito de tudo que não podem conservar em suas casas. O que não pode ser contestado é o estado satisfactorio da salubridade pública, attestado pela estatística do Cemitério, como em seguida vereis (COLLARES MOREIRA, 1900, p. 5).

Na fala do governante, a população pobre é vista com desprezo, há nela uma falta grave, um péssimo costume, que nem as imposições da legislação conseguira mudar. Quem nos esclarece as razões de tal comportamento é o próprio intendente, quando revela que os moradores mais acometidos de comportamento inadequado são os residentes dos baixos sobrados.

Aqui adentramos, mais uma vez, ao problema grave que assaltara São Luís, especialmente a partir do século XIX: a habitação do pobre. Na cidade, as moradias pobres mais perturbadoras da ordem, como já dito, eram os baixos sobrados e os cortiços. Havia também um incômodo por parte do poder público para com as construções cobertas de palha, principalmente aquelas que ficavam nas imediações das principais ruas da capital.

Segundo o Guia de Augusto de Faria Bello³⁵, publicado em 1903, tomando como fonte o Código de Posturas de 1893, essas últimas edificações foram proibidas pelo poder municipal:

Casa palha – dentro da cidade é prohibida a edificação de casas cobertas de palha ou de qualquer outro material de fácil combustão e assim também cobrir novamente as que já tiver sido. Ao infractor, a multa de 50\$000 réis, feita a demolição à custa do dono. O Intendente é autorizado a conceder a renovação de coberturas de casas de palha que sejam habitadas pelos proprietários e em logares onde julgar que essa medida não possa trazer inconvenientes (BELLO, 1903, p. 1).

³⁵ O Guia Municipal de Augusto de Faria Bello (escriturário da Intendência Municipal da Capital do Maranhão) contém toda legislação municipal em vigor desde 1892 até 1903. Segundo o autor, o guia foi “feito unicamente com o intuito de facilitar as constantes consultas que são feitas às leis municipais, muito especialmente às disposições de posturas” (BELLO, 1903, p. 1).

Quanto aos cortiços:

É prohibido o estabelecimento e construção de cortiços dentro do perímetro da cidade. Ao infrator, a multa de 50\$000 réis, sendo obrigado a demolir construção. O Intendente mandará fechar: 1º, os edificados depois da postura de 24 de Maio de 1890; 2º, os que edificados antes dessa postura, não offerecerem as precisas condições hygiénicas. Devem ser conservados no melhor estado de asseio possível, fazendo-se a remoção diária do lixo e mais melhoramentos. Ao infractor, a multa de 50\$000 réis. Os donos dos cortiços são obrigados a illuminar os corredores e pátios dos mesmos, de accôrdo com as indicações dos guardas municipaes (COLLARES MOREIRA, 1900, p. 1).

As moradias em baixos de sobrados consistiam nos andares térreos alugados por seus proprietários, onde, via de regra, cabia a cada inquilino dois quartos, sala e alcova, sem comunicação com o resto da casa. Não tinham direito de uso da cozinha, latrina, quintal e serviço de água canalizada, constituindo ambientes sem higiene e propícios para a propagação de doenças.

Segundo Correia (1998, p. 19), a origem dos baixos sobrados reside no contingente populacional vindo do interior na época da Balaiada (1839). Em busca de segurança para além da Revolta, muitas pessoas dirigiam-se para a capital. Isso significa que, cessada a situação momentosa, provavelmente parte dos emigrados optou por não retornar a seu lugar de origem, consagrando assim uma solução de moradia imposta por aquela situação. Correia (1998, p. 19) toma como referência a obra de Dunshee de Abranches (1867-1941), o qual expõe:

São Luís enchera-se assim da noite para o dia de gente de todas as classes emigrada das fazendas e das vilas convulsionadas pela sanha revolucionária que enlouquecera quase toda a população maranhense. Não havia mais uma casa vazia todas as habitações da capital regurgitavam de refugiados, certos tetos abrigavam mesmo quatro e cinco famílias [...].

Essa hipótese, por sua vez, respalda-se também no relatório do Dr. Cláudio Serra Moraes Rego, Inspetor de Higiene de São Luís, sobre o ano de 1897, no qual anota que, “antigamente não existiam cortiços, nem eram habitados os baixos de sobrado”, fazendo menção aos fins da década de 1830 (REGO, 1897, p.27).

Retomando a citação do Relatório do Intendente, percebemos também a cidade no entendimento do poder municipal circunscrita às imediações do que hoje designamos de Centro Antigo, não havendo proposições (obras de intervenção no espaço) voltadas para outras áreas, mesmo com a presença de um número expressivo de moradores. Chegamos a tal conclusão, ao observarmos o quantitativo de alunos inscritos em todos os distritos da capital. No item Instrução Pública, São Luís aparece dividida em quatro distritos e três povoados

(Cutim, Bacanga e Turú). No perímetro da capital a municipalidade mantinha quinze escolas e nas povoações três escolas mistas. O município subvencionava também, no Bacanga e no Turú, duas aulas regidas por professores particulares, tendo a primeira a frequência de 20 alunos e a segunda de 40.

Constava desse modo o registro e frequência dos alunos no documento:

Tabela 1 – Registro e frequência dos alunos.

	MATRICULA	FREQUÊNCIA
PRIMEIRO DISTRICTO		
Aula do sexo masculino	153	72
Aula do sexo feminino	40	20
SEGUNDO DISTRICTO		
Aula do sexo masculino	39	37
Aula do sexo feminino	50	27
TERCEIRO DISTRICTO		
Aula do sexo masculino	59	30
Aula do sexo feminino	60	40
QUARTO DISTRICTO		
Aula do sexo masculino	104	60
Aula do sexo feminino	60	46
ESCOLAS MISTAS		
Bairro 15 de Novembro	81	35
Bairro do Desterro	25	20
Bairro de Santo Antonio	45	35
Bairro da Rua das Hortas	88	60
Bairro do Apicum	110	74
Bairro da Madre de Deus	84	62
Bairro de Sant' Iago	34	24
Cutim	25	20
Bacanga	70	35
Turú	59	40

Fonte: Collares Moreira, 1900, p. 3.

Comparando os locais de realização das obras do quadriênio de Collares Moreira com o quadro de registro e frequência dos alunos, verificamos que não há incidência de obras voltadas para as povoações. Em todo o documento só consta uma resolução em benefício para o Anil e Cutim, em razão do pedido dos moradores dos referidos lugares.

Também mereceu-me a devida atenção o pedido dos habitantes do Anil e Cutim, pelo que resolvi collocar dezeseis lampeões a petróleo entre os dois povoados, deixando de o fazer em frente á fabrica e casa da Companhia de Fiação e Tecidos do Rio Anil, sujeitas ao imposto de décima urbana, por ter encontrado opposição da parte de um dos directores (COLLARES MOREIRA, 1900, p. 9).

Assim, a cidade problematizada pelo poder público – o que hoje designamos de *Centro Antigo* – consistia da atual Beira-Mar (antigo Cais da Sagração) até o seu ponto mais

equidistante, o Cemitério do Gavião; e do Largo do Palácio (Praça Pedro II) até a Quinta do Apicum (atual bairro do Apicum).

A Lei Estadual nº 2, de 14 de setembro de 1892, divide o território do município da capital em seis distritos:

Primeiro districto – Rua Grande canto da de S. João, até o largo do Carmo, descendo pela rua do Quebra-costa e Beco do Boaventura até à praia. Do mesmo ponto de partida pela rua S. João até a praia do Prego. Segundo districto – Rua Grande, canto da de São João até o largo do Carmo, descendo pela rua do Quebra-Costa e Beco do Boaventura até a praia. Do mesmo ponto de partida pela rua de S. João até a praia de Sant'Iago. Terceiro districto – Rua Grande, canto de São João, caminho Grande pelo lado esquerdo até encontrar os districtos de Vinhais e Villa do Paço. Do mesmo ponto de partida pela rua de S. João até a praia do Prego. Quarto districto – Rua Grande, canto de São João, caminho Grande pelo lado esquerdo até encontrar os districtos de Vinhais e Villa do Paço. Do mesmo ponto de partida pela rua de S. João até a praia de Sant'Iago. Quinto districto – Território do Vinhaes. Sexto districto – Território do Bacanga. Foi creado mais um districto soba denominação de quinto, passando o districto do Vinhaes, a ter a denominação de sexto. O districto creado pela disposição supra, constará de todo o território entre a estrada dos Dous Leões, lado do nascente, até o outeiro da Cruz, direcção norte e sul (BELLO, 1903, p. 1).

Alexandre Collares Moreira encerra sua fala, deixando em evidência a preocupação para com o ordenamento e embelezamento de São Luís. Todavia, as melhorias arroladas em seu governo, aparentemente, não tencionavam servir aos habitantes, mas agradar aos olhos daqueles que visitavam a cidade.

Aproveitando o esboço, peço-vos permissão para deixar aqui consignado o meu sincero reconhecimento aos munícipes que de boa vontade auxiliaram a minha administração nos melhoramento e embellezamento executados na cidade, afim de dar-lhe aspecto mais agradável, produzindo melhor impressão aos que nos visitam, convindo notar que as construcções de passeios, casas, muros etc. foram conseguidos pelos méis brandos e sem opposição, salvo poucas excepções, porem, confirmo o esforço por mim empregado com imparcialidade e justiça nos árduos e espinhosos serviços, que tinha de dirigir, sem que fosse apontado um só d'elles como contrario aos interesses do município, ou ao direito de quem quer que fosse (COLLARES MOREIRA, 1900, p.12).

Observe-se que não só a fala do intendente revela preocupação com o embelezamento da cidade. Ao deixar a Intendência, Collares Moreira foi homenageado com um livro, *Homenagem do Povo ao Coronel Alexandre Collares Moreira Júnior ao deixar o cargo de Intendente do Município da Capital, em 31 de dezembro de 1900*, escrito pelas mãos de Paulo Amaral, Fran Paxeco, Firmino Saraiva e Antônio Lobo. Nele os homens de letras admiram a devoção do intendente para as questões de aformoseamento da cidade. Paulo Amaral, depois de traçar ligeiramente os traços biográficos do político, exalta-o no cargo de Intendente Municipal e suas primeiras palavras são: “Ao assumir a administração municipal lançou logo as vistas para todos os pontos que reclamavam mais immediata attenção. As

finanças, a instrução pública, o asseio, a iluminação, o aformoseamento da cidade” (MARANHÃO, 1900, p. 5).

Há de se notar que não há melhoramentos urbanos sem recursos, que a instrução pública esta em composição com o ideal de civilização e que muitos requerem uma cidade bela. Paulo Amaral continua a proferir suas palavras sempre recordando os benefícios deixados pelo chefe do poder municipal que naquele momento se afastava do poder, reforçando em sua narrativa que o conjunto da obra de Collares Moreira havia sido resultado do estado de moralização que implantou na administração municipal. Segundo o escritor, em 1896, encontrava-se a municipalidade com quase tudo ainda por fazer. Não por culpa do intendente antecessor, mas por “se tratar de um período de transição, e como tal lutando com dificuldades inherentes a governos desta natureza, pouco tinha conseguido fazer” (MARANHÃO, 1900, p. 5). O escritor dá continuidade a seu texto, expondo minuciosamente as obras realizadas, em 1897, e não poupando elogios ao administrador. ela

Figura 14 - Intendente Alexandre Collares Moreira Júnior



Fonte: Maranhão, 1900, p.1

Fran Paxeco reconhece “que não nos cabe a nós historiar a serie numerosa dos melhoramentos que, a dentro dum orçamento limitado, a camara e o intendente, conjugados num só pensamento, executaram nesta São Luíz” (MARANHÃO, 1900, p. 9). A fala do jornalista e escritor português confirma mais uma vez que havia uma distância entre a cidade que se pretendia e a cidade que era possível. Não faltava “boa vontade” ao poder público, mas

os recursos escassos limitavam a execução dos serviços, inclusive os considerados essenciais (MARANHÃO, 1900, p. 9).

Para Firmino Saraiva a administração equivaleu

à quasi radical transformação do aspecto da nossa capital. Um novo cunho se imprimiu nas ruas, um zêlo se manifestou pelo estado sanitário dos aposentos baratos – foco das exalações mefíticas – e já se encontra um certo conforto nas praças hoje. Se mais não conseguiu que se attenda à construcção antiga e irregular de innumeras casas, formando às vezes, de viellas ínvias de sobrados [...], sem ordem architectonica e com um desmentido, talvez incorregivel por muito tempo às leis da symetria e do bom gosto (MARANHÃO, 1900, p. 10).

Outra preocupação da administração foi com a arborização da capital que, “apezar da exuberância do sólo tinha se aqui o mais atraz desprezo pela arborisação. Mas agora algumas praças estão ajardinadas”. A cidade para Firmino Saraiva tinha agora outros aspectos, adversos ao passado. “Os filhos dos outros Estados, que conheciam a feição outr’ora caracteristicamente decrépita do Maranhão, pasmam em vê-lo enroupado e com uns claros e côres leves” (MARANHÃO, 1900, p.10). No encerramento do livro, o renomado escritor maranhense, Antonio Lobo profere palavras que confirmam as falas de seus pares. Em um texto curto, sugere que não se erga um monumento a Collares Moreira, uma vez que monumentos construídos o tempo se encarregava de destruir, mas que cada maranhense guarde em si o *monumento da gratidão* em prol do estimado maranhense.

Indo além da ideia de homenagem e da obrigação de informar, tanto o livro quanto o relatório são reveladores de quatro características presentes nas primeiras décadas republicanas: primeira: os projetos de melhoramentos urbanos são arquitetados de forma simples, não vão pouco além dos calçamentos de ruas e da remodelação e construção de logradouros públicos, há ausência de projetos que reflitam a cidade em seu conjunto; segunda: a cidade é raciocinada para o outro, o estrangeiro, que aqui chega e deve encontrar um ambiente belo e civilizado; terceira: o ideal de beleza associado ao de progresso e civilidade; por último: sempre há uma omissão em relação às doenças ocasionadas pelas condições de insalubridade. Sabe-se da existência de tais males, mas não se justifica as melhorias do espaço urbano como uma decorrência ou caminho para evitá-las.

Figura 15 – Jordoa - Subúrbio de São Luís (MA)



Fonte: Foto Studio Edgar Rocha.

Passados três anos do governo de Alexandre Collares Moreira as paredes do “monumento de gratidão” já davam sinais de desmoronamento. Não faltam artigos que demonstrem o atraso da cidade, alarmem a ausência e/ou ineficiência do poder público de realizar reformas de remodelação do espaço urbano. As falas de articulistas, que optam pela omissão de seus nomes, remetem a uma São Luís envolvida no caos urbano e na desordem política. O jornal de oposição “*A Campanha*” não economizou tinta nem papel para publicar artigos como “A Cidade”, de 13 de abril de 1903.

A Cidade

Invariável em extremo tem sido São Luiz sempre um ninho abandonado nos erros, que os pássaros deixaram à beira do caminho... O viajante que, após a longa ausência de vinte annos, regressa a esta cidade, encontra tudo que deixou, e nada vê de novo: este mesmo cais interminável, estas mesmas pedras do dique, estas mesmas ruínas immensas que negrejam nas nossas praças publicas. Apenas reformou a intendência, o jardim publico e a praça João Lisbôa, antigo Largo do Carmo, e construiu o aborto que se chama Avenida Gomes de Castro; o governo estadual remontou o Theatro S. Luis, restaurou a Bibliotheca, mudou o Lyceu do Convento do Carmo para das Marcês, reformou a Normal, fundou a Eschola Modelo e muitas outras de somenos importância. Eis o serviço que prestou a esta capital a política odiosa do senador Pereira Leite, durante o decurso de dez annos, sendo que apenas criou n'este longo espaço de tempo a Avenida Gomes de Castro e a Eschola Modelo, isto é, uma avenida que não é avenida e eschola que não é eschola, porque nada n'ella se ensina. Há, na verdade, muita gente que assevera estar a Praça João Lisbôa muito melhor do que era d'antes !... Também se assim não fosse, ultrapassaria a coisa os limites do escândalo: gastarem tanto dinheiro para piorar uma praça seria cynismo de mais !... Todas as outras coisas continuam da mesma forma: a Companhia das Águas, faltando sempre ao compromisso que tomou, isto é,

deixando freqüentemente os consumidores em falta, e a do Gaz, seguindo o mesmo expediente, sem que sejam multadas. Como pode a intendência punir aquelles a quem deve, se é Ella a primeira a faltar com seu dever ?... Os meios de viação, é facto publico e notório, não podem ser peiores do que são: a Companhia do que são: a Companhia de Bond, abaixo de qualquer censura, é de tal sorte desleixada que ninguém mais a pode supportar: os carros estragados, os burros lazarentos, as curvas desastradas; mas apesar de tudo isto ainda pede isenção de impostos! (A CAMPANHA, 13.04 1903, p.1).

Pela fala do articulista são enumerados os problemas que mais afligiam a capital: o fornecimento de luz, o abastecimento irregular de água e a prestação dos serviços de bondes. A Companhia de Gaz do Maranhão (Gazômetro) era responsável pela iluminação das vias públicas e de algumas residências e órgãos públicos. Porém, os valores cobrados pela companhia restringiam o número de usuários, e o abastecimento nem sempre funcionava.

A adoção do sistema de gás de hidrogênio aconteceu em 1863, em substituição aos lampiões, por meio do Decreto 3.009, de 24 de novembro de 1862, que aprovou a incorporação do direito de concessão à Companhia, bem como seus estatutos, concedendo o privilégio de explorar os serviços por quarenta anos. O contrato estabelecia a obrigatoriedade de a empresa manter 500 combustores e 174 lampiões. A Companhia de Gaz foi criada, em 1863, pela iniciativa particular, tendo como presidente Raimundo Augusto de Sá. Os logradouros que receberam iluminação a gás hidrogênio foram: a Rampa do Palácio, Largo do Carmo, Praça da Alegria, Beco do Quebra-Costa, Cais da Sagração, Beco do Precipício, Largo dos Amores, Rua dos Afogados, Rua da Inveja, Beco dos Barqueiros, Rua da Palma, Largo do Santo Antônio e Praia Grande (BRAGA, 1992).

A vontade do poder público em instalar o gás hidrogênio na iluminação da cidade data desde 1858. A lei 498, de 6 de junho daquele ano, permitia a contratação de particulares ou companhias nacionais ou estrangeiras para estabelecer a iluminação pública da capital, por meio do sistema de gás hidrogênio, que era o mesmo implantado na capital do Império, Rio de Janeiro. O texto da lei deixa explícito o interesse em seguir o modelo da corte: “O Governo da Província é autorizado a contratar, com qualquer particular ou companhia nacional ou estrangeira, a iluminação pública desta capital, feita a gás pelo mesmo sistema da capital do império” (COLEÇÃO DE LEIS, 1858).

Segundo Braga (1992, p. 36), “em 1870, havia em São Luís 488 combustores, e o sistema de iluminação atendia 9 edifícios públicos e 442 domicílios, isso num total de 4.814 domicílios, segundo dados censitários de 1872, o que representa um número inexpressivo, ou seja: menos de 10% dos domicílios”.

Além do pouco número de residências atendidas, eram comuns as críticas ao sistema, considerado ineficiente de acordo com as matérias publicadas nos periódicos. O jornal *A Flecha*, numa edição de 1879, expõe o seguinte:

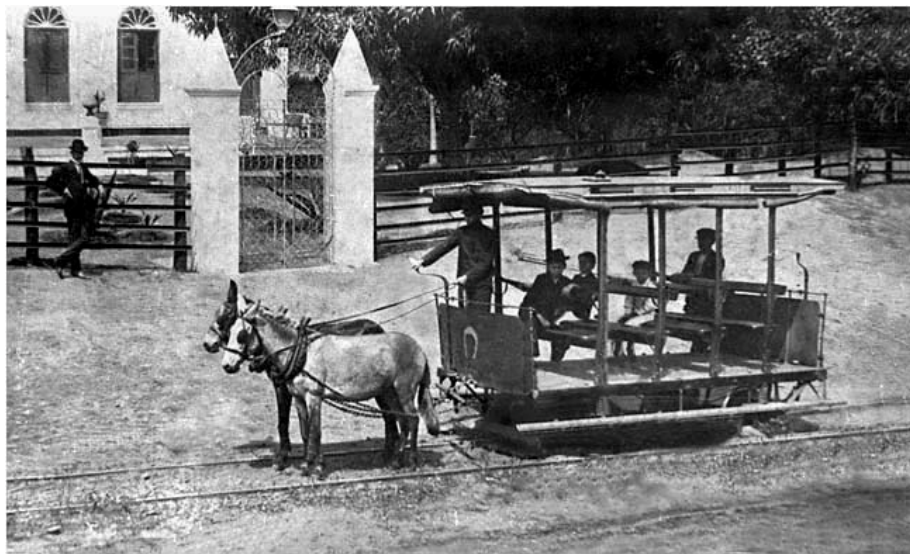
Ainda a lua vem lá na casa de Nosso Senhor Jesus Cristo e já os lampiões se conservam apagados e a gente anda na rua sem enxergar três dedos na frente do nariz. Não há que duvidar: nestas ocasiões teremos de voltar ao antigo costume de trazer um batedor com a bojuda lanterna de duas velas.

No que concerne ao transporte público, desde a década de 1870 do século XIX, era realizado pelos bondes movidos a tração animal. Mais precisamente em 13 de janeiro de 1871, foi assinado o contrato com José Maria Bernes, de nacionalidade americana, para a construção “de uma linha de carros sobre trilhos de ferros desde o Largo de Palácio até a duas léguas pelo Caminho Grande, podendo ir além, e sendo os ditos carros movidos dentro da cidade por animais, e fora dela por animais e vapor” (PUBLICADOR MARANHENSE, 13.01.1871, p. 2).

Contudo, após a assinatura do contrato, José Maria cedeu os direitos à Companhia Ferro-Carril. Isso porque os concessionários ficaram sobrecarregados, na medida em que o contrato estabelecia prazos rigorosos para serem cumpridos, sob pena de pagarem altas multas ou até perder o direito de exploração do serviço. Além disso, deveriam arcar com todos os gastos para “implantação dos trilhos, uma vez ser necessário a construção de calçamentos, alarguecimento de ruas, construções de pontes, aterros etc” (MACHADO, 1992, p. 13).

Em 1º de setembro de 1872, foi inaugurada a Companhia Ferro-Carril. Tanto os carros quanto o material utilizado na implantação do sistema de ferro-carril, dormentes, trilhos etc. vieram dos Estados Unidos. A princípio, foram preparadas três linhas que atendiam do Largo do Palácio até a Estação Central da Companhia, localizada no Alto da Carneira (Caminho Grande).

Figura 16 – Bonde da Ferro-Carril com passageiros – São Luís (MA)



Fonte: Foto Studio Edgar Rocha.

Segundo Machado (1992, p. 25),

A implantação deste meio de transporte, além de facilitar o deslocamento de pessoas e cargas nas diversas partes da cidade, principalmente aqueles que habitavam áreas mais distantes do centro, tais como João Paulo e Cutim, trouxe em seu bojo outros benefícios, direta ou indiretamente, pois seria impossível implantá-la, sem dotar a cidade das condições mínimas de infra-estrutura.

Uma vez que, os bondes desempenharam

papel fundamental em relação à expansão do capital imobiliário, porque nos seus contratos, os concessionários das companhias carris, eram obrigados a criar infra-estrutura física dos locais onde deveriam passar suas linhas. Com isso as empresas eram obrigadas a realizar obras de calçamento e alargamento de ruas, construções de calçadas para pedestres, de pontes e aterros em mangues, melhorias essas que foram fundamentais para a valorização do espaço urbano e consequentemente incentivaram a especulação imobiliária (MACHADO, 1992, p. 25).

Figura 17 – Bonde da Ferro-Carril - São Luís (MA)



Fonte: Foto Studio Edgar Rocha.

Nesse sentido, com a implantação da Companhia Ferro-Carril em São Luís, áreas que estavam praticamente desabitadas, como as margens do Caminho Grande, foram valorizadas. A própria empresa se colocou a serviço da especulação imobiliária, cobrando tarifas mais baratas para os passageiros dos bondes que se deslocavam do centro no sentido da região.

Desejando a directoria desta empresa facilitar a construcção de prédios na estrada Cutim ordenou que até 31 de dezembro do corrente ano do corrente ano se redusise a tabella de fretes de carros de carga para transportes de material de construcção, a qual fica sendo o seguinte: Da rampa e Largo do Palácio até F. Abrantes 4\$ Idem idem até o Cutim 6\$. Estes preços são privativos dos fretes para transporte dos materiais de construcção. Maranhão, 26 de julho de 1875. R.C. Montoro (DIÁRIO DO MARANHÃO, 28.07.1875, p.4).

A chegada dos bondes na capital foi comemorada com entusiasmo pela sociedade. Passado algum tempo, entretanto, após a inauguração começaram a surgir as primeiras reclamações. Entre as questões apontadas pelos usuários estava o não cumprimento dos horários previstos, a superlotação dos carros, a falta de segurança que ocasionava assaltos frequentes etc. (MACHADO, 1992).

Além da iluminação precária e do mau funcionamento do sistema de transporte coletivo, o abastecimento de água na cidade era um problema que afligia a todos. Na primeira metade do século XIX, as alternativas para o provimento de água da população eram as fontes, poços e nascentes dos rios. As fontes, quer de posse privada ou do poder público, eram acessíveis a todos, ainda que com a exigência de pequenas taxas. As principais fontes eram a das Pedras, do Bispo, do Apicum, do Moim e do Ribeirão. Mas existia também a da Olaria, da Salina, do Gavião, do Açougue e do Marajá (PALHANO, 1988, p. 177).

Palhano (1988, p. 177) chama a atenção para o fato de que a água representou um grande negócio, com bons dividendos para aqueles que, majoritariamente, exploravam a atividade, como D. Ana Jansen e o Sr. José da Cunha Santos. Além dos grandes comerciantes de água, havia os aguadeiros livres, homens que “coletavam a água em vários locais e a transportavam geralmente em pipas puxadas a burros”.

No início da segunda metade do século XIX, ocorreu a instalação de chafarizes. Longe de solucionar o problema do abastecimento, tal instalação representou um tormento para o consumo da população, uma vez que, além de restringir o consumo, por conta da pesada tarifação da água, contribuiu para o descaso do poder público frente às fontes (PALHANO, 1988). Em São Luís existia um total de seis chafarizes, localizados nos largos do Carmo, do Quartel e de Santo Antônio e nas praças D’alegria, do Mercado e do Comércio;

e quatro torneiras públicas, nas ruas do Ribeirão, Remédios, 28 de Julho e Madre Deus (DIÁRIO DO MARANHÃO, 13.10.1903).

A instalação dos chafarizes foi incumbência das companhias d' água, caracterizadas por empresas que se especializaram no encanamento e distribuição de água para a cidade. Na análise de Palhano (1988), os novos recursos representaram um agravante ainda maior, na medida em que houve a elevação de mais de 200% no preço do produto, tornando seu consumo cada vez mais seletivo. Além do contraponto do serviço de abastecimento d' água da Companhia do Anil, primeira a ser instalada, atingir apenas 33% da população, excluía 2/3 dos habitantes da cidade daquele benefício.

A Companhia Anil não perdurou por muito tempo na capital, sendo substituída pela Companhia das Águas de São Luiz, fundada em 1874, por meio da assinatura do contrato entre a província e os empresários Martius Hoyer, José João Alves dos Santos, João Bento de Barros e Manoel José da Silva (MARANHÃO, 1920). Do mesmo modo que a anterior a nova empresa não conseguiu abastecer totalmente São Luís, provocando grande insatisfação do povo e do grupo governante, então, republicano.

Para o poder público a culpa da ineficiência do fornecimento d' água era da Companhia. Para tanto, exigiu, por meio da Lei 50 de 15 de maio de 1893, que a empresa realizasse um estudo dos mananciais e instalasse novas canalizações, sob pena de rompimento do contrato.

Atreladas às discussões do provimento d' água apareciam referências ao sistema de esgoto. Na cidade existiam algumas galerias edificadas no Período Colonial que serviam para escoar a água das chuvas, águas residuais e fezes. Porém, no período da estiagem, com a diminuição do fluxo das águas, havia acúmulo de detritos e materiais fecais ao longo das galerias, o que representava perigo à saúde pública e incomodo à população.

Tais problemas tão perturbadores da ordem pública adentram o século XX sem solução alguma, sendo problematizados, sobretudo, em situações de risco epidemiológico. A carestia que comprometia a implementação dos serviços essenciais, fosse ela falta de vontade política ou de recursos econômicos, prejudicava uma população inteira que ficava, principalmente, exposta ao contágio de doenças. Para o articulista da matéria transcrita acima o culpado de todas as mazelas era o senador Benedito Leite. Para o poder público o problema era devido, em muitas situações, à própria sociedade, essencialmente, às populações pobres, à fragilidade dos cofres públicos e/ou à iniciativa privada que não correspondiam as expectativas esperadas.

2.2 A cidade das Pipiras *au début du siècle*

Marcavam-se as primeiras horas de 1900. O jornal de maior circulação da época, *Pacotilha*, chegava às mãos dos jornaleiros e, como de costume, ao entrar um *novo anno*, assinalava os benefícios colhidos pelo Estado no ano anterior. Para o articulista aquela seria uma resenha muito fácil, porque ao voltar aos meses de 1899, nada encontraríamos digno de nota.

O poder público nesse período, consumio a sua atividade em cogitações partidárias. A manobra eleitoral o preocupou mais que tudo e, attrahido para esse terreno, esqueceu-se da utilidade do Estado. O que ele fez n'esse sentido para assegurar a victoria dos seus amigos políticos no pleito que hontem se ferio, esta na consciência pública e escusamos de reconhecer (PACOTILHA, 01.01.1900, p.1).

A fala do articulista trata de uma questão comum nos primeiros anos republicanos no Estado do Maranhão: a necessidade de fazer-se organizar a condição política, mais precisamente o arcabouço oligárquico. Desde o final da década de 1880, a política maranhense vivenciava um processo de divisão e fragmentação no núcleo de sua estrutura oligárquica, conjugada à crise política nacional com a Proclamação da República. A mudança de regime acelerou o processo de renovação interna da oligarquia, pois além da morte de velhos líderes (Vieira da Silva e o Barão de Grajaú, em 1889), nomes de expressão, como Felipe Franco de Sá, Marcelino Nunes Gonçalves e Luiz Henrique Vieira da Silva, decidiram encerrar suas atividades (REIS, 1992)³⁶.

³⁶ No final da década de 1880, a política maranhense vivenciou um processo de divisão e fragmentação no núcleo de sua estrutura oligárquica, conjugada à crise política nacional com a Proclamação da República. A mudança de regime acelerou o processo de renovação interna da oligarquia, pois além da morte de velhos líderes (Vieira da Silva e o Barão de Grajaú, em 1889), nomes de expressão, como Felipe Franco de Sá, Marcelino Nunes Gonçalves e Luiz Henrique Vieira da Silva, decidiram encerrar suas atividades (REIS, 1992, p. 46). A recomposição da oligarquia operou dentro do mesmo circuito e obedeceu ao mesmo padrão de carreira política das décadas anteriores, ou seja, iniciou o caminho tradicional da formação de um político, a presença na Faculdade de Direito do Recife e a ocupação de cargos públicos do Estado. É neste contexto que Costa Rodrigues, Benedito Leite, Luiz Domingues, Urbano Santos, Belfort Vieira, Casimiro Dias Vieira Jr., Francisco da Cunha Machado, representantes da geração nascida entre os anos de 1850 a 1860, assumiram a cena política, no auge da fragmentação interna da oligarquia, onde a luta pela organização de novos partidos entrelaçou-se às várias interferências do governo central por meio da nomeação de governadores. Os grupos mais expressivos eram os castristas, em torno da liderança de Gomes de Castro, e a maioria dos antigos liberais da época do império reunia-se sobre a liderança do médico Costa Rodrigues. Nas alterações de governo, foram os castristas, fora os costistas, fora os Vieira estiveram em supremacia. No entanto, em nenhum momento se consolidou o domínio de uma corrente, pois os governadores nomeados tratavam de jogar com as desconfianças existentes entre grupos, no sentido de firmar sua própria liderança na política regional. A capacidade de intervir nas disputas intraoligárquicas foi liberada, entretanto, apenas nos anos críticos para estabilização do novo regime, porque durante quase toda primeira república a tônica foi a persistência das relações entre o poder central e os estados, cujo maior símbolo era a ameaça da intervenção direta (REIS, 1992, p.50). Os três grupos que ascenderam ao poder fundiram-se no Partido Federalista, organizado para dar apoio ao governo de Belfort Vieira cujo primeiro diretório foi composto por três membros de cada uma das correntes. Durante algum tempo, as arestas e desconfianças continuaram vivas dentro do

Assim, a preocupação maior dos ditos homens públicos, no final de 1899, esteve voltada para recomposição oligárquica, como bem defende o autor da matéria, que nada encontrou de útil para uma retrospectiva anual:

não obstante as reconhecidas necessidades publicas, que estão de há muito clamando remédio do governo, exprimimos o desejo de que em igual data, no primeiro anno do século vindouro possamos registrar muitos melhoramentos materiais realizados no anno que hoje começa, o progresso dos nossos costumes políticos e acentuada melhora em todos os demais ramos da atividade humana (PACOTILHA, 01.01.1900, p.1).

A despeito da fala do articulista, São Luís despertava para o século XX, como se fosse possível, somente com a mudança de século, instalar a modernidade. Pelo menos, era o que transmitiam os anúncios dos convites das elegantes festas publicadas nos maiores jornais da capital.

Contudo, nem todas as festas e salões elegantemente decorados fizeram da arcaica capital um lugar de progresso e civilidade. Pelo contrário, as notícias vindas de além-mar e das outras capitais do país corroboram para aumentar o sentimento de atraso, de decadência que emanava dos maranhenses. As ruas íngremes, estreitas e tortuosas, adornadas por uma arquitetura colonial desagradavam àqueles que almejavam a prosperidade nas feições e elegância da capital republicana e dos bulevares franceses. Nos logradouros, onde não havia distinção de espaços próprios da elite e das populações pobres, perdurava certa angústia, como bem se pode perceber no fragmento:

Todas as capitais do norte do país, desde S. Salvador até Manaós, se não tem muito prosperado, ao menos melhoraram consideravelmente de condições; só a nossa pobre São Luís se conserva ao mesmo estado em que estivera há trinta annos atrás: sempre esse mesmo aspecto sombrio, sempre esta mesma construcção sem arte, sempre essas mesmas ruas tortuosas, estreitas e mal calçadas (A CAMPANHA, 13.04.1903, p. 1).

Nos subúrbios os sintomas de modernização chegavam pelos trilhos da Ferro-Carris. Anil-Cutim, Bacanga e Turú eram lugares distantes, retratados nas imagens da *Revista*

novo partido. A realidade interna caracterizava-se pela disputa pessoal em busca do crescimento e da influência e pelas reclamações constantes em torno de privilegiamentos na divisão das nomeações públicas. Existiam três focos principais em disputa: os Vieira (Belfort Vieira e Casimiro Jr.), Benedito Leite e Rodrigues Fernandes; ficando em segundo plano Luiz Domingues e Pe. Mourão. A ascensão de Benedito Leite se configurou entre 1893 e 1897, depois de ter quebrado a resistência de Belfort Vieira. Durante estes anos, Benedito Leite exerceu, ao mesmo tempo, os mandatos de deputado federal e estadual, controlando as bancadas, exercendo uma verdadeira tutela sobre o governador em exercício e estabelecendo-se como líder da política maranhense. Em 1897, foi eleito para o senado, mas não abandonou a cadeira de deputado estadual até 1899, e nos dois quadriênios governamentais seguintes foi, de fato, o verdadeiro comandante do Estado, por trás da posição oficial de João Gualberto Torreão da Costa (1898 – 1902) e Lopes da Cunha (1902 – 1906).

do Norte, pela paisagem “selvagem” do caboclo de chapéu de palha, trajando algodão barato, pelas choupanas e escassos sítios elegantes.

Havia um anseio proeminente pelo moderno, mas uma possibilidade real de fazê-lo distante. Em 1902, o engenheiro Palmério de Carvalho Cantanhede apresenta o primeiro documento marcado por ideias sanitárias do período republicano: o relatório *Saneamento das Cidades e sua Aplicação a Capital do Maranhão*. O trabalho propõe um zoneamento ambiental para a cidade, um sistema de abastecimento d’ água, de esgoto sanitário e de remoção do lixo, e a elaboração de um plano de extensão para capital.

As ideias do engenheiro tinham fundamento nas experiências de outras cidades e nas conclusões de renomados bacteriologistas da época. Logo, é compreensível o fato do engenheiro defender uma *intervenção* intensiva na cidade construída, a qual, em seu entendimento, não tinha condições de abarcar o desenvolvimento, sendo preciso corrigir seus *defeitos* com urgência. “O plano de extensão da cidade e do alargamento de suas ruas são necessidade exigida pela hygiene, pela esthetica e pelos interesses commerciais” (CANTANHEDE, 1902, p.134).

E complementa afirmando a necessidade de

projectar alguns viaductos que tornarão a cidade de um aspecto muito mais agradável, com ruas mais direitas e que offerecem mais vantagens para os encanamentos de esgotos e agoa potável. Quanto à parte já construída, é preciso estabelecer a lei do recuo, de modo que, uma vez recuadas todas as casas, a rua apresente uma largura única, perfeitamente alinhada, com rampas uniformes e não uma rua mais larga, obedecendo a todas as sinuosidades da primitiva e com todos os defeitos do seu nivelamento (CANTANHEDE, 1902, p.134).

Infelizmente, os planos de Cantanhede (1902) ficaram restritos ao papel; frente à demanda de recursos que custariam as obras, ficou impossibilitado de realizá-las. Coincidentemente, o documento é elaborado as vésperas de um surto epidêmico de peste bubônica³⁷ na capital, deflagrando mudanças bruscas na rotina do poder público e da sociedade em geral.

Antes, porém, é importante ressaltar que a reorientação dos serviços de higiene e saúde pública passou a fazer parte da rotina da cidade, mesmo que em grande parte somente nas tintas dos jornais ou decretos-leis que não perduravam, uma vez que população

³⁷ Segundo Medeiros (2007, p. 10), a peste bubônica é uma doença causada pela *Yersinia pestis*, bactéria que se apresenta sob a forma de bacilo. A peste bubônica é uma doença primariamente de roedores e espalha-se entre eles por contacto direto ou pelas pulgas. A peste nos humanos é uma típica zoonose, causada pelo contacto com roedores infectados. A bactéria é recolhida pelas pulgas dos roedores contaminados e se multiplica no intestino destes parasitas. Quando os hospedeiros morrem, as pulgas infectadas procuram novos hóspedes. Dessa forma, cães, gatos e seres humanos podem ser infectados quando a pulga liberta bactérias na pele da vítima.

geralmente os descumpria ou não tinha como acatá-los. O próprio governo insistia em tornar concreto somente aquilo que fosse belo aos olhos e capaz de impressionar os que aqui chegavam, como revela o autor desconhecido do artigo publicado no jornal “A Campanha” de 27 de março de 1903.

A Nova Avenida

Na febre de construcções em que presentemente se abraza a intendência municipal, apparece a cada momento um novo plano que é logo executado, com a mesma imperícia com que foi cocebido. As principais ruas d'esta capital em misero estado se conservam sem que se lembre ao menos o coronel Nuno Álvares de Pinho que as deve manter com o devido asseio, pois é para isso que pagamos pesadíssimos impostos e não para a manutenção de sinecuras na intendência, conforme julga o governo. Despresa desta forma o poder municipal a utilidade publica pelo embelezamento irrisório de praças ajardinadas. Há pouco tempo, entre o largo do Quartel e o Campo de Ourique, construíram um monstruoso aborto de cimento, contendo alguns canteiros sem graça, a que deram o nome de Avenida Gomes de Castro. Para que serve semelhante obra? Ninguém o sabe dizer. Se foi Ella preparada para servir de passeio àquelles que diariamente buscam divertir-se, não attingio de certo o fim a que foi Ella destinada. Izolada completamente passa o dia inteiro sem que apareça alguém que a venha visitar. Não tendo, portanto, essa pretensa avenida utilidade e belleza, foi uma despesa improticua a que fez o nosso município, construindo a obra que mancha o Noé do senador Comes de Castro. Não satisfeita ainda a nossa prodiga intendência com as despesas que n'esta praça fez, começa agora uma nova construcção em tudo semelhante a primeira, a que dará o nome, segundo affirma, de Avenida do Coronel Nuno Pinho (A CAMPANHA, 27.03.1903, p.1).

Nas primeiras décadas do século XX, como todo o Maranhão e, sem carga de exagero, o Brasil, São Luís continuou a sofrer com os constantes surtos epidêmicos de varíola, peste bubônica, tuberculose, verminoses e doenças venéreas (ALMEIDA apud COSTA, 2004). As condições sanitárias eram completamente desproporcionais ao seu número de habitantes – ainda mais com o advento das fábricas, incitando a migração das populações rurais para o meio urbano – e os serviços públicos precários ou completamente insuficientes, quando não inexistentes.

Rumores de surtos epidêmicos assustavam a população antes mesmo de chegarem à cidade. Os jornais se incumbiam, como ainda hoje, de anunciá-los e também de alertar o poder público do perigo eminente. O primeiro caso de peste bubônica relacionado com o surto de 1903, foi anunciado em *Pacotilha* (18.01.1900, p. 1): “O primeiro caso de Peste Bubônica appareceu na Capital Federal, na ladeira do Valongo, bairro da Saúde, como já sabem os nossos leitores, atacou um menino de nome Alcides, que falleceu [...]”.

Passado alguns meses, o mesmo jornal se incumbiu de reclamar da fiscalização das embarcações que chegam ao porto da capital. A atitude do periódico nos revela que o poder

público tinha conhecimento para evitar a chegada da doença ao estado e, se não o fez, foi por ignorância ou falta de vontade política.

A proibição de entrada de generos de procedência do sul, annunciada ha dias em edital da Inspectoria da Saude do Porto, foi restringida por ordem superior aos objectos constantes de outro edital da mesma inspectoria que hoje publicamos. A repartição chefe d'esse serviço não consultou, certamente, na sua resolução, com o interesse que a saude publica exigia, o interesse dos Estados, que ficaram por essa forma desprotegidos, pela repartição geral do porto, contra a invasão da peste bubonica. Como se vê dos nossos despachos telegraphicos d'hoje, relativos a essa molestia, ella não parece em declínio, não obstante as noticias lisongeiras transmittidas há poucos dias. Entretanto nem a quarentena na Ilha Grande são feitas, como deviam sel-o e nem a Saude do Porto protege os Estados como era de seu dever. Mais do que a saude publica parece lhe estar influindo no espírito o interesse commercial, sem duvida respeitavel, mas não tanto que se sobreponha ao interesse superior de salvar os Estados do contagio daquela enfremidade. Grande numero de mercadorias, consideradas pelos competentes vehiculo de peste bubonica forão excluídas da prohibição, de forma que com ellas pode entrar essa molestia nos Estados, trazidos pelos vapores que partem do Rio de Janeiro (PACOTILHA, 04.06.1900, p.2).

Em resumo, a peste não era uma novidade do século XX e nem estava acontecendo pela primeira vez ali. Notícias sobre o mal eram frequentes nos jornais, havendo uma verdadeira fiscalização, sobretudo dos órgãos de comunicação de oposição os quais divulgavam, religiosamente, cada passo da doença. O terror começou a ganhar feições em 18 de janeiro de 1900, quando o jornal *Pacotilha* publicou o primeiro caso de peste bubônica que apareceu na capital federal. Passados alguns meses, o medo tomava proporções maiores e ia além das terras fluminenses. Boatos da doença no Ceará, no final de agosto de 1900, aumentavam o temor da peste entre os maranhenses.

Desde hontem corre noticias de apparecido a peste bubônica no Ceará e essa versão, acentuada hoje, vae em razão impressionando o público. A nossa proximidade do Estado em que rebentou a peste e a falta de meios seguros entre nós de preservação da invasão da moléstia, actuão poderosamente para que se gere o receio de que o Maranhão venha a ser por ella contaminado (PACOTILHA, 31.08.1900, p. 2).

E o jornal prossegue com sua fiscalização, relatando a chegada e saída das embarcações e a quarentena na Ilha do Medo, como observamos na matéria abaixo:

Entra amanhã no porto o paquete “Pernambuco”, sahido do Rio depois da declaração official da existência da peste bubonica n'aquella capital. Ao poder publico cumpre, pois empregar a máxima energia e solicitude, precavendo a cidade contra aquella enfermidade que esta no porto inicial da partida do paquete. Trata-se de uma questão gravíssima que interessa profundamente a saude publica e é mister que estejam as providencias empregadas no sentido indicado na altura da emergência em que nos vamos ver. O “Pernambuco” sahio do Rio depois do reaparecimento da peste bubonica; traz de lá carga e passageiros, tanto em transito, como para a nossa capital. A quarentena a que foi submettido na Ilha Grande não pode satisfazer a exigência do momento, bastando para avaliar-se o que ella foi, a simples consideração dos dias de viagem que o paquete traz do Rio ao nosso porto. É

necessário que fiquem de observação os passageiros que virem com destino a cidade e que não se permita que saltem os em transito. Mas ainda: que se impeça a comunicação com o navio vindo do porto empestado, sendo admissível somente que nelle entrem os que nelle pretenderem seguir para o norte, sahindo do mesmo apenas os que vierem para o Estado [...] (PACOTILHA, 05.06.1900, p. 6).

O governo usou de métodos ineficientes e irracionais e tentativas das mais escabrosas para combater a doença, chegando ao cercamento da região do porto.

O Maranhão não tem rampa de desembarque, a não chamamos assim, por uma figura rhetorica, à rampa que desce até as águas do porto. Uma rêde de arame farpado divide-a ao meio de alto a baixo.

- Para que é isso? indaguei.

- Foi o senador que mandou fazer, por causa da peste.

- Que peste?

- A bubônica.

- Mas o que tem a bubônica com arame farpado? repliquei ainda.

E o homem do povo a quem eu importunava com perguntas, responde de modo decisivo. – Não sei, foi o senador (MAIA, 1906, p. 43).

As iniciativas do governo não lograram êxito. Em 1903, São Luís estava mergulhada na peste e sem condições para se defender. A doença não alcançou apenas as camadas inferiores, mas solapava as classes mais abastadas. No início, os poucos médicos da capital buscaram de todas as maneiras controlar o “*mal indiano*”, sem conseguir obter resultados satisfatórios. No afã de solucionar o problema, o governo do Estado contratou o médico Victor Godinho e sua equipe, que aqui chegaram no sobredito ano, vindos da região sudeste do país.

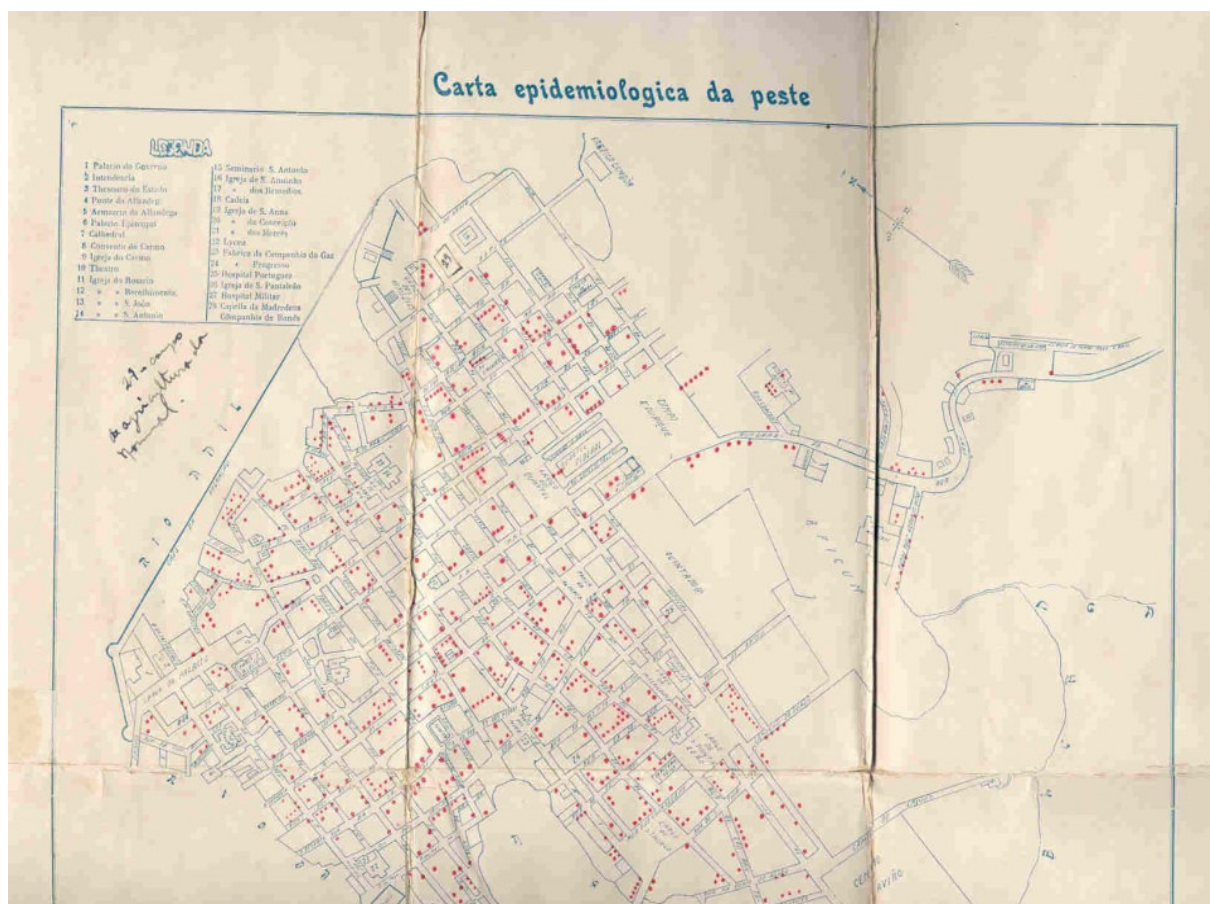
Figura 18 – O médico Victor Godinho (centro) e equipe



Fonte: Revista do Norte, 1904.

A chegada da equipe médica e a imposição de medidas, como a organização do Hospital de Isolamento (atual Hospital Geral), permitiram que, aos poucos, a cidade respirasse sem o temor permanente da doença. A peste foi paulatinamente se ausentando da capital, e o cotidiano da sociedade foi retomado. Caberia ao poder, a partir daquele momento precaver São Luís de outros possíveis surtos epidêmicos³⁸, com medidas sanitárias, de segurança do porto e higienização, o que não aconteceu.

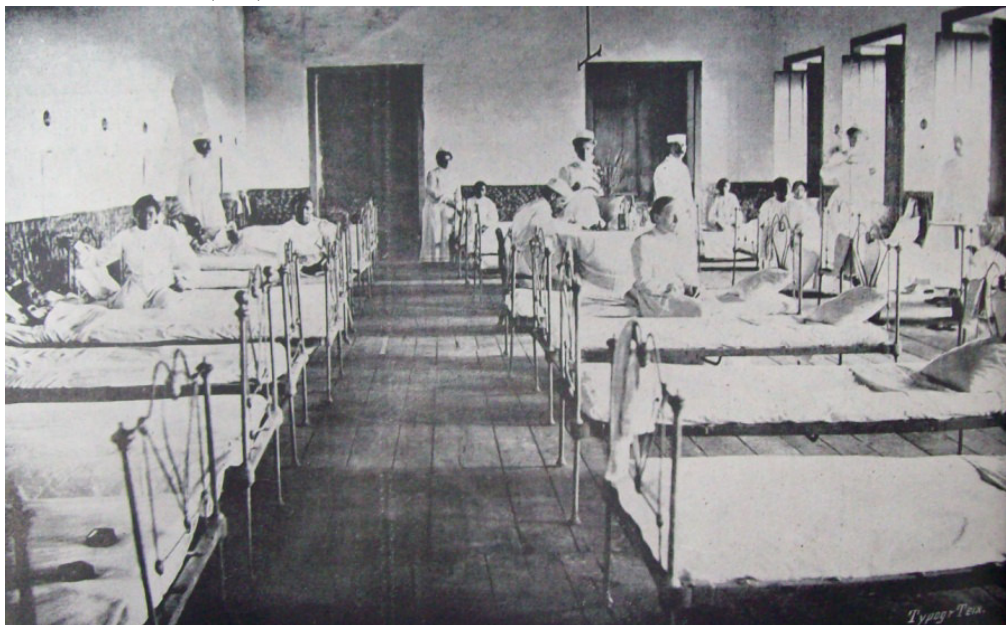
Figura 19 – Carta Epidemiológica da Peste



Fonte: Godinho, 1903.

³⁸ No final da segunda década do século aconteceu em São Luís um surto de gripe espanhola.

Figura 20 – Enfermaria geral das mulheres do Hospital de Isolamento do Maranhão – São Luís (MA)



Fonte: Revista do Norte, 1904.

Passadas as conturbações da peste, os governos seguintes tencionaram mudanças na paisagem urbana. Pouco foi realizado, pois, segundo o poder público, as dificuldades econômicas eram obstáculos para o progresso. Como exemplo de medidas realizadas e comuns no contexto, observamos a gestão de Mariano Martins Lisboa Neto, na condição de intendente municipal. Substituiu Raul da Cunha Machado, sendo eleito com 1.413 votos, em 31 de agosto de 1909, empossou-se em 01 de janeiro de 1910, exercendo o cargo até dezembro de 1912.

No primeiro ano de mandato, realizou uma série de obras. Entre estas, destacam-se: calçamento de ruas; construção de praças; reforma do Largo do Quartel, que recebeu canteiros, bancos de ferro e madeira e passou por um processo de arborização; reforma de prédios públicos; construção do Mercado na Praça da Alegria; construção de ponte no Cutim do Padre; aterro no Caminho Grande; finalização da Praça Gonçalves Dias; edificação de estátua em homenagem a Benedito Leite; colocação de um chafariz na Avenida Maranhense, em frente ao prédio da Intendência; assinatura de contrato com The Maranhão Obras Company Ltda para melhoria da iluminação pública e particular; aumento do número de carros de limpeza puxados por tração animal; e contrato de profissionais portugueses para extração e tratamento de pedras da região de Icatu, que serviriam para o calçamento das ruas da cidade (DIÁRIO OFICIAL, 1911).

A iniciativa mais contundente para tentar solucionar os graves problemas de infraestrutura da capital foi instituído por meio do Decreto nº 81, de 22 de outubro de 1918,

que criou o Serviço de Profilaxia Urbana e Rural. Este tinha a finalidade de fiscalizar as condições de higiene, inclusive das residências, principalmente, dos baixo-sobrados.

Na década de 20, o aludido serviço começou a combater esse modo de habitação, retirando, aos poucos, dos andares térreos a função de moradia, obrigando os proprietários a pô-los em boas condições higiênicas, o que desestimulou a renovação do aluguel. Posteriormente, na luta pelos melhoramentos da salubridade da capital, passou a fiscalizar não só os casarões como também as casas dos chamados “bairros pobres”.

No auge das discussões da problemática da insalubridade de São Luís, característica comum de várias urbes brasileiras, o engenheiro Eurico Teles de Macedo apontou soluções para combater o problema. Sua proposta, contida em artigos de jornais, aconselhava as pessoas pobres a se deslocarem para a zona rural, seu verdadeiro *habitat*. Alegava ser ótimo local para a população plantar seu pomar, criar aves e desenvolver um conjunto de “pequenas indústrias”.

O local escolhido para aquele *habitat* era marginal à linha férrea. De acordo com o técnico, o governo tinha obrigação de escolher centros salubres, com água limpa, um serviço ferroviário suburbano condicionado aos horários das fábricas, repartições públicas e estabelecimentos comerciais, para promoção de uma vida cômoda para as pessoas. Para a classe mais abastada cogitou, *a priori*, a construção de um bairro em São José de Ribamar ou Olho d’Água, ideia logo refutada, devido à distância e dificuldade de transporte. Pensou, então, na Ponta d’Areia e São Marcos, distantes somente três quilômetros do centro, com uma vasta área de terrenos até então desocupados. Porém, para que isso ocorresse, era necessário que o governo edificasse uma ponte ligando este novo bairro ao centro. Para encerrar, Eurico de Macedo explicou que para nossa cidade ser salubre, deveria atacar os fatores já citados e também finalizar a construção dos esgotos iniciados no período do governo Luís Domingues (1910-1914).

2.3 O decênio de 20: a derrocada do pessimismo

No final dos anos da segunda década do século XX, o discurso pleno da trilogia do progresso continuou com alicerces pautados em urbanizar, civilizar e modernizar, já agora com os serviços de bondes elétricos, água encanada, sistema de esgoto e luz elétrica a ganharem os *primevos* rebocos de suas paredes, infelizmente frágeis. Fortificou-se, também, uma mobilização destacada no sentido de conferir à cidade outra imagem, incentivando-se a

construção de espaços públicos, de vilas operárias, erradicações dos cortiços e moradia nos baixos sobrados.

Não há como desconsiderar que a década de 20 demarca a implantação dos planos de urbanização (que há muito vinham sendo pensados pelos administradores e por parte da intelectualidade local). É também nesse período que, em função da incidência constante da proliferação de doenças, medidas mais enfáticas começaram a ser adotadas em relação à sanitização dos espaços públicos e moradias. O uso do Regulamento Sanitário do Estado, datado de 14 de dezembro de 1894, passou a ser executado de maneira mais sistemática e ostensiva.

Quando comparada a outras capitais brasileiras, a São Luís dos primeiros ares da década de 1920 era uma cidade pequena, de 52.929 habitantes (MARANHÃO, 1925, p.47), a conviver com uma arquitetura dos tempos de Colônia e Império, a gritar por reformas, sobretudo, na Praia Grande e no Desterro. Possuidora de um incipiente comércio, assegurado por firmas tradicionais, como Cunha Santos & Cia., Martins Irmão & Cia., Lages & Cia., Meireles & Cia., Francisco Aguiar & Cia; do lucrativo mercado da jogatina, e dos sedutores empórios das meretrizes, tinha sua economia pautada na exportação de algodão, babaçu (consolidado na primeira Guerra Mundial) e na produção do parque fabril, principalmente têxtil, inaugurado no final do século XIX.

Segundo Paxeco (1922, p. 127),

Em 1921, São Luís era dividida em três áreas: urbana, suburbana e rural. Conforme Luso Torres, prefeito do município, contavam-se na área urbana, do palácio Dois Leões até o quartel do Campo d'Ourique, 5.922 prédios e 35.208 pessoas; na suburbana, do final da rua Oswaldo Cruz até a Ponte do Cutim, 512 prédios e 10.646 pessoas. Um total de 8.416 casas e 45.518 habitantes. Moradias cobertas de telhas 5410, destas 93 não pagavam imposto predial, por pertencerem aos governos federal, estadual e municipal, ou servirem de sede a cultos e instituições de caridade, 122 pela pobreza dos seus proprietários, 77 por serem construções ou reconstruções, isentas por lei. Em São Luís, no mesmo período, existiam 2 parques, 4 avenidas, 14 praças, 72 ruas, 26 travessas, 2 becos, 4 praias, 8 arrabaldes (Camboa, Anil etc).

Se por um lado, o centro da capital guardava suas permanências de outrora, sem modificações relevantes na arquitetura, o subúrbio, em contrapartida, promoveu um aumento significativo do perímetro urbano, constituído a bem dizer de casebres de palha e taipa, a formar bairros como Baixinha, Camboa do Mato e Codozinho.

No Relatório apresentado à Câmara Municipal, em 1920, o intendente José Luso Torres³⁹ reclama a construção de novas escolas no subúrbio do Anil em demanda ao contingente de alunos:

O número de escolas da capital é mais que suficiente para atender à necessidade da população, contanto que as instalações sejam melhoradas, tirando-se as escolas da indigência em que se encontram abandonadas, há tantos anos. Nas localidades do interior do município, não há, porém ensino público. No Anil, até estes últimos meses, havia somente duas aulas subvencionadas com quantia muito pequena, sem material. A realidade é que deve haver ali mais de uma escola regular. O Anil precisa de uma escola de grande lotação, provida de material e servida por professores regulares, pois grande é o número de crianças ali existentes (TORRES, 1920, p. 1).

Analisando a fala de Luso Torres, a capital (aqui compreendida como o núcleo central da cidade) não tinha alcançado um crescimento educacional relevante nas últimas décadas, visto que escolas antigas suportavam a quantidade de alunos⁴⁰. Em contrapartida, o Anil, que desde o final do século XIX abrigava a Fábrica de Tecidos Rio Anil, exigia novas instalações.

Não encontramos nenhum documento que informe a construção das novas escolas do Anil. Contudo, no próprio Relatório apresentado por Torres, as informações sobre as finanças municipais nos levam a crer que, se o Estado não executou a obra, o município não a fez. Segundo o intendente, para aquele ano o crédito votado para a realização de obras públicas era de pouco mais de sessenta mil contos de réis. Valor que serviria apenas para empreender “algum esforço se a empregado para melhorar o que de pior e de menos difícil remoção vai encontrando a administração do município” (TORRES, 1920, p. 3).

As fragilidades inerentes do baixo orçamento tornaram-se mais desconfortáveis naquele ano, em virtude dos agravos de fenômenos naturais:

O rigoroso inverno deste ano danificou varias ruas, a cujos concertos a municipalidade teve que atender, com urgência, por isso que o respectivo transito já se ia tornado penoso para as pessoas, e impraticavel para os carros e automóveis. Salientam-se, neste caso, as ruas Coronel Manuel Inácio, o trecho da Madre Deus, entre as ruas da Palha e Cajazeiras, a do Caminho da Boiada, bem como a estrada que vai ao matadouro Modelo. A primeira, que era macadamizada, e trecho citado, que era um areal intolerável foram calçados. Nas outras ainda se esta procedendo ao serviço de sargetas de pedra e aterro das erosões produzidas pelas águas pluviais, para se fazer macadame. Também sofreu estragos do inverno o Cemitério

³⁹ Segundo Buzar (2006), José Luzo Torres foi oficial do Exército e deputado estadual, assumindo o cargo de intendente em janeiro de 1919. No período em que permaneceu no exercício da função sanou as finanças municipais e promoveu significativo impulso na educação, com a construção de novas escolas em várias regiões da cidade, organizando o ensino primário. Inaugurou a Vila do Anil e construiu pontes de cimento armado e reservatórios subterrâneos.

⁴⁰ Consideramos nesta situação os outros relatórios de intendentess e governadores que antecedem o período de Luso Torres, os quais mostram a não necessidade de novas escolas no núcleo central da cidade.

Municipal, onde ruíram cerca de 70 metros de muro na parte que fica junto ao asilo de leprosos. Ali caíram também alguns metros da muralha das catacumbas que imediatamente foi consertada (TORRES, 1920, p. 3).

Nesse sentido, os habitantes citadinos compartilhavam de problemas relativos a serviços de esgotos, sujeição permanente aos flagelos de epidemias, transporte coletivo (bonde), iluminação pública, abastecimento de água, moradias insalubres, enfim, uma profunda escassez de serviços urbanos, herdados da Colônia e do Império. Na avaliação de Silva (1999, p.141) tratava-se de “uma herança maldita, pois que, ao longo de toda sua existência, se constituirá em um problema, cuja solução será sempre maior que o engenho daqueles que tinham a obrigação de resolvê-lo”. Situação que se fez complexa no regime republicano, uma vez que a escassez de serviços se transformou em crise de serviços.

De um lado, pela ameaça de acirramento das contradições sociais provocada pela ausência de infraestrutura, divergindo dos tempos escravocratas, quando os direitos sociais permaneciam rigidamente agrupados e a dinâmica do poder era visivelmente excludente; pelo consumo privilegiado dos serviços existentes; pela própria necessidade do Estado de imprimir uma ação disciplinadora e eficaz sobre o urbano, entre outras coisas, para criar as condições de acumulação, de controle político na cidade; e efetivação do novo regime, uma vez que a permanência da cidade imperial impossibilitava uma representação física da república, e nada melhor do que a imagem como veículo de comunicação entre o povo, que permaneceu margem do processo, simples espectadores, e as personagens centrais do evento de 15 de novembro.

Diante da situação, o Estado encontrou no uso sistemático e ostensivo do Regulamento Sanitário do Estado – sancionado pelo primeiro vice-governador do estado, Dr. Casimiro Dias Vieira Júnior –, uma forma de controle social e ordenação do espaço que, dentre outras coisas, rezava sobre a medicina preventiva. A classe menos abastada da cidade foi punida com sanções legais (multa e até prisão) pela construção de casebres de palhas nos arredores do sítio urbano e foi obrigada a adotar um padrão de moradia, mesmo sem recursos financeiros, o que iria incorrer no distanciamento dessa população para lugares menos privilegiados do ponto de vista do valor imobiliário.

Coube ao Serviço de Profilaxia Rural a intensificação da inspeção dos regulamentos do serviço sanitário, gerenciado, na época, pelo engenheiro-chefe Eurico de

Macedo, autor da série *O Maranhão e Suas Riquezas*⁴¹, publicado no jornal *Pacotilha* nos anos 20.

As medidas sanitárias eram tão intensas que, em 1928, as ações do Estado no sentido de conter a expansão de epidemias já eram apresentadas nos jornais locais como problemas adicionais aos já existentes e não mais como benefícios à população. A matéria publicada no jornal *Pacotilha* (12.09.1928, p. 2) com o sugestivo título *A epidemia do malefício da Prophylaxia* demonstra claramente essa conjuntura.

Entre os pontos mais debatidos pelo Serviço de Profilaxia constava a proibição de alcovas nas novas construções⁴², o que interferia diretamente no aumento expressivo da segregação da pobreza. A imposição de um padrão de moradia e de certas condições de higiene inviabilizava a permanência da grande maioria dessa população de recursos financeiros parcos em áreas privilegiadas. Além disso, a visão moderna de urbanismo de quem estava à frente do Serviço de Profilaxia, exigia o afastamento desses moradores indesejáveis, a exemplo do ocorrido no Rio. Ainda que de maneira não muito evidente, a matéria abaixo suscita essa discussão:

Procurar, pois, o *habitat* para a pobreza, onde ao lado dos trabalhos domésticos que a família do operário faz para ajudar o chefe no granjeio da subsistência, e impedir que as moléstias resultantes de tão grave circunstancia dizimem os adultos e aniquilem as crianças é uma das raízes do problema do saneamento e, mais do que isto, é uma obrigação moral daqueles que assumiram a responsabilidade de governar. O *habitat* para a pobreza só pode ser a zona rural, servida de transporte barato e rápido. A zona que satisfaz tal ponto de vista, é, a meu ver, a marginal da linha férrea, porque o governo federal, que dela está de posse, igualmente está interessado em prestar todo o auxílio para melhorar as condições de vida às classes pobres (MACEDO, 2001, p. 28).

A profilaxia do espaço urbano de São Luís era assim definida pelas autoridades responsáveis pela execução desse serviço. Aparentemente, o engenheiro-chefe do Serviço de Profilaxia Rural estava preocupado com o bem-estar da população mais pobre, dispondo-lhe meios para a melhoria da qualidade de vida e recursos fundamentais para sua subsistência. Porém, a observação mais apurada das afirmativas de Eurico Teles de Macedo de que “o *habitat* para a pobreza só pode ser a zona rural” e “a zona que satisfaz tal ponto de vista, é, a meu ver, a marginal da linha férrea” visualizadas acima, mostram quais eram as preocupações principais da urbanização do período.

⁴¹ Atualmente essa coletânea de artigos fora transformada em livro e publicada pelo Governo do Estado na série *Maranhão Sempre* com o mesmo título publicado no periódico.

⁴² A alcova, pequeno quarto sem iluminação natural e pouca ventilação, foi proibida na construção de novos prédios na década de 1920 pelo Serviço de Profilaxia Rural, pois, era vista pelos técnicos desse órgão como sendo um ambiente propício à propagação de doenças.

A primeira preocupação diz respeito à retirada da pobreza do núcleo urbano de São Luís, daquele lugar onde estavam as elites comerciais e políticas da cidade; a segunda, diz respeito à segregação dessa pobreza em locais ainda pouco povoados e bem distantes da cidade, longe o suficiente para evitar a propagação de doenças, mas, acima de tudo, longe o necessário para esconder-se dos olhos dos nobres visitantes europeus e mesmo daqueles de cidades vizinhas.

Nos primeiros anos da década de 20, era governador do Estado Urbano Santos, eleito para o período de 1918 a 1922. Suas políticas e os anseios de articulistas afluíam perfeitamente para a edificação de uma nova cidade, embelezada e salubre. Para obter a urbe desejada, o político impetrou uma série de ações, tais como: contrato com o governo federal mediante o custeio pela metade do serviço de profilaxia urbana e rural; contrato com a Fundação Rockefeller para a erradicação da malária e início da construção do leprosário do Sá Viana; a continuidade da Estrada de Ferro São Luís - Teresina (1921); a edificação do prédio da Escola Benedito Leite; e a reforma do Quartel do Campo d'Ourique e do teatro da cidade, redenominado como Teatro Artur Azevedo.

Mediante uma reforma da Constituição Estadual, aprovada em fevereiro de 1919, Urbano Santos determinou, em parágrafo único, que na capital haveria um prefeito de livre nomeação e demissão do Presidente de Estado⁴³ (DIÁRIO OFICIAL, 25.02.1919, p.2). Tal medida foi tomada a fim de evitar conflitos entre governador e prefeito, tal como o ocorrido entre Clodomir Cardoso, chefe do poder municipal, e o representante do Estado, Herculano Parga (1914-1918).

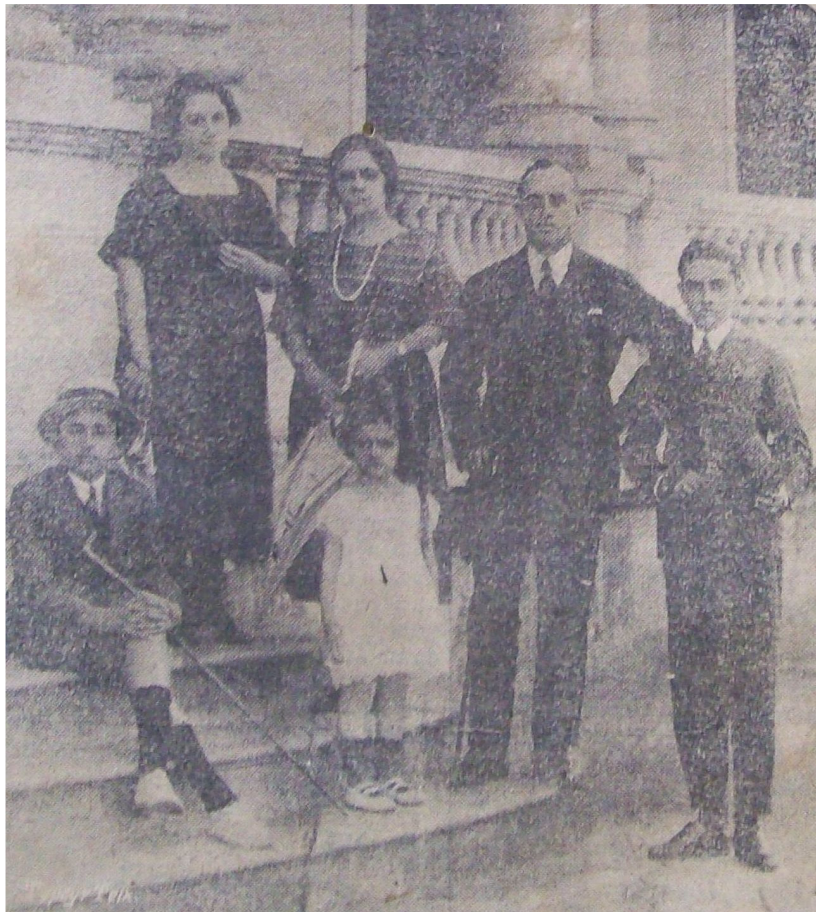
Apesar de todas as alterações empreendidas pela administração do Estado, inclusive o mando no poder público da municipalidade, a cidade não absorveu uma cenografia moderna. Prosseguiu sua jornada com um calçamento incipiente, o leprosário do Sá Viana ficou inconcluso e os serviços de saneamento básico continuaram precários e restritos a uma parcela da sociedade possuidora de cabedal econômico satisfatório.

Coube a Godofredo Mendes Viana, Presidente do Estado no período de 1923 a 1926, a implementação de políticas públicas urbanas que visavam mudar o cenário da capital, dando-lhe condições, pelo menos aparente, de certo desenvolvimento. É importante frisar que algumas medidas vinham sendo tomadas frequentemente para amenizar a problemática da oferta dos serviços essenciais. Na gestão de Urbano Santos projetou-se a tomada de um empréstimo em Nova York (1921), com o propósito de promover melhoramentos urbanos,

⁴³ Na reforma constitucional de 1919, a designação Governador do Estado passou para Presidente de Estado.

sendo o mesmo interrompido em razão de problemas internos no Estado (PALHANO, 1988). Nesse governo aconteceu ainda a desapropriação das terras do município onde correm os rios Angelim e Batatã, para aproveitá-los “no serviço de canalização e distribuição d’água na capital” (TORRES, 1920, p. 5).

Figura 21 – Godofredo Viana e família



Fonte: Jornal “O Dia”, 1923.

Nessa época, os termos *melhoramentos e embelezamento* eram uma constante na imprensa da época e nos relatórios de governo entregues ao Congresso no fim de cada ano, traduziam o desejo de uma infraestrutura urbana existente em outras regiões brasileiras: luz, saneamento básico e tração elétrica. A rigor, a ideologia da modernização era incompatível na capital maranhense, que convivía ainda com bondes animálicos, sobre os quais assim se pronuncia o então senador Magalhães de Almeida, em discurso na tribuna do Senado da República:

Os bondes de São Luís (os animálicos) melhor fora que nunca existissem. Eram vergonha e humilhação permanente para a cidade. Na espécie, deviam ser únicos. Uma carriola de três ou quatro bancos, desengonçada, sacolejante, suja, indecente, puxada por burricos lazentos e trôpegos que nem mesmo fustigados implacavelmente por incessantes chicotadas dos boleiros conseguiam fazer um

pouco mais rápido o percurso, ou vencer pequeno declive do terreno sem apearem-se os esforçosamente poucos passageiros do veículo. Dotar a capital do Estado desses serviços indispensáveis seria, a um só tempo, ato de justiça, de previdência e de governo, porque seria dar-lhe aquilo que a sua população há muito se chama e tem direito [...] (BRAGA, 1992, p. 58).

O bonde, que outrora fora alegoria do progresso, era, na década de vinte do século XX, reinventado como representação material do atraso da cidade. A eletricidade deixava a desejar: o serviço inaugurado em 1918, pelo então intendente Clodomir Cardoso, em convênio com a empresa A.L. Griffith William, era muito precário e constantemente criticado. De igual maneira continuavam os serviços de abastecimento d'água. Em 1920, a Companhia das Águas de São Luiz só dispunha de 33,3 litros em média para cada pessoa, diariamente, quantidade inferior às reais necessidades *per capita*, tendo em vista serem os cálculos previstos de 120 litros diários (PACOTILHA, 28.03.1923).

Para mudar os rumos dos serviços essenciais em São Luís, o governo de Godofredo Vianna assinou um novo contrato, a 26 de março de 1923, com uma empresa americana. Tratava-se da ULEN & COMPANY, companhia que teve o encargo de efetuar a “construção das redes de abastecimento de água e de esgoto, fornecimento de energia elétrica para luz, tração (bonde) e força, inclusive a instalação de maquinismo para prensagem de algodão” (DIÁRIO OFICIAL, 17.07.1925). A empresa permaneceu por 20 anos na cidade, quando o governo estadual rescindiu o acordo estabelecido.

O contrato firmado entre governo e empresa incluía um empréstimo, dado que as finanças estaduais não permitiam tão grande empreitada. Portanto, a ULEN & COMPANY não apenas foi responsável pela execução da obra, como permitiu a aquisição dos recursos necessários, situação esta que dividiu as opiniões na sociedade. Jornais como a *Pacotilha* e *Diário de São Luiz* defendiam o empréstimo e a atuação do governo. Para eles, o povo não poderia contestar um governo que lhes estava prestando serviço de tanta grandiosidade e há muito desejado. Em contrapartida, o *Folha do Povo* questionou o empréstimo e os prejuízos que ele poderia trazer (CAMPÊLO, 1991, p. 32), dado que a empresa exigia garantias

representadas pela renda bruta dos impostos sobre os gêneros de produção do Estado, transmissão de propriedades, adicionais, prensagem de algodão, armazenagem e capatazia. Também seria garantia a receita bruta da rede de esgotos e abastecimento de água e dos serviços de força, luz, bonde elétrico, além do governo garantir que aumentaria essa receita a mais de dois mil quinhentos réis, por ano, quando as obras fossem concluídas, ficando claro que essas receitas estavam livres de quaisquer encargos (CAMPÊLO, 1991, p. 32)

Para defender-se das críticas o governo construiu uma imagem da ULEN que lhe impunha um currículo inquestionável para realização da obra, capaz de justificar todas as quantias arroladas no processo. O governo informava que a ULEN, em associação com a Stone & Webster, outra empresa americana, já haviam cumprido perto de cem contratos semelhantes ao que estava sendo celebrado com o Estado do Maranhão, envolvendo quantias muito maiores, e que, no mesmo período em que os norte-americanos realizavam as obras em São Luís, executavam serviços em vários países da América Latina e nos Estados Unidos (PALHANO, 1988).

Contudo, Palhano (1988) nos assegura que a empresa não passava de um escritório na Broadway dedicado ao assessoramento de projetos governamentais no exterior, ao mesmo tempo em que oferecia financiamentos agenciados.

Apesar das acirradas discussões entre situacionistas e oposicionistas, frequentemente publicadas nos jornais da época, a ULEN deu início às atividades, acompanhadas de perto por Godofredo Vianna que, com esmero, fazia-se presente durante todo o andamento dos trabalhos. O jornal *O Dia* também acompanhou de perto a execução dos projetos, publicando não somente textos informativos, como fotografias dos trabalhos.

Figura 22 – Godofredo Viana em visita às obras da Ulen



Fonte: Jornal “O Dia”, 1923.

Figura 23 – Prédio da Ulen



Fonte: Jornal “O Dia”, 1923.

Figura 24 - Reservatório d’ água no Sacavém



Fonte: Jornal “O Dia”, 1923.

Figura 25 – Obras da Ulen: esgotos no Cais da Palmeira



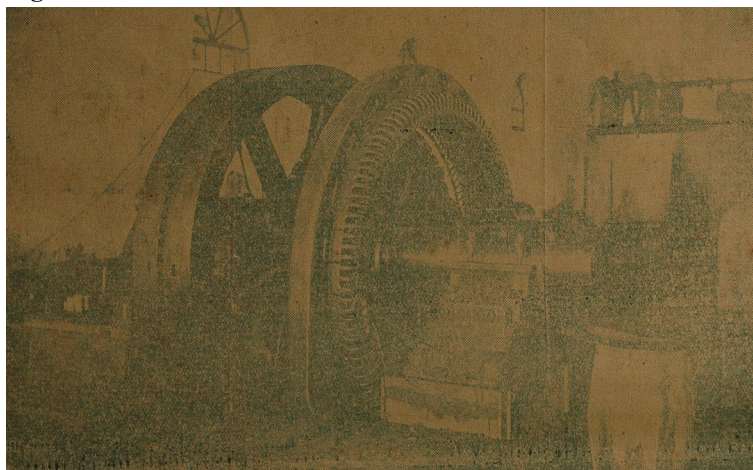
Fonte: Jornal “O Dia”, 1923.

Figura 26 – Obras da Ulen na Rua Coronel Collares Moreira



Fonte: Jornal “O Dia”, 1923.

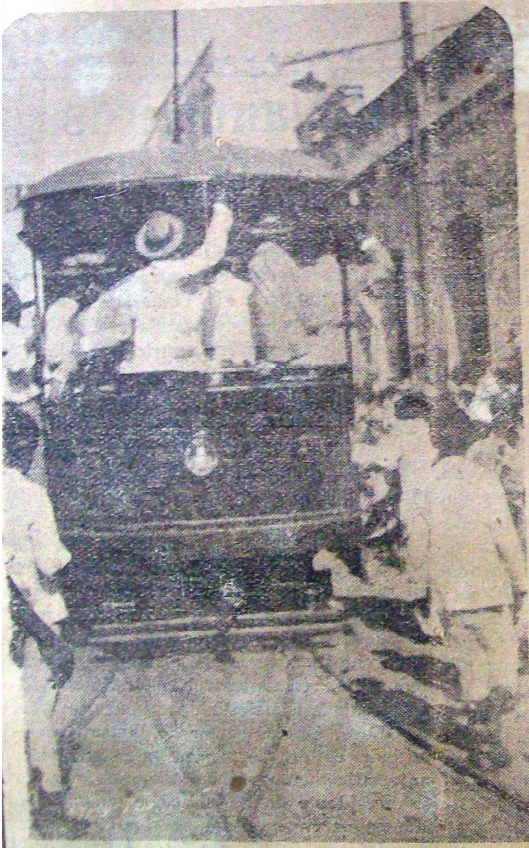
Figura 27 – Usina Elétrica da Ulen



Fonte: Jornal “O Dia”, 1923.

Figura 28 – Inauguração dos bondes elétricos: “O bonde em marcha triumphal”

TESTEMUNHOS DA APOTHEOSE
 :: A experiencia dos bondes ::



Não obstante a grita apaixonada dos inimigos do Progresso e do Governo, o povo, soberano e justo, prestou a sua homenagem ao filho querido desta terra, ao grande brasileiro Presidente Godofredo Vianna, sobre cuja cabeça, altiva e pura, cahem as bençãos de todos os que amam esta terra.

O bonde em marcha triumphal

Fonte: Jornal “O Dia”, 1923

Figura 29 – Inauguração dos bondes elétricos: “Testemunhos da Apotheose”



Fonte: Jornal “O Dia”, 1923

Figura 30 – Inauguração dos bondes elétricos: pessoas nas ruas



Fonte: Jornal “O Dia”, 1923.

Não somente os serviços essenciais receberam atenção na década de 20. Em matéria publicada no jornal “O Dia” (1924), assinada por um articulista chamado Brutus, sob o título “*A caminho da grande cidade do futuro: A remodelação da cidade de S. Luís – A construção do grande parque*”, temos acesso a um projeto de construção de uma nova cidade que seria erguida nos arredores do atual Parque Urbano Santos.

Segundo Brutus, em 1922, na *Exposição do Centenário da Independência do Brasil*, realizada na capital do país, Rio de Janeiro, foi apresentada, nos mostruários do Maranhão “uma grande planta da cidade⁴⁴”, organizada sobre a recomendação de Godofredo Vianna⁴⁵ (O DIA, 1924). A planta era dividida em duas partes:

Na primeira esta levantada a cidade velha, com todos os por menores, como actualmente esta sobre ella, marcados a traços leves, os projectos de remodelação que se pretendem fazer. Na segunda divisão, compreendendo a parte leste de S. Luís que começa no Parque Urbano Santos, antevê-se a cidade nova: o grande plano da cidade do futuro, cuja execução com os melhoramentos prestes a serem inaugurados, não pode demorar (O DIA, 1924).

E continua o articulista, estabelecendo uma análise sobre as expectativas do povo:

A cidade sente, com o projecto da viação urbana, a necessidade de remodelação e mais ainda de expansão. O povo já nos deu exemplo bastante significativo. Dia a dia vae abandonan-lo a cidade e retirando-a para o caminho do Anil. A velha cidade de S. Luís esta fadada a transpor-se para parte mais alta da ilha. Dentro em breve, da parte baixa apenas restará o bairro commercial [...] (O DIA, 1924).

A planta em questão não foi executada, porém dela decorreram outras propostas. A firma A. Lima & Irmão, em 1924, apresentou a Godofredo Vianna um projeto para construção de um grande parque com pavilhões modernos para diversões e, ao mesmo tempo, com aspecto de ornamentação. O lugar seria um espaço dedicado ao lazer e, sobretudo, um apelo à modernização, aspectos elogiados por Brutus:

não pode ser considerado o projecto da firma A. Lima & Irmão uma excentricidade, mas sim effeito de uma corrente moderna de urbanismo, exigida pela evolução porque passamos. Se com o desenvolvimento da cidade não se procurasse os meios de distração, os logares de respiração e de esquecimento das labutas do dia, a perturbação que nos dá o movimento incessante de uma cidade será muito peor [...]. Uma cidade sem parques, sem centros públicos de distração leva os habitantes a morrer de intoxicação (O DIA, 1924).

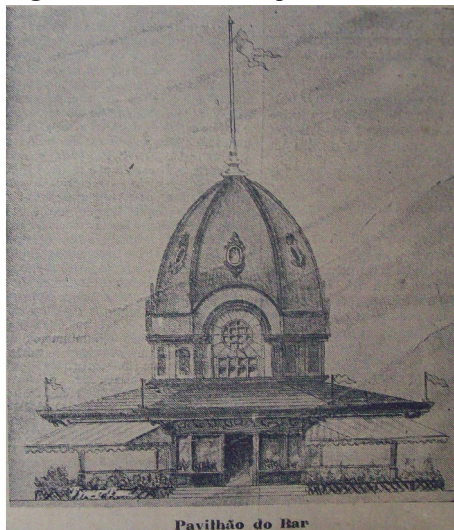
O projeto do parque pretendido pela empresa continha diversos pavilhões que seriam construídos de madeira de lei, com base de alvenaria, ornamentação sobreposta, como fossem: molduras, florões artísticos etc. Entre as áreas de lazer havia previsão de um pavilhão de tiro ao alvo, salão de danças, um grande bar, coreto, salão de música, jardins contornando

⁴⁴ Infelizmente, em virtude do fechamento da Biblioteca Pública Benedito Leite, no período de realização da pesquisa não nos foi possível localizar nos jornais a referida planta. A mesma também foi encontrada no Arquivo Público do Estado do Maranhão.

⁴⁵ O articulista responsável pela matéria responsabiliza Godofredo Vianna pela elaboração da planta, porém, a exposição do centenário foi realizada em 1922, ano em que o Presidente do Estado do Maranhão era Raul da Cunha Machado.

as construções, pequeno lago artificial, gôndolas para crianças, pavilhão de esportes, um carrossel circular movido à força motriz, teatro-cinema com lotação para 400 pessoas.

Figura 31 – Desenho do pavilhão do Bar



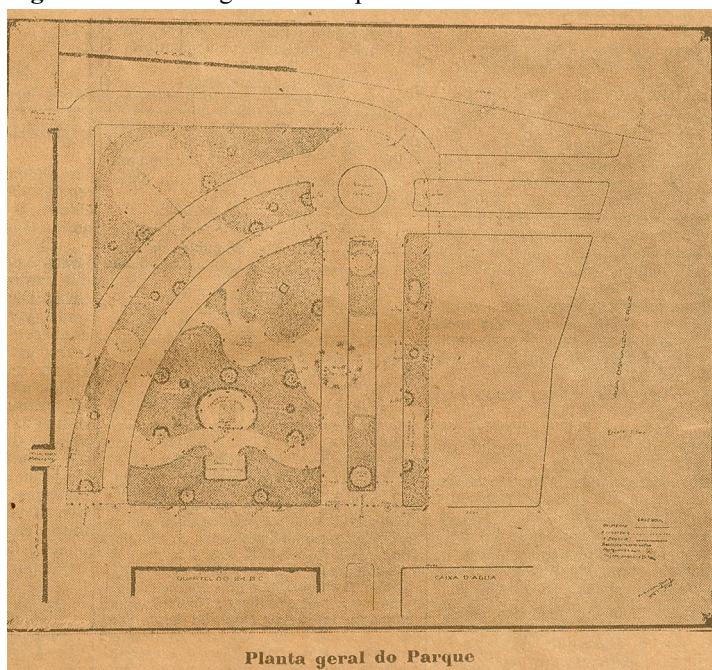
Fonte: Jornal “O Dia”, 1924.

Figura 32 – Desenho do pavilhão do Cinema



Fonte: Jornal “O Dia”, 1924.

Figura 33 - Planta geral do Parque



Fonte: Jornal “O Dia”, 1924.

O parque em questão não saiu do papel, mas sua formulação demonstra como a cidade estava sendo questionada, não apenas pelo poder público, mas também pela iniciativa privada. Em verdade, os grandes projetos pensados e executados na década de 20 e várias iniciativas do período anterior partem de iniciativas particulares, cabendo ao poder público em

muitas circunstâncias apenas a autorização. Outra questão anotada no projeto é o urbanismo moderno como referência desde os anos 20 na capital. Tal assertiva contraria a escassa historiografia sobre o assunto que demarca os anos 30, especialmente a partir da gestão municipal de Octacílio Ribeiro (assunto tratado no capítulo seguinte), como início do urbanismo moderno em São Luís.

Finalizada a gestão de Godofredo Viana, foi eleito para o quadriênio seguinte José Maria Magalhães de Almeida. Afetado pelas dificuldades financeiras do Estado, pouco fez para melhorar os aspectos da capital. Justificava-se, segundo os relatórios de governo entregues anualmente a Congresso, em decorrência, principalmente, do volume de empréstimos anteriormente adquiridos. A iniciativa maior nesse sentido partiu da municipalidade. Jayme Tavares, nomeado prefeito (março de 1926 a novembro de 1927) fez erguer algumas obras de destaque, entre as quais a construção da Avenida Beira-Mar, a reforma de antigas estradas do interior da ilha (a São Luís – Anil, Anil – Olho D’Água, Anil – São José de Ribamar, dentre outras) e a edificação de pontes de concreto armado nos riachos Turú e Alto Cutim.

A Avenida Beira-Mar foi considerada neste período pela imprensa da época como símbolo da modernização, ainda mais quando a cidade assistia a um considerável aumento do número de automóveis no trânsito da Ilha.

Figura 34 - Avenida Beira-Mar



Fonte: Foto Studio Edgar Rocha.

CAPÍTULO 3 - OS ANOS 30: da decadência à “modernidade”

Os anos de 1937 a 1945 foram sentidos no Maranhão, ou pelo menos, noticiados nos veículos de comunicação censurados pelo governo, como momentos de prosperidade. Nesses oito anos, o Estado foi governado por Paulo Martins Ramos de Sousa na condição de interventor. Sua presença no poder esteve completamente vinculada aos acontecimentos no poder central, o que veio a lhe atribuir certos “méritos”.

Desde 1930, o cargo mais elevado da república estava ocupado por Getúlio Vargas, ali posto via revolução. Vargas assumiu a cena política comprometendo-se a mudar os rumos do Brasil, colocá-lo no caminho da modernização, definindo como meio o desenvolvimento urbano e industrial das cidades, em muitos aspectos nacionalistas. Sua ascensão ao poder representou o rompimento, pelo menos aparente, com os setores políticos e econômicos tradicionais, há muito reclamado pela sociedade brasileira. Na economia, o então presidente, fortaleceu a indústria, implementou as primeiras leis trabalhistas e criou o salário mínimo.

Paulo Ramos, seguindo as diretrizes nacionais, organizou um governo que procurou romper com o estágio de decadência latente e instaurar a modernização. Dadas as dimensões territoriais da Ilha e a ausência de gente para povoar toda a área, encontrou na capital o caminho para o progresso. Contudo, para que São Luís atendesse aos interesses do governador foi preciso que a mesma passasse por mudanças estruturais no espaço urbano. Para tanto, os oito anos de intervenção foram marcados pelas notícias constantes de intervenções, que iam desde calçamento de ruas, desapropriação de prédios, abertura de avenidas, mudanças na legislação e formulação e execução de planos de remodelação da cidade.

Para implementação das políticas públicas o interventor convidou para ocupar o cargo de prefeito José Octacílio Saboya Ribeiro, engenheiro cearense, formado pela Escola Politécnica. Sua curta permanência no município, apenas alguns meses, foi marcada pela introdução do chamado urbanismo moderno. Em seguida, o cargo foi ocupado pelo médico maranhense Pedro Neiva de Santana, dando continuidade às propostas do regime autoritário.

Neste capítulo nos propomos a investigar os anos de 1937 a 1945, tão relevantes para São Luís. O período em questão também é peculiar pela intromissão do Estado na tomada de decisões e, sobretudo, por manter um aparente projeto nacional, que vislumbrava o ordenamento do espaço urbano, a partir da adoção de planos.

3.1 O Estado Novo a serviço da cidade: o governo de Paulo Ramos e a remodelação da capital maranhense

Instituído o Estado Novo⁴⁶ ou Estado Nacional (como prefere Francisco Campos), Getúlio Vargas encontrou na condição de governador do Maranhão, Paulo Martins Ramos de Sousa, que havia vencido as últimas eleições indiretas em 1936, e, prontamente, o nomeou como Interventor Federal, por meio do decreto de 24 de novembro de 1937. Investido no cargo de primeira magistratura do Estado em 15 de agosto de 1936, sua saída só aconteceria com o fim do regime, em 1945. Nesse ínterim, adotou uma postura condizente aos interesses do Estado Autoritário, tendo, assim como firme propósito continuar “à frente dos destinos do Maranhão com o mesmo ardor patriótico e serena energia, trabalhando pelo reerguimento do meu Estado e pela maior grandeza do Brasil” (DIÁRIO OFICIAL, 19.08.1938, p. 1).

Aproveitando-se do contexto econômico internacional, em decorrência da Segunda Guerra Mundial, e controlando com mão-de-ferro as finanças do Estado e a política fiscal, Paulo Ramos – antes mesmo da instituição do estadonovismo – empreendeu o que se denominou na época, a “reconstrução do Maranhão”, inaugurando um período dos mais “profícuos e progressistas que já desfrutou o estado” (MEIRELES, 2002, p. 336).

A estratégia política do interventor federal foi a “da produção e consolidação de uma convincente autonomia administrativa, que promovesse o distanciamento gradativo dos tradicionais litigantes oligárquicos da máquina do Estado”. Para isso, expandiu a máquina administrativa, promovendo o crescimento das instituições públicas⁴⁷ e aproximou-se dos

⁴⁶ O Estado Novo é o nome que se deu ao período em que Getúlio Vargas governou o Brasil de 1937 a 1945. Anunciado no dia 10 de novembro de 1937, pelo próprio Getúlio Vargas em cadeia de rádio nacional, o momento ficou conhecido no campo político como um período de ditadura na História do Brasil. Alegando a existência de um plano comunista para a tomada do poder (Plano Cohen) Getúlio fechou o Congresso Nacional e impôs ao país uma nova Constituição, de forte tendência fascista. O Golpe foi negociado junto aos militares e contou com o apoio de grande parcela da sociedade, pois desde o final de 1935 o governo havia reforçado sua propaganda anticomunista, aterrorizando a classe média, na verdade preparando-a para apoiar a centralização política que desde então se desencadeava. A partir de novembro de 1937, Vargas impôs a censura aos meios de comunicação, reprimiu a atividade política, perseguiu e prendeu inimigos políticos, adotou medidas econômicas nacionalizantes e deu continuidade a sua política trabalhista. O principal acontecimento na política externa foi o desenvolvimento da 2ª Guerra Mundial (39-45), responsável pela grande contradição do governo Vargas, que dependia economicamente dos EUA e possuía uma política semelhante à alemã. A derrota do nazifascismo no conflito contribuiu decisivamente para o fim do Estado Novo (SKIDMORE, 1982).

⁴⁷ Entre as instituições instaladas neste período delimitamos o Departamento de Serviço Público, a fundação do Departamento de Serviço Público do Instituto de Educação do Maranhão, a inauguração do Diretório Regional de Estatística, a fundação do Instituto de Previdência do Estado do Maranhão etc. É válido ressaltar que todas essas medidas estavam em concordância com as mudanças administrativas do poder central, ou seja, com o modelo administrativo racional-legal, decorrência da reforma administrativa naquele momento instituída. A burocracia respaldada no modelo weberiano a qual Paulo Ramos promove autoritariamente é endossada com argumento de que a sua não consolidação inviabilizava o crescimento e progresso do Maranhão, assim como a

intelectuais locais, estes que antes “reclusos à existência vacilante da boemia, de mestre-escola e do jornalismo provinciano passaram a compartilhar das responsabilidades administrativas do Estado” (CORRÊA, 1993, p.208-217).

Paulo Ramos encontrou e requisitou os intelectuais do estado⁴⁸ na Academia Maranhense de Letras, “instituição concentradora da inteligência e dos mecanismos regulares e legitimados de um hipotético reconhecimento das qualidades literárias”. Eles não apenas

necessidade permanente de reformulação. Na *Exposição ao Povo Maranhense* (1938, p. 7), o interventor federal expõe como as mudanças administrativas foram empreendidas no Estado: “Antes do advento da revolução de 1930, que nos trouxe grandes incentivos, a burocracia moldava-se num sistema anacrônico, assás prejudicial à normalidade de públicos serviços. Todos os nossos governantes, a partir daquela data, delineando diretrizes para a administração, forraram-se todos de plausíveis intentos para modificar a complexa máquina burocrática. Várias medidas atinentes à simplificação do serviço foram tomadas, permitindo a rapidez dos papéis. Em 1932, entre outras normas estabelecidas para facilitar seu serviço, adotou-se o Código de Contabilidade, que regulava os fornecimentos e os adiantamentos às repartições públicas, tomava de conta dos exatores, concorrenciais etc. Com as modificações por que tem passado a atual administração, já esse Código não satisfazia as exigências do serviço, pelo que foi o mesmo substituído por outro, que introduziu novos métodos na administração, preenchendo, cabalmente a sua finalidade. O atual governante maranhense – permitiu que vos afirme – não se poupa de esforços, no sentido de dotar o Estado de tudo aquilo que possa concorrer para o seu engrandecimento. [...] Avulta, ainda, dentre as medidas postas em prática a reforma do sistema tributário, criando novos métodos de fiscalização” (DIÁRIO OFICIAL, 19.08.1938, p. 7). Como apontamento para implementação de reformas nos departamentos de administração, sejam federais, estaduais e municipais evidencia-se o contexto da década de vinte do Brasil, intermediada por mudanças profundas no social. Demarca este momento o crescimento dos centros urbanos, o nascimento de novas classes sociais, a proliferação em maior escala da indústria e a decadência das antigas elites cafeicultoras. O país se encontrava numa conjuntura de intensa mobilização política, urbana, antagônica à sociedade agrária, os protestos contra as práticas políticas da primeira república (1889 – 1930) se tornaram foco de mobilizações sociais, sendo a partir daquele momento insustentável a continuidade de tal arcaísmo (manipulação dos votos, o uso político da administração pública e a aplicação de políticas econômicas liberais, que beneficiavam a poucos) (ABU-EL-HAJ, 1995). Ao ascender ao poder, Getúlio Vargas, seguidor do positivismo gaúcho, iniciou a reorganização administrativa desde novembro de 1930, de imediato criou dois grandes ministérios: Ministério da Educação e Saúde Pública e Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Gustavo Capanema, o novo Ministro da Educação e Saúde Pública, por exemplo, promoveu uma reorganização administrativa, absorvendo órgãos, extinguindo cargos e criando novas funções. O objetivo era a centralização de todas as entidades e repartições públicas ligadas a assuntos educacionais e de saúde, numa única administração. Vargas não só consolidou uma reforma administrativa (uma revisão dos mecanismos administrativos e técnicos adotados para viabilizar a intervenção pública), como empreendeu a primeira reforma do Estado (ou seja, mudanças na estrutura, posição e forma de intervenção do estado na sociedade, enfocando ideologias, forças políticas e legitimidade) (ABU-EL-HAJ, 1995). Dentro da reforma do Estado, que no momento varguista determinou a intervenção centralizadora do Estado, enquadra-se a reforma administrativa e, conseqüentemente, o processo de modernização. Nesse sentido a modernização da capital maranhense nos idos dos anos de 1930 a 1945 não pode ser investigada à revelia do novo Estado.

⁴⁸ Entre os intelectuais maranhenses que se confirmaram no exercício da atividade pública, em seus respectivos cargos, e colaboracionistas estão: Agnello Costa (diretor da Imprensa Oficial do Estado); Clodoaldo Cardoso (diretor da Fazenda do Estado); Ribamar Pinheiro (diretor do Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda); Astolfo Serra (diretor da Junta Comercial e orador do Sindicato Maranhense de Imprensa), Luso Torres (membro do Conselho Técnico de Economia e Finanças); Oliveira Roma (diretor da Escola de Agronomia); Armando Vieira da Silva (presidente do Sindicato Maranhense de Imprensa) e Nascimento Moraes (catedrático do Liceu Maranhense, presidente da Academia Maranhense de Letras) (CORRÊA, 1993, p. 210).

exerceram cargos públicos como justificavam o Estado Novo enumerando suas consequências positivas⁴⁹ (CORRÊA, 1993, p. 209-219).

O fenômeno de aliciamento de intelectuais (como observado no Capítulo 1), entre as décadas de 30 e 40, não foi um fenômeno isolado do Maranhão. Ao contrário, revelou-se como um movimento nacional, bastando a recordação do número expressivo de poetas, romancistas e ensaístas que compunham o Ministério da Educação e Saúde, chefiado por Gustavo Capanema, durante o governo Vargas.

Figura 35 – Paulo Ramos em jantar oferecido ao diretor do Departamento Nacional de Saúde, Barros Barreto - São Luís (MA)



Fonte: Revista Athenas, 1939.

⁴⁹ Na obra *“A Contribuição Maranhense para o Estado Novo”*, publicada em 1938, um ano após a imposição da ditadura varguista, os intelectuais maranhenses fazem uma homenagem ao momento político e deixam transparecer as reais funções do papel que exerciam naquele momento. Com alguns textos inéditos e outros já publicados em periódicos da terra, a obra tem como colaboradores o professor Nascimento de Moraes, Dr. Agnello Costa, padre Astolfo Serra, Dr. Bryon Freitas, o jornalista Vieira Fontes, o jornalista e fotógrafo Miécio Jorge, jornalista J. Moreira, Francisco M. Figueiredo, Carlos Cardoso, Dr. Paulo de Oliveira, além dos jornais Pacotilha, O Imparcial, Maranhão e o Diário Oficial do Estado. O primeiro capítulo é assinado por Agnello Costa, *“Nova Ordem Política”*. Nele o membro efetivo da burocracia do estadonovismo descreve o regime como decorrência de intensa vontade popular. As intenções do autor estão resumidas em um curto trecho da impressão: *“A Revolução foi marcada incoercível e complexa da nacionalidade, a torrente impetuosa da vontade popular quebrando todas as resistências, arrastando todos os obstáculos, à procura de um rumo novo, na encruzilhada dos erros do passado”*. Agnello Costa, que assina outros textos no livro, como *“Nova Escola Política que Triunpha”*, forja uma ideia sobre o Estado Novo a qual em termos de historiografia contemporânea é completamente refutada, mas para aquele contexto foi comum e funcionou como método de controle e aceitação das camadas médias e populares. Bryon Freitas escreve *“Os Intelectuais e o Estado Novo”* e, como sugere o título, analisa a relação e a importância da classe de intelectuais no Estado. Entre mais cinquenta textos publicados, como *“Faz anos hoje o grande Presidente Getúlio Vargas”*, *“Os Municípios e o Estado Novo”*, *“Pátria Brasileira”*, *“Um Dictador Amável”*, Francisco Figueiredo, influenciado nas teses defendidas por Alberto Torres, escreve *“A Eugenia e o Alcoolismo no Estado Novo”*. O trabalho detalha três formas de eugenia e defende o que ele designa de eugenia positiva que se aplicaria em *“educar a mocidade para o matrimônio, em civilisar o instinto de reprodução”* e conclui que o *“Estado Novo deve por de lado todos os preconceitos do meio e executar sem vacilações a eugenisção da raça”*.

Dois anos após estar à frente dos destinos do Maranhão, Paulo Ramos dá conta ao povo maranhense das realizações de seu governo, através do documento publicado no Diário Oficial, de 19 de agosto de 1937, com o título “*Exposição ao Povo Maranhense*”. Há de se destacar que somente ao Presidente da República cabia o conhecimento oficial da situação dos negócios públicos, já que a Assembleia Legislativa estava dissolvida, naquele período, conforme o art. 178 da Constituição de 10 de novembro de 1937. Não era, portanto, obrigação do governador prestar esclarecimentos aos seus governados.

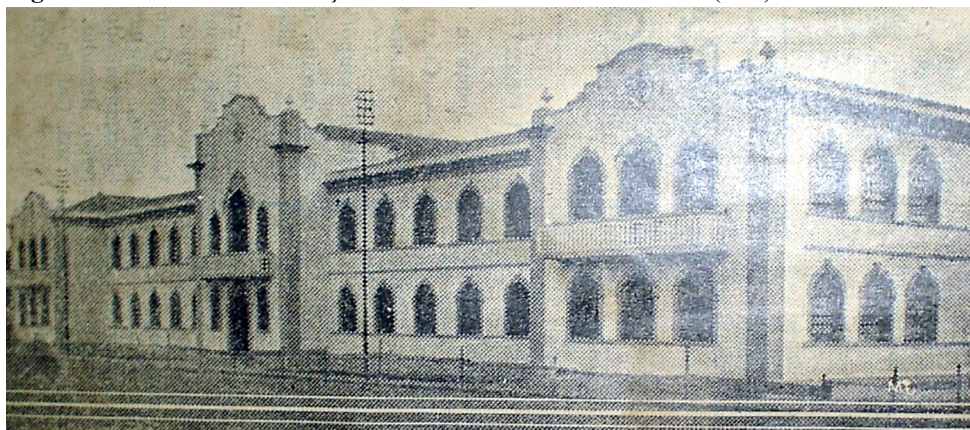
Inicia sua exposição relatando a reorganização que estava sucedendo na área das finanças. No curto período de dois anos havia conseguido liquidar a dívida do Estado para com o Banco do Brasil, oriunda de empréstimos e negócios contraídos e realizados pelas administrações anteriores, assim como estava amortizando empréstimos retirados no exterior. O certo é que as vantagens financeiras estavam permitindo saldos positivos e requerendo o favorecimento de melhorias em todo o Estado. “Assim, o Maranhão, com amplas possibilidades econômicas para satisfazer os seus compromissos, concorre com o seu contingente para favorecer a situação econômica do paiz” (DIÁRIO OFICIAL, 19.08.1938, p. 3). Abandonávamos a *decadência rumo à modernização*.

A prosperidade econômica, na qual a região maranhense se inseria naquele momento, que consolidava melhoramentos, investindo sobremaneira em obras públicas que trariam a modernização do estado, tal como exigia o momento político, só foi possível na compreensão de Paulo Ramos, em razão da “[...] instituição do novo Estado no Brasil, resultante de um inadiável imperativo de salvação nacional” (DIÁRIO OFICIAL, 19.08.1938, p. 1). Antes do acontecimento de 1937, o Maranhão estava mergulhado nos “erros e vícios de origem da velha ordem estabelecida”. Mesmo “a obra revolucionária de 1930 havia sido desnaturada pelos processos malsãos da politicalha” (DIÁRIO OFICIAL, 19.08.1938, p. 2). Sendo assim, o reerguimento econômico por si só não bastaria para o alcance do progresso em tão rápida velocidade, mas essencialmente urgia o redesenhamento da paisagem política e burocrático-administrativa.

Os caminhos trilhados em favor da modernização do Maranhão refletiam-se intensamente na capital maranhense e seguiam os percursos das construções e reformas necessárias. Evidenciavam-se, sobretudo, as que já caducavam em reclamações constantes nos periódicos locais. Outras ganhavam espaço nas mãos do interventor. Entre as obras previstas e realizadas nos dois primeiros anos da gestão de Paulo Ramos encontramos: a planta do Palácio da Justiça (previsto para ser construído na Avenida 5 de Julho); conclusão da Colônia do Bonfim; instalação do Dispensário Mac-Dowell; a reforma do prédio da Diretoria da

Fazenda; restauração da residência do governador na praia de São Marcos; restauração do Palácio do Governo; e construção de quatro grandes edifícios para instalação de grupos escolares e dois prédios para acomodar um jardim de infância, devendo, também, ser erguido o Palácio da Educação, obra projetada para funcionar o Liceu, a Escola Normal e a Diretoria Geral da Instrução Pública (DIÁRIO OFICIAL, 19.08.1938).

Figura 36 – Palácio da Educação – Liceu Maranhense - São Luís (MA)



Fonte: Revista Athenas, 1939.

A Colônia do Bonfim, inaugurada em outubro de 1937, foi construída para abrigar portadores de hanseníase (ou mal de Lázaro, como era mais comum na época). Antes, os doentes ficavam alojados no Hospital do Gavião ou Asilo do Gavião, espaço que demarcava o limite do perímetro urbano de São Luís pelo lado sul. O asilo, cujo terreno pertencia à Santa Casa de Misericórdia, confrontava na parte posterior com o Cemitério do Gavião e ficava próximo ao Matadouro Municipal. Ali se concentravam centenas de doentes de lepra que, impedidos pelas autoridades policiais de circular pelas ruas da capital, ficavam à mercê da caridade pública.

A visibilidade dos portadores de hanseníase era anotada continuamente, na década de 1920, nos periódicos locais, sobretudo os da capital, em artigos diversos. Segundo Leandro (2009, p. 436), *A Folha do Povo*, um dos principais jornais editados em São Luís, por exemplo, publicou inúmeras matérias sobre o “purgatório dos lázaros”, ora apelando para a piedade da sociedade, ora tornando os doentes como responsáveis pela disseminação da doença na capital. Informa ainda o autor citado que o mesmo jornal, em 1923, “denunciava às autoridades públicas, em tom alarmista, que a criação clandestina de animais na zona do Gavião propagaria a moléstia por toda capital”. Em verdade, o leprosário sempre causou medo na população e foi objeto de preocupação do poder público, nos relatórios e mensagens de governos, entre 1889 a 1937.

Figura 37 – Leprosário Modelo – São Luís (MA)



Fonte: Jornal "O Dia", 1925.

Sendo assim, na década de 20, houve uma série de tentativas para construção de um novo hospital, mas a falta de verbas sempre impediu a realização da obra. Logo, nos anos 30, o Gavião continuou como único hospital para os segmentos mais pobres da sociedade (uma vez que, os hansenianos mais bem posicionados na hierarquia social não iam para os asilos, pois contavam com a discrição de seus médicos para não tornar público o diagnóstico, e sofriam no âmbito privado familiar a evolução da doença). De acordo com o governador Antonio Martins de Almeida tratava-se de um “depósito onde os pacientes enfermavam paulatinamente, e, na iminência de os casebres ruírem às primeiras chuvas ou ventos, perigo imediato para população sadia, estava na ordem do dia, pois uma invasão de doentes no perímetro urbano poderia logo ocorrer” (MARANHÃO, 1933, p. 54). Outro interventor, alguns anos depois, registrou em relatório a opinião do médico Souza-Araújo em visita ao Gavião: “Como asilo de leprosos é uma das piores coisas que já vi no mundo! É sórdido e tétrico o ambiente. Ali reinam a miséria, a indisciplina, o vício!” (MARANHÃO, 1939, p. 55).

Figura 38 – Vista interna de um dos pátios do Leprosário Modelo – São Luís (MA)



Fonte: Jornal “O Dia”, 1925.

Somente no segundo semestre de 1932, foram iniciadas as obras de construção de uma nova colônia, dedicada apenas aos portadores do mal de Lázaro. A construção serviria, no dizer das autoridades, para preenchimento dos requisitos da “*moderna profilaxia*” voltada para o combate à doença. Porém, um ano após o começo das construções, em 1933, o interventor do Estado clamava por mais recursos financeiros em exposição dirigida a Getúlio Vargas.

Foram necessários mais quatro anos para que a primeira colônia de isolamento compulsório do Maranhão tivesse suas obras concluídas. No dia 08 de outubro de 1937, realizou-se finalmente, a cerimônia de entrega oficial da Colônia do Bonfim ao governo do Estado, por parte do Ministério da Educação e da Saúde. E no dia 17 de outubro de 1937 realizou-se a inauguração pelas autoridades estaduais.

A colônia foi instalada, em amplo espaço na chamada Ponta do Bonfim, suficientemente distante do centro de São Luís, e ainda, separada pelo rio Bacanga. O lugar foi dividido em três zonas: zona sadia, distante oitocentos metros das outras, possuía um pequeno cais para embarcações de pequeno porte e cinco residências para funcionários; zona intermediária, onde ficavam os edifícios da administração, laboratório, farmácia, almoxarifado, cozinha, residência das freiras; e zona doente, a qual abrigava o pavilhão das clínicas, hospital, capela, cozinha e refeitório, quatro pavilhões com acomodações para 402 doentes, oitenta e duas casas distribuídas em duas ruas e uma praça, lavanderia mecânica,

usina elétrica, casas das bombas, cadeia e três poços de água potável. O asilo ainda possuía uma escola mista, campo de agricultura e zona de pesca para os doentes exercerem suas atividades. Em São Luís, permaneceu um dispensário como lugar de vigilância e diagnóstico dos casos recentes ou dissimulados de lepra.

A Colônia do Bonfim não só foi a política pública mais efetiva sobre a questão da hanseníase no Maranhão, como resultou do modelo de isolamento compulsório como prioritário na profilaxia da doença implementado pelo governo federal, através do Plano Nacional de Combate à Lepra, iniciado em 1935. Podemos inferir o Asilo como uma microcidade planejada não apenas com a finalidade de prestar assistência aos portadores de hanseníase, mas também de mantê-los distante de outra cidade, nesse caso São Luís.

Nesse sentido, mais do que uma nova alternativa de moradia para os *moribundos de lepra*, a obra era necessária para a ordem e o progresso do espaço urbano, posto que não havia como conceber um projeto de modernização, no imaginário social e na ideologia política da época, com risco iminente da hanseníase. É interessante ainda ressaltar que a consolidação de uma política de saúde voltada para hansenianos era considerada fundamental para as elites da década de 1930. No entendimento destas, a proximidade dos asilos da doença prejudicava a segurança da sociedade porque facilitava a propagação do mal e inibia outras propostas de melhoramentos urbanos.

No tocante à saúde e assistência, outras melhorias foram postas em prática. Além da Colônia do Bonfim, foram instalados na capital o Dispensário Mac-Dowel e o Centro de Saúde, ambos designados para o tratamento da tuberculose. Houve reformas no Hospital Geral e no Instituto Oswaldo Cruz, compra de equipamentos novos e reforma da Diretoria Geral de Saúde e Assistência, tudo de acordo com o padrão nacional das organizações sanitárias modernas, conforme estabelecido no Decreto-lei nº 30, de 25 de janeiro de 1938.

Ao assumir o poder executivo estadual, Ramos analisou todos os graves problemas dos governos que o antecederam e concluiu que fracassaram nos seus objetivos porque careciam de um “*sentido de coletividade*” (MARANHÃO, 1939, p.39). Isso os impediu de contribuírem de forma decisiva para o desenvolvimento do Estado.

No Maranhão, tudo estar por fazer. As gerações que nos precederam, nesta larga porção do território brasileiro, passaram sem deixar contribuição apreciável para o patrimônio material da coletividade...Chegamos, assim, a este adiantado trecho da primeira metade do século vinte lamentavelmente atrasados na tarefa, que cabe levar a termo, para podermos atingir o nível do adiantamento já alcançando pela maioria das demais unidades da Federação (MARANHÃO, 1939, p. 39).

Além do fator político-ideológico, outros elementos são marcados por Ramos como culpados pelo atraso social do Maranhão. Estes seriam a aversão do meio físico a qualquer “*iniciativa civilizadora*” e a falta de população para povoar o interior. Como resolução para esses problemas, o governo propôs, inicialmente, a construção de estradas que ligassem os centros produtores do interior à ferrovia São Luís-Teresina, facilitando o escoamento de mercadorias e, depois, a implementação de medidas sanitárias por meio da estruturação do Departamento de Saúde e Assistência. Estas ações visavam atrair mão de obra qualificada “*para colaborar com os nativos*” nos centros de produção, realizando, assim, o povoamento da região (MARANHÃO, 1939, p. 3).

Como caminho para desenvolvimento do Estado, a agricultura, desde sempre principal fonte de recursos, teve sua importância resignificada, sendo associadas a ela as riquezas nativas, especialmente o babaçu, como nos confirma o fragmento do Relatório Administrativo de 1938:

Estou cada vez mais convencido de que num futuro não vem longe, o coco babaçu transformará o Maranhão no mais próspero estado do Norte do Brasil. No dia em que estivermos convenientemente aparelhados para extrair, dentro de nossas fronteiras, não somente o óleo de amêndoa, mas todos os sub-produtos desse prodigioso fruto da flora maranhense, nos colocaremos sem esforço, entre as unidades da Federação que maior influência exerceu na economia do País (MARANHÃO, 1938, p. 19).

Em vários momentos do governo Paulo Ramos a necessidade de modernizar o Maranhão e as razões do atraso social aparecem facilmente descritos. Os documentos nos revelam várias situações, desde simples falas ou discursos em cerimônias até os relatórios administrativos. Nesse sentido, em *A Exposição ao Povo Maranhense* relata:

O Maranhão, apesar da exuberante fertilidade de seu solo, das riquezas sem conta que possui, não apresenta aos olhos dos que observam um progresso que corresponda àquelas possibilidades. Vários são os fatores que concorrem para isso, dentre eles avultando o do transporte deficientíssimo e quase nulo em grande parte de seu território.

Modesto, por consequência, é o orçamento estadual. Dentro, porém, de seus poucos recursos, tem cooperado o estado com as entidades privadas, no sentido de facilitar os meios de comunicação, difundir o ensino e incrementar o desenvolvimento das fortunas particular e pública (DIÁRIO OFICIAL, 19.08.1938, p. 8).

De igual maneira no *Ante-projeto do plano quinquenal*, de dezembro de 1938, aponta como sendo duas as causas primárias do retardamento do progresso do Maranhão: a densidade demográfica abaixo do nível reclamado pelas necessidades do serviço do aproveitamento do solo e a hostilidade do meio aos homens, principalmente, nas zonas onde eram mais promissoras as riquezas naturais.

Nesse momento contava o Maranhão com uma população disseminada que não ultrapassava a casa de 1.212.452 habitantes, em uma superfície de 346.217 quilômetros quadrados, o que indicava 3,50 habitantes por quilômetro quadrado, número insuficiente para implementação de um projeto de desenvolvimento nos municípios do Estado. O próprio governo chama a atenção para as sedes das circunscrições municipais, que haviam sido elevadas à categoria de cidade, não por sua importância, mas por mera conveniência de ordem administrativa, as quais ele descreve como *povoações insignificantes, desconfortáveis e decadentes* (DIÁRIO OFICIAL, 08.01.1938).

Nessas condições, o governo considerava inviável o desenvolvimento do interior, passando a depositar na capital o único caminho possível para o progresso. De São Luís (*periferia*) partiriam, consubstanciados num plano previamente estabelecido, os caminhos da modernização para o centro (*interior*). Dessa maneira, a capital maranhense ganha uma importância maior dos que as outras regiões do Estado naquele momento.

Contudo, a localização da cidade em uma ilha termina por ampliar outra discussão antiga: o trânsito entre ela e as localidades do interior. A relevância do problema fica evidente quando da visita do Ministro Federal de Viação e Obras Públicas, Mendonça Lima, em janeiro de 1938. No memorial elaborado pelo Governo do Estado constando das barreiras que enfrentava o Maranhão para alcançar o progresso, há o destaque para as condições do porto, da estrada de ferro São Luiz – Teresina e das estradas de terra.

O porto é apresentado como um dos problemas que exigem solução imediata. O ancoradouro de São Luís sofria as consequências da confluência de águas e, por isso, era grande o acúmulo de areia, dificultando a entrada de navios. A estrada de ferro era a única via que ligava a capital maranhense à cidade de Flores no Piauí. Dali, para se chegar a Teresina, era preciso fazer a travessia do rio Parnaíba. Logo, o interventor Paulo Ramos esclarece a importância da conclusão da ponte Benedito Leite, ligando os dois Estados, obra que, não apenas aumentaria a velocidade com que se transportariam as mercadorias, como iria acelerar as obras realizadas em São Luís, isso porque quase tudo se comprava de fora em termos de materiais de construção. Quanto às estradas de terra, além da precariedade das poucas que existiam, em 1938, havia o infortúnio da falta de transportes, especialmente para passageiros, o que aumentava ainda mais a distância e o interesse em visitar a cidade (DIÁRIO OFICIAL, 23.01.1938).

Figura 39 - Armazém no Porto do Itaqui – São Luís(MA)



Fonte: Revista Athenas, 1939.

A outra questão é que a própria capital exigia melhoramentos de evidente utilidade pública. Segundo consta no *ante-projeto do plano quinquenal*:

Os serviços de Saúde e de Segurança Pública, como o Ensino, necessitam de ser desenvolvidos, de modo a poderem preencher, com maior eficiência os fins a que se destinam. Tanto aqueles melhoramentos como o desenvolvimento destes serviços, não podem deixar de figurar num plano de realizações que tenha por fim servir as necessidades mais urgentes da população do Estado (DIÁRIO OFICIAL, 08.12.1938, p. 4).

Para efetivar todas as obras de melhoramentos do interior e da capital, especialmente desta, foi elaborado um programa de atividades, previsto num período de cinco anos subsequentes. A princípio, foram realizadas somente as intervenções de maior urgência, em razão dos escassos recursos. De forma geral, o plano previa a adoção de medidas que dinamizassem a economia do Estado, sobretudo, a produção de babaçu e sinalizava a educação também como uma prioridade.

Entre as questões gerais organizadas pelo plano quinquenal de realizações constavam, entre outras medidas, a reconstrução dos armazéns da Recebedoria do Estado e a conclusão do cais do porto da Praia Grande; instalação de uma estação de rádio difusora; construção de várias estradas no interior; construção de um hospital de alienados; expedição de decreto-lei isentando do imposto de indústrias e profissões, por cinco anos a primeira usina de beneficiar algodão dentro das exigências federais; decreto-lei isentando de impostos de indústrias e profissões, por dez anos, as usinas de aproveitamento do coco babaçu inteiro e seus sub-produtos; demarcação das terras do Estado; concessão de pequenas glebas, a título

gratuito, do patrimônio estadual, aos lavradores que não possuísem terras; criação anual de vinte e cinco escolas, pelo menos durante o período do plano; construção da ponte no canal dos Mosquitos, pelo governo federal, em colaboração com o Estado (DIÁRIO OFICIAL, 08.12.1938, p. 4).

Figura 40 – Aparelhamento da Ponte Benedito Leite – entre São Luís e o continente



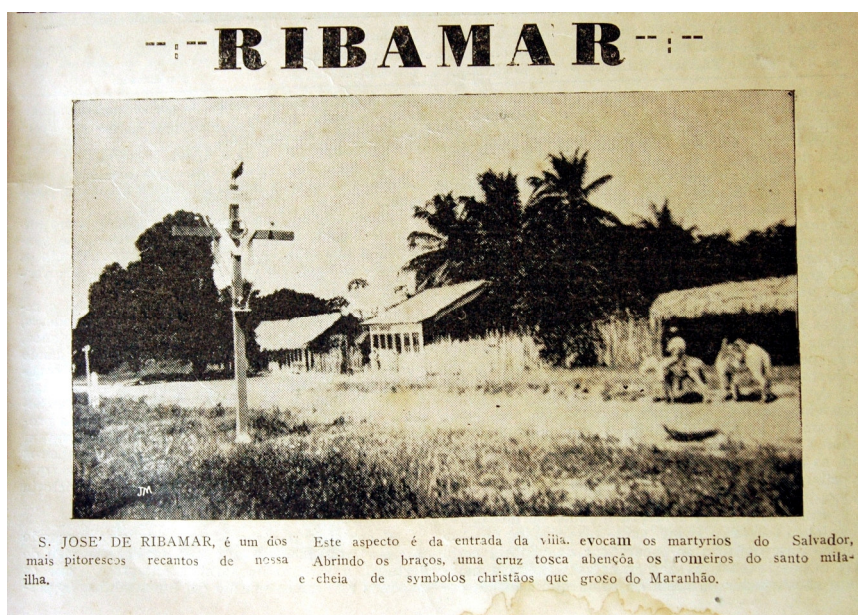
Fonte: Revista Athenas, 1942.

Além das intervenções que contemplam o Estado, o plano definia obras exclusivas para São Luís. O número de intervenções previstas para a capital era superior à quantidade de mudanças planejadas para o interior, o que confirmava a importância da cidade na modernização do Maranhão.

Entre os projetos de 1939 a 1943 para a capital maranhense temos:

- 1939 – pavimentação e arborização da Avenida João Pessoa até a travessa do Matadouro; reconstrução da Praça João Lisboa; início da construção da avenida ligando a Praça João Lisboa até o Mercado Novo.
- 1940 – construção do Palácio de Justiça; instalação de um hospital para maternidade e infância; prolongamento da Avenida João Pessoa; arborização do Parque Urbano Santos; construção da Praça do Mercado Novo.
- 1941 – edificação de um hotel moderno e de um hospital; prolongamento da Avenida 5 de Julho; construção de prédios escolares e a reforma da Praça da Justiça.
- 1942 – remodelação do Palácio do Governo; construção de novos prédios escolares; restauração do prédio da penitenciária. Construção da Praça Santiago; construção de um parque infantil.
- 1943 – construção de um parque de diversões no Barreto e a abertura de uma avenida no lugar da atual Rua do Outeiro.

Figura 41 - São José de Ribamar (MA)



Fonte: Revista Athenas, 1939.

Outro caminho para apreendermos o papel de São Luís no Programa de Desenvolvimento do Estado é a leitura do Decreto-Lei nº 111, de 30 de agosto de 1938, que

extingue a diretoria de obras públicas do Estado e transfere para a Prefeitura da capital toda sua estrutura, com o seguinte argumento:

Considerando que, dado o vulto das obras projetadas pela prefeitura desta capital, no programa que se traçou de reformar e melhorar as condições urbanísticas de São Luís, necessita a administração municipal de ficar devidamente aparelhada com uma secção completa de oficinas para atender as múltiplas exigências do trabalho que vai realizar (DIÁRIO OFICIAL, 31.08.1938, p.4).

A atitude de Paulo Ramos com a diretoria de obras públicas tem ainda outra explicação: a baixa arrecadação do município. Somente com o forte apoio do governo estadual seria possível a execução das diversas obras de melhoramentos previstas para a capital. O Estado do Maranhão, por sua vez, não apresentava também uma arrecadação satisfatória, impunha medidas de maior economia nos gastos públicos, sem que houvesse prejuízo da boa ordem dos serviços. Logo, manter dois departamentos com a mesma finalidade, um no governo estadual e outro no município, representava uma dupla despesa (DIÁRIO OFICIAL, 31.08.1938, p.4).

Quando Paulo Ramos assumiu o governo do Estado, as finanças do município estavam paralisadas, assim como todas as obras de melhoramentos. Segundo o interventor, a culpa para tal situação era a forte atuação de grupos políticos, durante anos no poder, despreocupados com o progresso da capital (DIÁRIO OFICIAL, 19.08.1938, p.8). Para retomar as atividades da Prefeitura, o interventor buscou o apoio das classes comerciantes e dos intelectuais, nomeou o engenheiro José Octacílio Saboya Ribeiro e, logo depois, o médico Pedro Neiva de Santana para o cargo de prefeito. Dessa forma, tentava assegurar a elaboração e a execução continuada de uma série de intervenções urbanísticas, organizadas em um *Plano da Cidade*. Passados dois anos de sua gestão, algumas municipais já podiam ser sinalizadas como melhoramentos urbanos.

Entre os melhoramentos até agora realizados em a nossa “*urbs*”, destacam-se as reformas da travessa D. Francisco, da praça Antonio Lobo, a continuação das obras do mercado novo, já bem adeantadas, o início da reforma da praça Gonçalves Dias, os calçamentos das ruas Jansen Muller, Leoncio Rodrigues, Sete de Setembro, Mario Carpenter e vários trechos de diversas outras, num total de 5.300 metros quadrados; a construção de uma galeria para escoamento de águas na rua Leoncio Rodrigues, que já se encontra intransitável; concerto de cerca de 20 metros de muralha de arrimo, na Avenida 5 de Julho, conservação das estradas, que, embora ainda não ofereçam tráfego perfeito, encontram-se sensivelmente melhorados, e, finalmente, a construção de um grande armazém para depósito de inflamáveis, no Entrepasto do Tamancão (DIÁRIO OFICIAL, 19.08.1938, p. 9).

Antes de 1936, as propostas de remodelações e melhoramentos urbanos em São Luís apresentaram-se sempre parciais e fragmentárias, em virtude de não estarem integradas

em um plano de conjunto ou em uma proposta que tomasse a cidade em sua totalidade; faltavam as referências necessárias para construir e legitimar a ideia de transformar a cidade em nome de um modelo ideal qualquer. Somente com o Estado Novo o espaço urbano seria problematizado no sentido de interferir em um todo que o conjunto arquitetônico e urbanístico praticamente intacto, desde o século XIX, passou a ser visto como marco emblemático do atraso econômico, social e cultural de São Luís. Um verdadeiro empecilho para evolução urbana.

Adornadas a essa postura, como já citado, várias obras foram aparecendo para modificar o perfil decadente da cidade: o aumento do número dos trilhos da ferrovia São Luís – Teresina; o Palácio do Comércio; a Penitenciária do Estado, construída à margem direita do rio Bacanga; a construção das Avenidas Getúlio Vargas e Cinco de Julho; a pavimentação de ruas; a edificação de estádios; a restauração de parte do mercado do Ourique; a construção do Palácio da Justiça, que ficava à rua Afonso Pena; a reforma da Biblioteca Pública e da Praça Benedito Leite (RAMOS, 1943).

As mudanças implementadas por Paulo Ramos ultrapassavam as incursões pela estrutura urbana da capital. Durante seu governo houve uma constante preocupação com a ordem social, incluindo repressão à vadiagem e outras providências tangenciais. Numa segunda-feira, dia 04 de janeiro de 1937, o *Diário Oficial* comunica a decisão do Chefe de Polícia para conter a presença de indivíduos desocupados a circularem pela capital.

I- Tendo a Chefia de Polícia observado que existem numerosos indivíduos, inclusive menores, nesta Capital, em condições de trabalhar, entregues à deliberada e pernicioso vadiagem, resolveu tomar as seguintes medidas de repressão e outras:

- a) Os desocupados adultos, a contar desta data, terão o prazo de dez dias, para alcançar qualquer emprego. Os Paes, tutores ou outros responsáveis pelos menores encontrados nas mesmas condições, no mesmo prazo, providenciarão o seu internamento, em serviços cazeiros, oficinas, escolas, collegios, etc.;
- b) Passado esse prazo, os que não trouxerem consigo documentos comprobatórios de ocupação e continuarem perambulando, serão, os filhos de outros estados, embarcados para lugar de origem, e os demais, inclusive os menores conduzidos à Polícia os quaes depois de identificados, irão trabalhar na escola de Regeneração, em horta e pequena lavoura, em benefício das casas de Caridade;
- c) Exgottado o mesmo prazo, fica vedado o transito de pessoas maltrapilhas e descalças, pelas ruas centraes da cidade, comprehendido o perímetro limitado, pela Av. 05 de julho, rua Dr. Tarquinio Lopes, Travessa do Couto, ruas José Bonifácio, Rio Branco, praças Gonçalves Dias, Odorico Mendes e Marechal Deodoro; rua dr. Rodrigues Fernandes, até as ruas José Augusto Corrêa, 14 de julho, Candido Mendes e desta pela rua Portugal, rampa de Palácio e Av. Maranhense. Estão isentos disso os carroceiros, os operários em obras de cosntrução, mechanica e jornaleiros, até o prazo de 30 dias, fixado para adquirirem vestes adequadas;
- d) Fica prohibido o transito de pessoas conduzindo quaisquer volumes à cabeça, em carrinhos, ou de outra qualquer forma que possa embarçar a locomoção dos transeuntes, pelos passeios, refúgios e jardins;
- e) Para facilitar à circulação nos trechos mais movimentados da cidade à Polícia estabelecerá serviços de “contra-mão”, para os pedestres.

II- As medidas acima, se de um lado procuram acabar com a vadiagem injustificável, vêem de outra forma, dar a nossa Capital, um aspecto compatível com os seus foros de cidade civilizada.

III-É excusado dizer que o Chefe de Segurança conta com a colaboração eficiente e imprescindível da população desta Capital, para melhor êxito do objectivo collimado, qual seja o de bem servir o Maranhão (DIÁRIO OFICIAL, 04.01.1937).

Muitas novidades instauradas nos anos de interventoria partiam diretamente de decisões tomadas pelo poder central. Como exemplos, encontramos o telegrama encaminhado pelo *Director Geral do Departamento Nacional de Saúde Publica*, João de Barros Barreto, à *Directoria de Saúde e Assistência*.

Rio, 145003-75-19h30-16

Dr. Costa Fernandes
Director Geral de Saúde Pública S. Luiz

Nº 218 – Comunico ao presado collega ter sido aprovado pelo Senhor Presidente da República o plano de construção de leprosários para 1937, pelo qual tocam a esse Estado duzentos contos. Congratulando-me convosco pelas novas possibilidades da campanha de prophylaxia, tomo a liberdade de lembrar a grande e immediata necessidade de incentivar o censo da lepra para tornar mais precioso os dados indispensáveis à completa realização da referida campanha.

Outra marca do governo de Paulo Ramos, foi a publicidade de seus feitos. A obra *Sete anos de governo*, publicada em 1943, pode ser considerada uma forma de comemorar a administração do Interventor no Maranhão, mas, sobretudo, de legitimar o governo autoritário instituído por Vargas.

agitação polico-partidária em que a família maranhense, o Estado fora levado à mais premente situação econômico-financeira, a administração fora empolgada pelas competições individuais e de facções, o Exmo. Sr. Dr. Paulo Ramos trouxe para a comunidade maranhense, já descrente de seus próprios destinos, uma esperança nova de ressurgimento da terra, reajustamento de valores, moralização de costumes, evolução e progresso (RAMOS, 1943, p.3).

E prossegue,

o ilustre maranhense enfrentou os grandes problemas, que nos afligiam e, pela honestidade dos seus propósitos e pela amplitude do seu ideal, reacendeu a flama de entusiasmo do nosso povo, que se dispôs a colaborar da maneira mais intensa com o seu governo, certo de que se inaugurava para o Maranhão uma nova era de prosperidade material e grandeza intelectual, que iria continuar a tradição de um passado de glória, cujo sentido cultural já se perdia (RAMOS, 1943, p.3).

Paulo Ramos constrói a imagem de um herói do povo maranhense, que colocaria novamente o Maranhão num lugar de grande importância no cenário nacional, alguém que resgataria os momentos áureos do Estado (século XIX), mostrando preocupação não somente

com as questões econômicas ou com a infraestrutura, mas com todos os aspectos da sociedade. Nesse sentido, para não perder *o resto de tradição de cultura do povo maranhense*, autorizou a publicação de obras clássicas da literatura maranhense, prestigiou e concedeu prêmios de incentivo às exposições de arte, que se realizaram em nosso meio, concedeu uma sede às instituições culturais do Estado e determinou a transladação dos ossos dos escritores maranhenses Coelho Neto, Humberto de Campos e da atriz Apolônia Pinto.

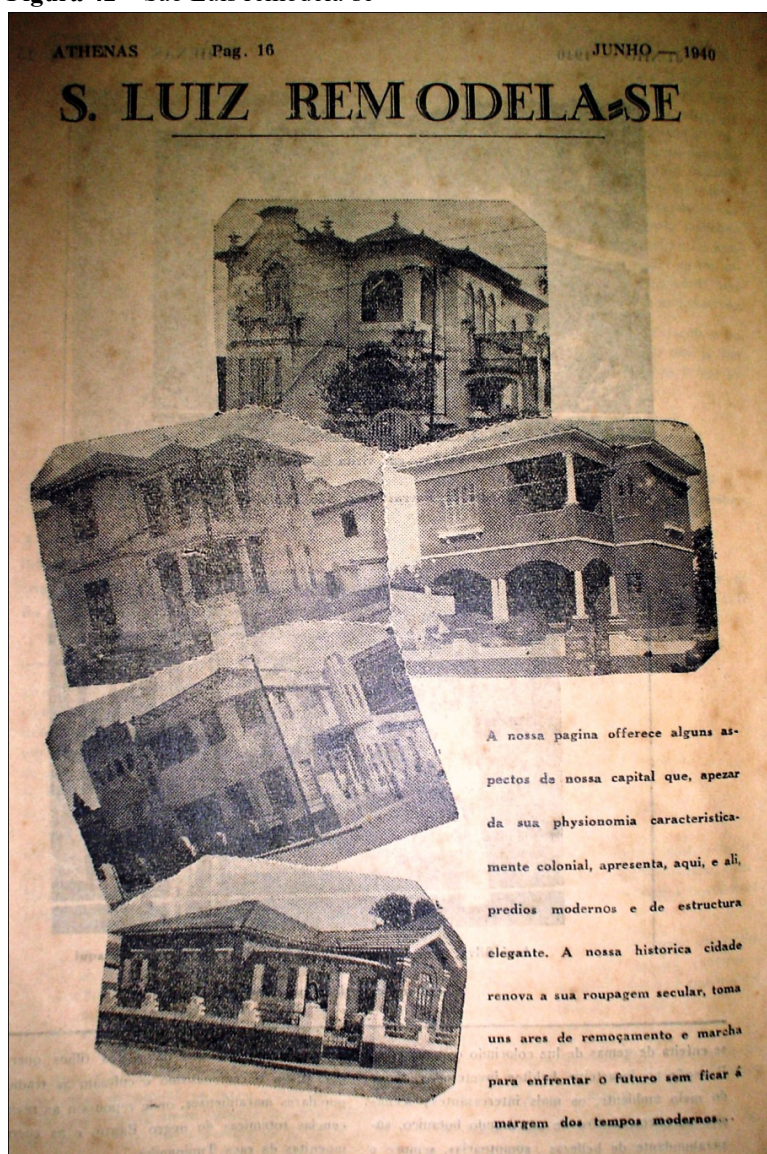
O meu governo participando cultos que os maranhenses prestam aos grandes homens da sua história expedi decreto-lei autorizando a transladação dos restos mortais de Coelho Neto, Humberto de Campos e Apolônia Pinto, para esta capital, onde repousarão no seio da terra que tão brilhantemente enalteceram e à sombra de monumentos que o estado lhes fará levantar (RAMOS, 1943, p.8).

Legitimando a fala do governo estadual, Pedro Neiva de Santana se coloca como representante de todos os municípios maranhenses das sessenta e cinco células que constituíam o organismo do Estado para saudar o interventor na passagem do 7º ano da nova era de progresso e de grandeza que o seu fecundo e operoso governo inaugurou no Maranhão (RAMOS, 1943).

Em continuidade a seu discurso, o prefeito chama a atenção para o aspecto fundamental da administração de Paulo Ramos: “As estruturas dos edificios que se erguem, as vias de comunicação que se rasgam, todas essas esplêndidas realizações no espaço, obras de caráter mais evidente por mais diretamente afetarem os sentidos”. Tais deliberações são consideradas pelo orador como algo que “resistirá à ação do tempo, que já não poderá ruir ou desaparecer”, sendo os princípios políticos e morais introduzidos, por Paulo Ramos, comparáveis ao período de ouro e esplendor da Grécia e da Roma Antiga (RAMOS, 1943, p.05).

O programa traçado pelo governo de Paulo Ramos esteve embasado, como já dito, nos poderes da Constituição Federal, de 10 de novembro de 1937: “a capital remodelada”, a Ilha de São Luiz ligada ao continente por uma rodovia de primeira classe; o problema dos transportes em via de solução por meio de uma externa rede de estradas; as municipalidades contidas nos limites de uma política de realizações e de rigorosa economia no que toca a dispêndios de caráter não reprodutivo; o Departamento de Saúde e Assistência dotado com colônias modelares para leprosos e psicopatas (RAMOS, 1943, p.17).

Figura 42 – São Luís remodela-se



Fonte: Revista Athenas, 1940.

Sobre as questões de ordem moral do poder público, Ramos (1943) diz registrarem-se também atividades efetuadas para sanar problemas relacionados ao bem-estar coletivo, cita então alguns exemplos de deliberações tomadas em seu governo: Reforma da Santa Casa de Misericórdia; auxílio ao Instituto de Assistência à Infância. Refere-se ainda ao que seria a obra de mais amplas proporções, a construção do Palácio do Comércio, “majestoso edifício de cinco andares que hoje se ergue na principal avenida da capital, servindo de sede para a Associação Comercial e abrigando também um hotel confortável e dotado de instalações moderníssimas” (RAMOS, 1943, p.20).

O Palácio do Comércio foi construído com o propósito de acalmar os ânimos da Associação Comercial que, em algumas situações, mostrou-se forte opositora à modernização da capital, como veremos adiante. O prefeito Octacílio Saboya Ribeiro previa apenas a

construção de um grande hotel. Ele que, antes, ele já incorporara ao seu programa obras há muito reivindicadas pelos letrados, como as reformas do matadouro e do mercado público, agora buscava também construir uma obra marcante em sua administração, no caso, a edificação do grande hotel.

Sua intenção não era fazer um hotel qualquer, erguido em qualquer lugar da cidade, e sim um edifício que marcasse a todos profundamente, que constituísse um símbolo real do progresso. No seu projeto, o hotel seria uma símile de arranha-céu com cinco pavimentos, localizado na Avenida Maranhense (mais importante logradouro, onde ficam, ainda hoje, as sedes do poder estadual, municipal, judiciário e religioso) e na praça Benedito Leite, defronte da Catedral.

Talvez para os dias de hoje a construção de um hotel não tenha tanto significado, mas nas primeiras décadas do século XX, em qualquer capital ou grande cidade brasileira, um hotel majestoso era compreendido como um atestado de progresso para o lugar, o que impunha ao empreendimento uma forte conotação simbólica.

Em relação à melhoria do setor cultural maranhense, o interventor afirma não ter esquecido do que deve às tradições culturais e segue elencando medidas importantes nesse setor: a perpetuação de Henriques Leal em uma estátua de bronze e a republicação da obra *Panteon Maranhense*; a destinação de uma propriedade estadual, no centro da cidade, para sediar a Academia Maranhense de Letras, a Sociedade Maranhense de Medicina e Cirurgia, o Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão e a Sociedade Musical Maranhense.

Figura 43 - Sítio Britânia – subúrbio de São Luís (MA)



Fonte: Revista Athenas, 1939.

Referindo-se aos serviços públicos, o Interventor retorna sempre a uma imagem das chagas que existiam em nossa cidade e que por ele foram apagadas. Cita o problema dos pobres lázaros que necessitavam de uma colônia onde fossem tratados dignamente; o velho mercado imundo; as moradias no baixos de velhos sobrados, por ele proibidas; o desasseio e o precário calçamento das ruas; as fachadas das casas com aspectos centenários; o ensino secundário administrado em um sobradão anti-higiênico, situado em bairro impróprio; e o trânsito da cidade, asfíxiado por faltas de novas artérias exigidas pela sua intensificação.

Outra questão relevante anotada nos anos 30 é a participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano, sendo esta vista com bons olhos pelo interventor federal que manifesta seu reconhecimento aos agentes dessas transformações:

Cabe-se enumerar, dentre as realizações levadas a efeito nesta cidade, na vigência do atual Governo, os seguintes melhoramentos de iniciativa particular e de alta projeção social e econômica: Instalação de telefones automáticos, iniciativa do dr. Armando Vieira da Silva; Inauguração da fábrica de artefatos de fumo 'Elba', iniciativa da firma Ribeiro & Silva; Instalação de um cinema modernizado no prédio do Teatro Artur Azevedo, iniciativa da firma Silva, Martins & Cia; Transformação dos maquinismos da Fábrica Cânhamo, que passou a trabalhar com fibras nacionais, iniciativa da Companhia Fiação e Tecidos de Canhamo; Reabertura da Fábrica Santa Isabel S.A, iniciativa da firma Chames Aboud & Cia; Construção, em via de acabamento, de um prédio para o serviço de prensagem de algodão iniciativa de Ulen Manegement & C.; Construção de um prédio próprio para a secção de vendas de tecidos finos de 'A Pernambucana', iniciativa de Lundgren & C. Ltd.; Reforma do cinema Olimpia, com adaptações para 1 e 2 classes, iniciativa de Silva, Martins & Cia. Início da construção de mais três cinemas, sendo um no subúrbio, iniciativa da firma Matos, Aguiar & Cia Ltd., Baima & Costa e Moisés Tajra & C. Ltd.; Início da construção de um prédio um estilo manoelino, para o Gremio Líteo Recreativo Portuguez, iniciativa da diretoria do referido Grêmio; Início da fabricação de farinha de camarão, que esta obtendo larga procura, iniciativa da Silva, Soares & C. Ltd.; Início da montagem de grandes usinas, no Itaqui, para fabricação de oleos vegetais e sub-produtos de babaçu com depósitos de grande vulto para a exportação em navios tanques, iniciativa da firma Bessa & Cia.; Instalação de três usinas para trituração do sal, com exportação em grande escala, iniciativa das firmas D. Alves da Silva & Cia, Saraiva & Cia. E Silva Soares & Cia. Ltd.; Essa enumeração demonstra que a capital maranhense trabalha, e esses empreendimentos revelam a confiança depositada nas medidas administrativas aqui implantadas pelo governo, fator predominante destas realizações (MARANHÃO, 1938, p. 165-166).

Na concepção do governo Ramos, o Maranhão era dito e visto como um espaço preñado de potencialidades, que passava por um momento de degeneração. Durante o Estado Novo, o binômio representacional decadência-prosperidade foi maximizado por uma política oficial na qual o "*Renascimento do Maranhão*" era alardeado. Esse ressurgimento deve ser interpretado dentro da lógica de propaganda, característica do Estado Novo, através da qual se publicizava que, desde o advento da "Revolução de 1930", todos os Estados da União "entraram numa phase de grande progresso social". Nesse contexto, o Maranhão e, particularmente, São Luís estariam no caminho do progresso (RAMOS, 1943), pelo menos no

entendimento daqueles que estavam à frente do poder público, ou, simplesmente, atrelados a ele.

3.2 Plano da Cidade: o urbanismo moderno em São Luís

[...] uma cidade em desespero, aguardando a morte próxima.

Acceitei o encargo que me era oferecido não por vantagens de ordem material, que não entraram em minhas cogitações; e, sim porque, ao profissional dedicado há longos annos ao estudo de questões de municipalismo e urbanismo, era offerta a occasião de estudar e preparar a reforma de uma cidade, que sabia tão bella quão decadente, remanescente única, talvez, das capitães brasileiras que conservaram o cunho característico das cidades do século passado, com suas vias tortuosas, estreitas e ingrimes e com seus velhos trapiches.

José Octacílio Saboya Ribeiro

Em agosto de 1936, a convite do governador Paulo Ramos, é empossado no cargo de prefeito municipal de São Luís o engenheiro cearense José Octacílio Saboya Ribeiro (1899 – 1967). Formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, em 1930, Octacílio trouxe para capital maranhense o chamado urbanismo moderno.

Para Saboya uma cidade precisa ser pensada em sua totalidade, indo além do tempo presente, não por meio de projetos fragmentados e não interligados uns aos outros, como até, então, havia predominado na capital maranhense. Assim, idealizou São Luís uma cidade do e para o futuro, lançando mão dos ideais de planejamento urbano da época.

Oriundo da Secretaria de Viação e Obras do Rio de Janeiro, onde exerceu o cargo de engenheiro-chefe do 5º trecho da nova adutora do rio das Lages antes de assumir o cargo de prefeito de São Luís, Saboya Ribeiro, quando aluno de engenharia, havia acompanhado a feitura do *Plano de Extensão, Remodelação e Embelezamento* para a cidade do Rio de Janeiro, de autoria de Alfred Donat Agache⁵⁰, momento em que os problemas e propostas para a cidade estavam em discussão (REZENDE, 2002). Portanto, atribuía valor a realização de planos de reforma de espaços urbanos. Especialmente, dava importância à publicidade desses documentos e à execução de suas propostas; compreendia a cidade como um bem coletivo.

Em seu discurso de posse (trecho acima transcrito), o chefe da municipalidade deixa evidente suas intenções e conclusões para e sobre a capital maranhense. Em seu olhar, São Luís era despossuída de “cultura generalizada e onde é sentida de maneira forte, a falta de

⁵⁰ Alfred Donat Agache (1875 – 1959), formado na Escola de Belas Artes de Paris, trabalhou como consultor e especialista em remodelação de cidades da Europa e América do Sul e do Norte. Publicou importantes trabalhos, como *Cités Jardins et Villes Futures* (1913), *La Grande Ville* (1914) e *Comment on Fait*.

sopro do progresso realizador”. Pretendia transformar a decadência em modernidade, através de um plano de remodelação da capital, a modelo do que acontecia nos grandes centros, das capitais europeias, americanas e mesmo brasileiras (RIBEIRO, 1937).

Na mensagem apresentada em 28 de julho de 1937, quando da instalação dos trabalhos da Câmara Municipal, Saboya Ribeiro ratifica o seu firme propósito de mudar o cenário da cidade:

Aqui chegamos, portanto, com o propósito firme e decidido de romper a rotina, abrir aos olhos dos homens inteligentes e de boa vontade a nova visão panorâmica que as idéias de renascimento urbano deste século vinham apresentando às aglomerações de todos os países civilizados, e das quaes quasi todas as capitães brasileiras, têm tirado o mais largo proveito (RIBEIRO, 1937).

Para legitimar suas pretensões e ações, Octacílio reforçou em sua fala a imagem do atraso cultural da capital maranhense, trazendo à tona outras situações e processos. Cita cidades brasileiras que passavam por mudanças em seu espaço urbano, transformando-se em lugares do moderno, enquanto São Luís continuava mergulhada no atraso.

[...] Porto Alegre, a bella cidade sulina, marcha a passos gigantescos; a velha capital bahiana caminha sob novos ritmos; as cidades Pernambucanas, mesmo as do alto sertão, organisam planos de extensão e embelezamento. O architecto Nestor Figueredo, orienta traçados das cidades Parahybanas e mostra novos caminhos à cidade de Fortaleza; Bello Horizonte, a jovem capital mineira, construída há menos de meio século, no momento, sob a orientação de Octacílio Negrão, soffre uma como que verdadeira remodelação (RIBEIRO, 1937).

Para Ribeiro (1937, p.01), “São Luiz, cidade tri-centenaria, jamais recebera qualquer remodelação systematica ou melhoramentos extensivos”. O aspecto fragmentário das poucas intervenções até aquele momento realizadas pelas administrações anteriores justificava-se pela amarga presença dos “grupos profissionaes da politicagem” e dos comerciantes individualistas. Segundo ele, a cidade

attesta, com os seus graves e ingentes problemas, a passagem de administrações descontinuidas, oriundas dos grupos profissionaes da politicagem, que deixaram de ver na cidade a cabeça de circumscripção política apoiada numa posição geographica, para ver a municipalidade sob o aspecto dos interesses subalternos das facções em lucta, “que fizeram destruir, por completo, o senso do bem collectivo, o respeito pela justiça, a solicitude pela economia e todas as bases de um governo sábio (RIBEIRO, 1937).

Esse espírito político depreciativo, comportado pelos grupos políticos no domínio alternado da Prefeitura de São Luís, havia transformado “o cargo de Prefeito Municipal no juiz de Paz de aldeia, misto de conselheiro e de delegado de roça, apenas procurado para

dirimir questiúnculas de estreito âmbito”. Para ele, a prova mais flagrante dessa falha era o fato de nunca ter sido procurado, por ninguém para reclamar qualquer tipo de melhoramento e, sim, apenas pelo que desejavam resolver pendências particulares (RIBEIRO, 1937).

Segundo Saboya Ribeiro, em São Luís, as classes conservadoras destoavam das demais, ao contrário do que ensinava a história do urbanismo. Enquanto, *em toda parte*, essas classes, especialmente a comercial, mostravam interesse pelos problemas urbanos, que em muitos casos atuava distante das discussões políticas, organizando, às suas expensas, os trabalhos preparatórios às reformas da cidade, aqui, conforme palavras proferidas por um membro da Associação Comercial: “nada tinha a ver com o emprego de dinheiros públicos em obras de caracter geral”. Para o, então, prefeito bastavam apenas dois exemplos de má conduta administrativa para mostrar o estado de degradação o qual caminhava São Luís. O primeiro, no que concernia a higiene e a moralidade administrativa, era o ‘*barracão infecto*’ que tinha o ‘*pomposo*’ título de Mercado Municipal, localizado em meio a quadras insalubres.

O espectáculo que alli se observava era de fazer recuar mesmo aqueles que estivessem prevenidos; uma centena de cães leprosos espalhava-se pelas dependências do velho pardieiro; urubus empoleirados nos vigamentos de um tecto sórdido, passeiando sobre as bancas e cepos dos açougues, onde deixavam seus escrementos, disputavam, aos compradores, as carnes que adquiriam; um cheiro pútrido dava a impressão de que até o ar atmosphérico era negro; degradante espectáculo! (RIBEIRO, 1937).

Outro exemplo de desídia administrativa era o caso do Matadouro Municipal. Resumia-se este a uma concessão feita a uma companhia que se formou para construção e manutenção de matadouro modelo “com todos os melhoramentos e aparelhamentos de seus modernos congêneres”, mas, ao invés de entregar o que havia sido acordado, terminou por executar “as construções necessárias à obtenção dos lucros que deveria auferir”, reformando em seguida o contrato conforme seus interesses. Tal circunstância só ocorria devido à falta de decoro no trato com as coisas públicas, à inconsequência dos grupos políticos (RIBEIRO, 1937).

A ingerência administrativa não se resumia apenas à execução das obras públicas. Saboya havia encontrado a prefeitura em condições de precariedade financeira, por isso sua atuação mais dedicada às questões urbanas era frequentemente perturbada pelo funcionalismo em atraso e fornecedores em igual situação.

Pode-se observar que Saboya Ribeiro dedicou especial atenção em analisar a conduta irresponsável da administração para com os problemas da capital e associou sempre a sua interpretação à indiferença da classe conservadora, notadamente a comercial. Relata que

quase todos os processos judiciais contrários à cobrança de tributos municipais provêm do comércio. Nesse sentido, toma o comércio como um agente deliberado contra o Estado.

[...] da zona denominada Praia Grande é que tem sahido os recursos judiciaes que retardam a arrecadação de tributos, creando no espírito público a duvida sobre a legalidade dos impostos lançados, o que provoca o retrahimento dos contribuintes, que passam a olhar a autoridade municipal com desconfiança (RIBEIRO, 1937).

Partindo da crítica intensa ao poder público municipal de outrora e estendendo-a ao poder privado, Octacílio relata os problemas urbanos da capital e nos fornece informações imperativas para compreensão da cidade. Elabora e defende a adoção de uma proposta abrangente de remodelação urbana partindo dos aspectos negativos da cidade antiga, do atraso cultural em que São Luís estava mergulhada e da ineficiência da administração pública corrompida em favor de seus interesses.

No entendimento de Farias (2004, p. 44), quatro fatores básicos podem ser anotados para compreender o pensamento de Saboya Ribeiro:

- a) Neutralizar o poder de uma elite conservadora que tinha todo um interesse voltado para a manutenção da situação vigente em relação ao estado de conservação da arquitetura e malha urbana. Isso era justificável, segundo a análise de Ribeiro (1936) em sua mensagem apresentada à Câmara Municipal em 28 de julho de 1937, por essas pessoas estarem acostumadas a não pagar impostos referentes às obrigações de cada município para com a cidade e superexplorar as classes trabalhadoras, que viviam em situação de inquilinato nos pardieiros sem nem estrutura física e sanitária.
- b) Higienizar todo e qualquer estabelecimento, público ou privado, que não estivesse dentro dos padrões sanitários modernos, bem como com estrutura físico-arquitetônica inadequada.
- c) dotar a Cidade de uma malha viária que permitisse uma circulação regular de automóveis – para muitos, símbolo da modernidade – pois, as ruas de São Luís, não possibilitavam isso por serem estreitas (na visão de Saboya Ribeiro). Mesmo a Avenida Beira-Mar – a mais moderna da cidade –, não permitia essa circulação por não ter uma comunicação com as outras vias.
- d) Demolir toda e qualquer edificação que estivesse em situação de ruínas ou não tivesse estrutura física ou valor arquitetônico suficientes para se manter dentro de uma cidade moderna e apresentável aos olhos do progresso.

No entendimento do prefeito, os “*antigos algozes*” da cidade haviam-na conduzido ao “*estado de inferioridade*”, comparada às demais cidades brasileiras. Para o prefeito não bastava reparar questões relativas a condições de higiene da cidade, pois este era apenas um problema entre tantas situações de ordem social e estética. Foi a partir da afirmação dessas demandas que Saboya defendeu a demolição de “*ruínas*” da capital (RIBEIRO, 1937).

Nem mesmo os casarões que acabaram adquirindo de todo inverossímeis, que dizem ligar a factos da historia do Maranhão, precisariam ser poupados. É o caso do chamado

“*palácio dos holandezes*”, casarão onde se acredita que os invasores holandeses ficaram alojados no período de sua dominação (1641-1644). Segundo o relato do prefeito da Câmara, era o “Palácio dos Holandezes, de architettura colonial Portugueza typica sem nenhum valor de ordem arrchitetonica ou interesse de ordem pittoresca, construindo de modo primitivo, sem offferecer nada que pudesse aconselhar a sua conservação” (RIBEIRO, 1937).

O problema social, por sua vez, referia-se à especulação imobiliária dos cortiços, aos quais era necessário sobretaxar e expulsar das zonas urbanas centrais. Assim, “não seria com a annuencia do governo municipal que, na cidade de São Luiz, se continuaria a offferecer sórdidos albergues a preço altos explorando a pobreza, dando a seres humanos moradias indignas de animaes irracionaes” (RIBEIRO, 1937). Como possibilidade de moradia para os trabalhadores pobres, Saboya Ribeiro regulamenta o uso de “*casas econômicas*” e de “*casas proletárias*”. Para Ribeiro (1937) a cidade apresentava um terrível aspecto aos visitantes, ignorado pelos moradores já a ele habituados.

É possível que os que aqui vivem se tenham acostumado ao aspecto das fachadas mal cuidadas, dos beiraes sujos e da mal apparencia geral das ruas. Mas os que aqui aportam pela primeira vez não deixam de experimentar uma sensação de tristeza e de desalento, de notar que os oitões das edificações pintadas de negros ou cobertos de limo, emprestam uma nota fúnebre ao panorama da cidade.

Ribeiro reforça seu pensamento em conferência apresentada ao Sindicato da Imprensa do Maranhão, em fevereiro de 1937, quando afirmou que “*os actuaes predios não podem servir de padrão às futuras edifficações*”, uma vez que “as actuaes architeturas das fachadas representam, não há negar, grande esforço no passado, mas não condizem com a actualidade” (O IMPARCIAL, 25.02.1937).

Sobre as características de cidade colonial, ao demonstrar que reconhecia a existência de uma “*cidade antiga*”, o prefeito apontava uma vantagem importante para o urbanista que pretendia intervir na cidade e orientar o seu desenvolvimento:

As condições geraes de conservação da cidade de São Luiz, que eu conhecera quando de minha passagem em 1930, eram, os atractivos únicos que eu encontrava, porque permitiram que, sobre a cidade, se desenhassem planos de fácil execução, casando a cidade antiga às novas necessidades do progresso, que ainda não conseguira ali chegar (RIBEIRO, 1937).

Conforme Ribeiro (1937), o estado em que se encontrava São Luís, “uma cidade em desespero, aguardando morte próxima”, havia sido determinado “porque nada existia que obrigasse a todos ou a cada um, o zelo pelo aspecto geral da cidade”. Cabia, portanto, ao

poder público municipal, fornecer à cidade “os elementos necessários ao seu soerguimento, realizando obras dentro de um plano de conjunto”, de uma visão geral da cidade. Sobre essa visão totalizante, o próprio autor comenta que “está já passando a época em que o conceito de governar se atinha a visões unilaterais, em que se exigia dos administradores, apenas, ‘abrir estradas’ ou ‘contrariar interesses’ e dos quais se desejava, apenas, honestidade e competência”.

Por conseguinte, para Ribeiro (1937) a reforma da cidade, com a remodelação abrangente e sistemática de seu espaço urbano e dos hábitos da sociedade local, seria a única maneira de resolver a gama tão variada de problemas e necessidades que encontrou na cidade. Por outro lado, se entre as causas para a falta de intervenções abrangentes e profundas na cidade constavam as administrações passadas, cabia, em um primeiro momento, realizar uma reforma administrativa.

Nesses termos, para imprimir uma nova dinâmica à atuação da prefeitura, os encargos foram distribuídos por três diretorias: a Fazenda, a Diretoria de Produção, Indústria e Patrimônio e a Diretoria de Serviços Municipais, esta sob a chefia do engenheiro Hilton Pinheiro Costa, que era responsável por “tudo que diz respeito aos melhoramentos urbanos, seja no atinente à conservação da cidade, seja no que concerne ao de sua projeção no futuro” (RIBEIRO, 1937).

Ribeiro (1937) assumiu o cargo de prefeito da capital maranhense sem qualquer vínculo com as tradições políticas locais e decididamente interessado pelas questões do urbanismo moderno. Seus empenhos para com a cidade estavam direcionados no sentido de dotá-la de racionalidade técnica e funcional. Nesse sentido, suas aspirações convergiam com as pretensões modernizadoras do regime autoritário. Como caminho para empreender sua jornada organizou o *Ante-projeto de Remodelação da Cidade*, no qual São Luís aparece como um lugar de atraso, mas que poderia ser projetada como uma cidade futuro.

O *Plano da Cidade de São Luís*, como ficou conhecido, ou plano urbanístico, proposto por Octacílio Saboya, ocorria num contexto em que haviam se tornado comuns no Brasil afora as preocupações com o saneamento e embelezamento das áreas centrais das cidades e os planos para seu posterior crescimento. Nesses planos era cada vez mais reiterada a incorporação dos fluxos de transporte e automóveis (agora em termos distintos do que ocorrera na emblemática experiência de Pereira Passos, no Rio de Janeiro), ao mesmo tempo que as principais epidemias que haviam afligido as cidades no século XIX estavam sob relativo controle. Era também um momento de exceção, propício para intervenções e projetos mais audaciosos, uma vez que, as mediações legislativas, o acompanhamento da imprensa e

as críticas de adversários políticos eram alvos de censura ou simplesmente eram suspensos. Entre os nordestinos, por exemplo, destacava-se a imagem do urbanista Nestor Figueredo, que vinha realizando planos urbanísticos em cidades da Paraíba e em Recife – Pernambuco.

O esboço do *Ante-projecto de Remodelação da Cidade* encontra na “parte velha da capital atractivos únicos [...] que permittiam que, sobre a cidade, se desenhasssem planos de facil execução, casando a cidade antiga às novas necessidades do progresso, que ainda não conseguira ali chegar” (RIBEIRO, 1937). Dessa forma, a remodelação proposta por Saboya Ribeiro previa para o *Centro Antigo* a abertura de um pequeno número de avenidas, construção de um cais sanitário pela margem do mangal que contorna a cidade e a criação de um parque central.

A primeira dessas avenidas partiria da intersecção da Rua Senador João Pedro com a Rua Oswaldo Cruz, cortando os terrenos da Companhia Fabril Maranhense, atravessando a Quinta do Barão, seguindo pelas ruas Belarmino Mattos e Jacinto Maia, até o encontro do cães projectado. A largura desta avenida deverá ser superior a 25,00 ms. Uma segunda avenida partiria da Praça João Lisboa prosseguindo pela Rua da Paz e Praça Gomes de Castro, atravessando o parque Urbano Santos, attingindo a Rua Oswaldo Cruz na altura do actual Galpão e seguindo pela mesma dita Rua Oswaldo Cruz alargada, até o ponto em que se inicia a primeira avenida citada. Uma terceira avenida partiria do mesmo ponto que a primeira seguindo em direcção das fontes do Apicum, Rua José Barreto, passando pelo lado Norte da praça 1º de maio, cruzando-se com a Rua Antonio Rayol, prosseguindo até encontrar o cães sanitário projectado entre a ponta do Desterro e a praia da Madre Deus. A quarta avenida seria constituída pelo prolongamento da Praça João Lisboa até à Avenida 5 de Julho (Beira-Mar), acompanhando, mais ou menos, a directriz da rua Tarquinio Lopes; da parte sul da Avenida João Lisboa, partiria o segundo trecho, na direcção do Mercado em contrucção cuja praça constituirá uma rotula do systema viário, articulando as zonas commercial, industrial e residencial (RIBEIRO, 193).

Para melhor detalhar o *Plano de Remodelação* foi criada a Comissão do Plano da Cidade⁵¹, por meio do Decreto nº 233, em abril de 1937 e dela fizeram parte o ex-prefeito e interventor Coronel Luso Torres, os doutores Carlos Macieira e Heitor Pinto, o industrial Américo Pacheco de Carvalho, o professor Luís Rego e o engenheiro Pinheiro Costa, chefe da Diretoria de Serviços Urbanos.

O primeiro passo a ser dado para a “projeção da cidade do futuro” compreendia um levantamento geral da cidade, incluindo uma área necessária para sua extensão (1.200 hectares), de modo a comportar uma população futura de cento e vinte mil pessoas. Tanto a projeção do crescimento populacional quanto as medidas, os meios previstos para o financiamento (1/3 da renda bruta do município) e a execução das operações do plano de remodelação compreendiam um período de dez anos.

⁵¹ 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, que só se instalaria, em outros moldes, em 1943.

A questão do financiamento ficou detalhada no Decreto que criou a Comissão. Segundo Ribeiro (1937), em dez anos o governo municipal teria um dispêndio de cerca de vinte mil contos de réis, com previsão de gasto anual de dois mil contos de réis que, por sua vez, procederiam de uma receita anual de seis mil contos de réis. Tal quantia seria suficiente para realizar uma “radical transformação da cidade, capaz de abrir-lhe os novos horizontes do progresso, integrando-a na comunhão das demais cidades progressistas do Brasil” (RIBEIRO, 1937).

Outra preocupação do plano são os edifícios públicos. Para Ribeiro (1937), nenhum plano de cidade pode prescindir dessas construções. Nesse sentido,

o trecho compreendido entre a avenida Pedro II e seu prolongamento até à rua Tarquinio Lopes, e seguindo por esta última (que deverá ser alargada constituindo uma avenida) até a avenida 5 de Julho (caes da Sagração) e por este até o armazém do Thesouro, para que nelle sejam localisados os principaes edificios-publicos e semi-publicos, constituindo o que se convencionou denominar “Centro Cívico” (RIBEIRO, 1937)

A reforma urbana pretendida por Saboya 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 na circulação viária; nas ações higienistas e em uma preocupação com a estética urbana.

O “*ante-projeto de remodelação da cidade*” contemplava os aspectos sociais – habitação popular, salubridade – e econômicos – investimentos privados, barateamento dos materiais de construção, criação de um hotel – do desenvolvimento urbano, além de apresentar os elementos e soluções urbanísticas defendidas pelo engenheiro.

Para Saboya Ribeiro, a remodelação urbana de São Luís resultaria da aplicação de novos traçados viários ao tecido urbano antigo, com a construção e interligação de equipamentos urbanos (Mercado Central, Estação Ferroviária) e espaços públicos (Centro Cívico, praças e um parque central).

Em seu esboço de remodelação, Saboya Ribeiro liga os principais espaços públicos da cidade, existentes ou a construir: a Praça João Lisboa, a Praça do Mercado e a Avenida Pedro II – onde se localizavam os prédios públicos mais importantes da capital – além da estação ferroviária, em frente à qual seria construída uma praça. Esses espaços seriam ligados por um sistema de avenidas, ora aproveitando o leito carroçável de ruas existentes que seriam alargadas, ora rasgando o tecido urbano em uma reta diagonal, o que exigiria muitas demolições e a implantação de uma tipologia arquitetônica diferente da usual. Outras avenidas propostas complementariam o tecido urbano definindo seus limites, como o cais sanitário, a

ser construído nas margens de mangue, e a Avenida Getúlio Vargas, que faria a ligação com os subúrbios.

A partir desses princípios projetuais, os quarteirões conformados pelos prédios de arquitetura tradicional luso-brasileira não são tratados como elementos de composição do desenho urbano, mas como resultado da aplicação dos novos traçados à cidade. Esse sistema de avenidas, por sua vez, facilitaria o tráfego eficiente entre as diversas zonas da cidade, conferindo a essas áreas salubridade, iluminação e arborização que, aliados à adoção de novos padrões estéticos para a arquitetura (*Art Decó*), emprestariam uma imagem de modernidade à cidade.

Assim, o anteprojeto propunha a criação de um Centro Cívico, onde estariam localizados os principais prédios públicos; a abertura de um eixo diagonal (Avenida 10 de Novembro, atual Magalhães de Almeida) e quatro grandes avenidas (Ruas Jacinto Maia e Belarmino Matos, Rua Sete de Setembro, Rua da Paz e Rua José Barreto) arrematadas por praças que funcionariam como rótulas de organização do tráfego e ponto focal da perspectiva; a conexão do sistema de avenidas ao sistema ferroviário, em uma preocupação própria do planejamento regional; e a criação de áreas verdes e de um grande parque central.

O anteprojeto também enfatiza a necessidade de melhorar o sistema viário, resolvendo o problema de viação do centro urbano, interligando “a Avenida 5 de Julho (Beira-Mar) – a única obra de urbanismo que aqui foi realizada neste último século – ao systema viário da cidade”, fazendo a ligação da Estação Ferroviária “com diferentes pontos da cidade” e criando “uma comunicação fácil entre o centro commercial e o bairro dos Remedios”. Para organizar o sistema viário, Saboya Ribeiro propõe, ao todo, doze importantes intervenções, prevendo criação de avenidas com vinte e cinco metros de largura e o alargamento de algumas ruas para quinze metros, com quatro pisos, e a interligação de ruas e avenidas (RIBEIRO, 1937).

Além do alargamento de ruas, pelo menos duas de suas propostas teriam impactos sobre as edificações existentes: a abertura da avenida ligando a Praça João Lisboa ao Mercado Central, cortando a malha urbana em diagonal, através de varas quadras; e o prolongamento da Avenida D. Pedro II até a Rua Tarquinio Lopes, também alargada, para o que se faria necessário demolir o Palácio Episcopal, sede do Arcebispado, anexo a Catedral da Sé.

Para Ribeiro (1937) era necessário, também, fazer a ligação “entre a cidade velha e a nova que se esta formando, tendo como centro, approximadamente, o sitio denominado João Paulo”, possuindo “uma faixa de uma avenida (João Pessoa) cuja largura total deverá ser de 40ms”, possuindo uma faixa central, onde serão montadas duas linhas de bondes, ladeada

de duas faixas rodoviárias, com 7,50 ms de largura cada uma, havendo, ainda, margem para construção de amplos passeios arborizados”.

Além da preocupação com a higiene, a salubridade, as edificações e sua adequação aos preceitos de iluminação e ventilação do urbanismo moderno, a abertura ou alargamento de vias também era motivo para as demolições:

Outra constante preocupação da administração actual tem sido promover a demolição de prédios que, pelo seu estado de conservação, oferecem perigo aos transeuntes, e cuja estrutura não permite obras de reforma ou reconstrução de qualquer natureza. Nossa atenção tem sido voltada, sobretudo, para as ruínas situadas em ruas cujo alargamento impõe (RIBEIRO, 1937).

Para viabilizar as intervenções previstas no *ante-projeto de remodelação*, como forma de dotar a cidade das referências necessárias à modernização, Octacílio Saboya implementou a renovação da legislação urbanística local, introduzindo os princípios e instrumentos do urbanismo moderno em São Luís, redirecionando o pensamento e as práticas urbanas em voga. Para tanto, fez a organização de um novo Código de Posturas em substituição ao primeiro código republicano, elaborado em 1893.

O documento é composto de 508 artigos, divididos em 27 títulos, alguns com respectivas seções, conforme a necessidade do assunto. Sua revogação aconteceu por meio do Decreto nº 205, de 3 de novembro de 1936, sob a justificativa de estar obsoleto e de não satisfazer mais as necessidades reclamadas pelo progresso da cidade. Segundo Carvalho (2005, p.42), a legislação adota “disposições acerca dos bens de uso comum e sobre terrenos; determinando a divisão administrativa do município para aplicação do Código; definindo as dimensões dos logradouros públicos; traçando encaminhamentos sobre a urbanização”. Selbach (2009, p.37), ao estudar a mobilidade urbana da capital, chama a atenção para a importância do texto:

Outra grande diferença do Código de 1936 em relação aos anteriores foi a de ter avançado na questão da mobilidade urbana, tendo em vista a crescente motorização de veículos de tração animal, tanto para os individuais (automóvel) quanto para os coletivos (ônibus). Esta linha mestra está presente logo no início, trazendo que as vias públicas deveriam ser alinhadas e niveladas de modo a oferecer a embelezamento e transporte urbano com conforto e bem-estar.

A legislação de autoria de Saboya Ribeiro desencadeou descontentamentos e revolta no seio das elites de São Luís, visto que implicava na cobrança de impostos que não estavam sendo pagos e o aumento de outros, além de exigir um esforço dos proprietários dos prédios de melhorar e embelezar suas habitações. Nesse momento, todos os vivos que enalteciam a pessoa do prefeito desapareceram, fazendo surgir intensas críticas.

Saboya Ribeiro havia mexido na ferida mais inflamada da elite, fazendo da Associação Comercial seu opositor mais incisivo. Mesmo a instituição que deveria zelar pela modernização da capital, a Câmara Municipal, se mostrou desfavorável. Afinal, era, ali, ocupada por pessoas que tinham interesses comerciais acima dos interesses públicos.

Ribeiro (1937) mostra claramente em sua mensagem à Câmara as resistências que o Código encontrou entre esses proprietários:

Claro que, para taes estomagos, qualquer lei que já contenha voracidade desmedida, dentro de justos limites, há de parecer-lhe uma monstruosidade: d'ahi, esses ambiciosos terem, talvez, descoberto o nome apropriado de "Fantasma Negro" para o "Codigo de Posturas" que elaboramos e puzemos em execução feito com a contribuição dedicada e desinteressada de dois homens cujos nomes declinamos com respeito: Heitor Pinto e Flavio Bezerra.

"Fantasma Negro" porque faz sahir da sombra em que se encontram os que desservem a cidade; "Fantasma Negro" porque é o pesadelo dos que dormem com o estomago excessivamente farto; "Fantasma Negro" porque poz nas mãos dos menos afagados da fortuna o chicote com que podem fustigar o rosto de seus antigos algozes; "Fantasma Negro" porque tira dos antigos algozes da cidade a mão de ferro que conduzira ao estado de inferioridade em que se encontram em relação às demais cidades do Brazil; "Fantasma Negro" porque conclama os homens de boa vontade ao erguimento de uma obra que deve ser legada aos nossos posteriores para que de nós não se envergonhem; "Fantasma Negro" porque imporá, como primeira condição dos que aqui se estabelecem, o respeito pela autoridade, o dever de colaboração e a contribuição que não pode e nem deve faltar à cidade.

Além do Código, entre os impostos mais reclamados pelos opositores esteve a Portaria nº. 142 de 24 de abril de 1937 que resultou em ofício, encaminhado pela Associação Comercial, no dia 16 de maio de 1937, ao interventor do Estado, Paulo Ramos, reclamando da postura do chefe municipal. No documento, publicado na imprensa local, observa-se quão descontentes estavam os comerciantes (elite proprietária de grande parte dos prédios) com os termos dessa Portaria, que cobrava 20% dos impostos globais lançados sobre Indústrias e Profissões, o que representava um adicional de 40% sobre a parte já devida à Prefeitura.

Si a situação do Município é financeiramente precária, si para o progresso de São Luiz é preciso um esforço patriótico dos seus munícipes, é justo que todos contribuam e não somente o comércio, contra o qual se preparou uma tributação desordenada, havendo até casos como o da venda de fumos e bebidas, em que a Prefeitura cobra Industrias e Profissões, com 40% sobre o de Ind. e Profissões e ainda imposto de Licença Especial, ou sejam três tributos com uma única finalidade que é o comércio daqueles artigos! (DIÁRIO DO NORTE, 1937)

Tais acusações foram rebatidas por Saboya Ribeiro em documento direcionado ao Governador do Estado, divulgado no Diário Oficial do Estado, dia 27 de maio de 1937, sob o título de *Informações prestadas ao sr. governador pelo prefeito de São Luis*.

A conhecida "taxa de embelezamento" também foi um dos agravantes do problema acima aludido. A Taxa de Melhoramentos da Cidade, cobrada aos contribuintes nos

termos do Decreto Municipal nº. 272, representou um grande incômodo para os proprietários de prédios situados na zona hoje conhecida como Centro Histórico. Essa contribuição compulsória tinha a finalidade de melhorar a estética da cidade, pois previa a pintura e limpeza das fachadas (retirada do limo e do mato) de todas as edificações tão criticadas pelos cronistas da imprensa local.

Diante das conturbações, Octacílio renunciou ao cargo após dez meses de atuação, em 07 de julho de 1937. Depois de sair de São Luís prosseguiu envolvido com a esfera pública. Trabalhou como consultor da prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro) na gestão de Henrique Dodsworth; na elaboração do *Plano de Extensão e Remodelação da cidade de Juiz de Fora*, em 1940; no projeto do *Código de Obras* e no *Plano de Cidade de Fortaleza*; no *Plano de Remodelação e Extensão* para cidade de São Sebastião, em São Paulo; entre outros.

Nos poucos meses em que ficou como prefeito de São Luís, Saboya Ribeiro conseguiu problematizar a cidade, e suas propostas foram usadas nos anos subsequentes do governo Paulo Ramos, como veremos no tópico seguinte. Contudo, não aconteceram todas as mudanças por ele planejadas, o que contribuiu para continuação do conjunto arquitetônico colonial e imperial do Centro Histórico, hoje, reconhecido com patrimônio mundial.

3.3 Pedro Neiva de Santana e a *Capital Moderna*

Com a saída de Saboya Ribeiro, o interventor Paulo Ramos convidou para assumir o cargo de prefeito o médico maranhense Pedro Neiva de Santana, que prontamente aceitou à solicitação, sendo investido no cargo em novembro de 1937. Em sua longa gestão (1937 – 1945) viria a promover mudanças significativas no espaço urbano de São Luís, dando continuidade ao urbanismo moderno, que até então havia sido contemplado pelo *anteprojeto de remodelação* elaborado por seu antecessor no cargo.

Assim como Saboya Ribeiro, o segundo prefeito do estadonovismo compreendia a capital maranhense como um lugar atrasado cujas construções coloniais representavam verdadeiros empecilhos para o reerguimento de uma “*Nova Cidade*”. Logo, todo seu governo foi perpassado pela intensa política de fazer de São Luís uma “Capital Moderna”.

Figura 44 - Pedro Neiva de Santana



Fonte: Foto Estúdio Edgar Rocha.

Como principal instrumento de referência para suas proposições, Pedro Neiva usou o *Anteprojeto de Remodelação* do governo anterior. Como expõe no Relatório entregue ao Interventor Federal Paulo Ramos, em 1942: “Consoante tive, já, oportunidade de acentuar, não sofreu interrupção, em 1942, a execução do plano de obras e melhoramentos públicos em que se tem empenhado a Municipalidade, nestes últimos anos” (SANTANA, 1942).

O que não agrada a todos. A implementação do “*gigantesco plano de reforma da cidade*” foi advertido por intelectuais e políticos (O IMPARCIAL, 08.07.1937). Para o ex-interventor do Maranhão (1931), Astolfo Henrique de Barros Serra,

a nossa S. Luiz, apesar do *stylo* colonial, que seria um crime modificar, já não é a cidade do ‘Mulato’, nem uma ‘Itaóca’ de Lobato” e defendia os nossos casarões como “reliquias sagradas desse passado áureo do Maranhão, que do alto de seus mirantes contemplam a cidade que avança inevitavelmente em progresso e civilização (O IMPARCIAL, 08.04.1938, p. 8).

A despeito das críticas, Pedro Neiva prosseguiu as ações traçadas na administração de Saboya Ribeiro, propondo inicialmente adequações na legislação urbana aprovada, principalmente reformulações dos critérios para isenções de impostos que impulsionavam a verticalização no centro urbano e um novo zoneamento para capital, além de estabelecer o *Novo Plano da Cidade*, como projeto de desenvolvimento da capital.

O novo zoneamento assumiu um caráter de *zoneamento funcional* – típico do urbanismo moderno, no qual a cidade é dividida em um centro administrativo ou cívico e em zonas, definidas por diferentes funções, comercial, residencial, industrial e agrícola. Conforme, o *Título IV “Da tecnologia urbana”* do Código de 36 o termo zoneamento é:

uma divisão da cidade em diversas zonas ou districtos de uso estabelecido num plano de cidade, afim de promover a localização racional dos seus diferentes órgãos, proporcionando aos seus moradores vantagens de ordem econômica, sanitária, esthetica, mediante restrições quanto ao uso e volume das edificações (O IMPARCIAL, 08.04.1938, p. 8).

O novo zoneamento foi instituído no Decreto Municipal nº 330, de 03 de junho de 1938⁵²:

A cidade de S. Luiz, que compreende o Município da Capital do Maranhão, fica, desde já, para os efeitos de promover a localização racional dos seus diferentes órgãos, proporcionando aos seus moradores vantagens de ordem econômica, sanitária, estética, mediante restrições quanto ao uso e volume das edificações, dividida em um Centro Administrativo ou Centro Cívico e em 4 Zonas com as seguintes denominações:

- a) Centro Administrativo
- b) Zona Comercial
- c) Zona Industrial
- d) Zona Residencial
- e) Zona Agrícola (SÃO LUÍS, 1938a).

O Centro Administrativo ou Centro Cívico concentrava-se na Avenida D. Pedro II. A Zona Comercial, por sua vez, era formada pelas artérias das Ruas Portugal, Joaquim Távora, Nina Rodrigues, até a 13 de Maio; Travessa do Comércio, Rua Cel. Colares Moreira, até a praça de São João; Travessas Marcelino Almeida e Boaventura, Ruas João Vital, Oswaldo Cruz, até a rua Antonio Rayol; entre outras. A Zona Industrial contemplava a Rua Jacinto Maia, Travessa do Portinho, Travessa da Lapa, Feliz, Rua Maranhão Sobrinho, Precipício, Praia do Desterro, Praça do Desterro, Rua Belarmino de Matos, trecho compreendido entre a Praça do Mercado Novo e a Rua Senador Costa Rodrigues, Rua Cândido Ribeiro, Fonte do Bispo e Rampa Manoel Nina. A Zona Residencial era limitada pelos trechos das Ruas Senador Costa Rodrigues, Fonte das Pedras, Rua Antonio Rayol e Rua José Bonifácio, Rua Tarquínio Lopes, trecho compreendido entre as Ruas José Bonifácio e Luzia Bruce etc. Por último, como Zona Agrícola foram consideradas todas as vias públicas não compreendidas nas quatro zonas constantes, incluindo os núcleos do interior da Ilha.

As ruas e trechos das zonas residencial, comercial e industrial confundem-se umas com as outras, e não há um logradouro que tenha uma única funcionalidade. Da mesma forma, os logradouros contemplados pelo zoneamento se limitam em quase sua totalidade à

⁵² Saboya Ribeiro elaborou para São Luís outro modelo de zoneamento. No Código de Posturas institui no *Título II – Dos Municípios, Dos bens de uso comum, Dos terrenos* – no *Capítulo I*, Art. 19º “para efeito e aplicação do presente Código e demais fins administrativos fica a Ilha de São Luís” dividida em 4 (quatro) zonas, central, urbana, suburbana e núcleos do interior e rural.

zona central, proposta por Saboya Ribeiro. Bairros como Areal, João Paulo, Anil não são citados no Decreto nº 330, a despeito de já possuírem uma movimentação de moradores, comércio e indústria. Nesse sentido, Pedro Neiva, intencionalmente ou não, expõe a cidade e o subúrbio como duas partes isoladas e distintas, ao invés de considerá-las como um todo, onde o subúrbio estaria incorporado como um dos territórios da cidade.

O Centro Cívico, como requer a designação, era composto pelos edifícios das principais autoridades e órgãos da administração pública e da justiça. A zona residencial podia ser dividida em subzonas, com as seguintes características: habitações particulares, coletivas e mistas, sendo permitido o comércio de gêneros de uso diário, como alimentos, materiais de uso doméstico, além de pequenas oficinas e ateliês. A área comercial incluía o movimento comercial interno e externo da cidade, o comércio a grosso (importação e exportação) e a varejo (lojas de fazenda, armarinhos, perfumarias, drogarias) e os centros de negócios (casas bancárias, corretores etc.). A zona industrial agrupava, além das indústrias, que podiam estar ou não divididas em sub-zonas, conforme a natureza, o porto, o aeroporto, as estações da estrada de ferro, vilas e casas operárias, quando convenientemente dispostas ao serviço das diferentes indústrias. Quanto às regiões agrícolas aparecem localizadas em *terrenos adequados*.

O Decreto nº 330 do zoneamento da cidade exigia, obrigatoriamente, mais de um pavimento nas construções e reconstruções de prédios em algumas ruas da capital, como: Avenida 5 de Julho, Avenida D. Pedro II, Praça João Lisboa, Praça Senador Benedito Leite, Ruas Newton Prado, Candido Mendes, 28 de Julho, Oswaldo Cruz, entre outras. Já nas zonas residenciais era obrigatório o uso do recuo (calçada) de no mínimo três metros, o mesmo era exigido nas edificações das avenidas do *Novo Plano da Cidade*.

Ao inferir normas quanto ao uso do recuo e do número de pavimentos, Pedro Neiva reforça as determinações do Decreto nº 329, de 03 de junho de 1938, que “*regula a concessão de isenções de imposto predial dos prédios construídos e reconstruídos*”. Este Decreto substitui os de nº 150, de 23 de março de 1935 – do governo de Alexandre Bayma –, e o nº 219, de 19 de dezembro de 1936, instituído por Saboya Ribeiro, por entender que os mesmos “além de conterem dispositivos que se chocam, não formulam em seus termos as condições de hygiene de acordo com as noções modernas de urbanismo, capazes de justificar a concessão dos alludidos favores” (SÃO LUÍS, 1938b).

Composto de cinco artigos, o Decreto de nº 329 tem a preocupação em efetivar as exigências do Código de Posturas de 1936, possibilitar as intervenções urbanísticas antevistas e incentivar a verticalização. Nesse sentido, o Art. 1º determina que os edifícios com

iluminação direta em todos os cômodos, de acordo com o Código de 36, ficariam isentos do imposto predial por dois anos. O Art. 2º isenta, por quatro anos, o prédio construído de acordo com todas as diretrizes da legislação urbana, inclusive o alinhamento. No Art. 3º, prédios com mais de dois pavimentos, construídos internamente em conformidade à legislação urbanística, estariam isentos durante o período de oito anos, elevados para dez anos quando cedida ao município, sem indenização, a faixa recuada. O Art. 4º determinava que *os favores* a que o Decreto se referia eram concedidos somente ao proprietário que os requeressem trinta dias após a instalação dos prédios neste aludidos. O último artigo apenas garante o direito de revogar as disposições em contrário (SÃO LUÍS, 1938b).

Como podemos observar o Decreto valoriza a verticalidade das edificações ao conceder a isenção do imposto predial por um período maior para as construções com dois ou mais pavimentos. Também se nota uma preocupação evidente com a salubridade das edificações, daí a importância da iluminação direta em todos os compartimentos, segundo as “*noções modernas do urbanismo*”. Em contrapartida, há uma desvalorização da arquitetura tradicional luso-brasileira, uma vez que a iluminação destas construções não alcançava todos os compartimentos.

Tanto o decreto que institui o *zoneamento funcional* da cidade quanto o que determina as condições para isenção de imposto predial podem ser percebidos como caminhos para construção da *Capital Moderna*, mas o projeto decisivo que realmente a consolida é o *Novo Plano da Cidade*.

Citado no Art. 9º do Decreto de nº 330, o *Novo Plano da Cidade* acaba por se constituir em um conjunto de obras que recuperam parcialmente as propostas e as ideias de Saboya Ribeiro no seu *anteprojeto de remodelação*, de 1936. Nas palavras do prefeito Pedro Neiva de Santana, no Relatório de 1942, entregue ao interventor Paulo Ramos, “é um extenso plano de urbanização da capital maranhense, traçado e executado pelo município, sob o alto patrocínio do governo do estado”.

Para implementação do *Novo Plano da Cidade* foram tomadas medidas que vão desde desapropriações, demolições, aplicação de multas, abertura de grandes avenidas, compra de prédios, construções de edifícios modernos até o desprezo da cidade antiga, dos monumentos históricos.

Frequentemente o Diário Oficial ou os jornais de circulação publicavam Editais como o de número 12, de 30 de junho de 1938, que intimava os proprietários dos prédios (Joanna Carvalho, Maria F. Carneiro e Abellardo da Silva Ribeiro), respectivamente, nº 32 e nº 36, na rua Belarmino Mattos, nº 254, na rua Euclides Farias, e nº 317 na rua 13 de Maio, a

realizarem a demolição de suas propriedades dentro de um prazo improrrogável de cinco dias, a partir da publicação do documento, sob pena da prefeitura tomar as necessárias providências, acordadas com o disposto no parágrafo único do Art. 493 do Código de Posturas (O IMPARCIAL, 1938, p.2), que previa multa, seguindo-se de demolição mandada proceder pela municipalidade à custa dos proprietários (DIÁRIO OFICIAL, 30.04.1937, p. 11).

Figura 45 – Vista panorâmica do centro de São Luís.



Fonte: Foto cedida pela empresa Transportes Aéreos Aliança (apud ALMEIDA, 1954).

Quanto à aquisição de terrenos, parte era destinada à instalação de moradias proletárias. Tal procedimento foi comum tanto ao governo de Octacílio Saboya quanto ao de Pedro Neiva. Em geral, as aquisições eram publicadas a efeito de Portarias, como as de nº 46 e 103. Na primeira, a Prefeitura recebe a proposta para comprar um terreno na estrada do Caminho Grande, e considerando ser conveniente a aquisição para ali efetuar moradias proletárias, aceita a referida proposta (DIÁRIO OFICIAL, 30.01.1937). No segundo exemplo, a Prefeitura efetua a compra do Sítio Brigadeiro, na Vila Operária, para nele ser instalado também um novo núcleo de população proletária (DIÁRIO OFICIAL, 17.03.1937, p. 4).

As mudanças implementadas pelo plano não só visavam dotar a capital de construções modernas, como incluía em suas medidas uma série de melhorias que visavam à higienização dos espaços públicos ou privados. Sobremaneira evidenciava a substituição das estruturas tradicionais, reconhecidas como insalubres, por novos edifícios asseados e

iluminados em todos os cômodos. Para o sistema viário previa a construção e pavimentação de várias avenidas e ruas. As intervenções empreendidas pelo prefeito foram justificadas nos relatórios do interventor federal Paulo Martins Ramos de Sousa, encaminhados anualmente à Presidência da República. No Relatório referente ao ano de 1939, Ramos faz a seguinte observação:

[...] levou a Prefeitura, no exercício findo, importantes melhoramentos a diversos logradouros públicos, dotando-os de maiores facilidades de transito e das indispensáveis condições de higiene e estética exigidas pelo desenvolvimento da Cidade (RAMOS, 1940-1942).

O documento faz ainda referência ao início da transformação urbana de São Luís em uma *Capital Moderna*. “Pode-se, sem temor de contradita, asseverar que São Luiz integrou-se, de modo definitivo, no ritmo de progresso das modernas capitais brasileiras [...]” (RAMOS, 1940-1942).

Assim, a favor de uma nova fase da modernização de São Luís, Pedro Neiva de Santana implementou várias das proposições do *anteprojeto de remodelação da cidade*, de Saboya Ribeiro, contemplou medidas favoráveis ao tráfego (de automóveis), à salubridade (iluminação e ventilação) e a uma estética em conformidade às perspectivas modernas, o que inclui uma nova arquitetura (*Art Déco*⁵³) e a presença do verde na cidade. É interessante perceber que a dinâmica da prefeitura de São Luís em pleno estadonovismo não é algo singular, mas comum ao contexto autoritário pelo qual o país passava. Datam desse período a implementação de vários projetos de remodelação urbana em andamento no país, nas décadas de 30 e 40, como a reforma do bairro de Santo Antônio, no Recife, entre os anos de 37 a 45.

Entre as várias medidas adotadas pelo prefeito Pedro Neiva de Santana para modernização do sistema viário, duas obras são constantemente divulgadas nos jornais de circulação da época: a pavimentação da Avenida Presidente Getúlio Vargas e a abertura da Avenida Magalhães de Almeida.

⁵³ Art déco foi um movimento popular internacional de design de 1925 até 1939, que afetou as artes decorativas, a arquitetura, design de interiores e desenho industrial, assim como as artes visuais, a moda, a pintura, as artes gráficas e cinema.^[1] Este movimento foi, de certa forma, uma mistura de vários estilos (ecletismo) e movimentos do início do século XX, incluindo construtivismo, cubismo, modernismo, bauhaus, art nouveau e futurismo. A sua popularidade na Europa foi durante os picos dos loucos anos 20 e continuou fortemente nos Estados Unidos através da década de 1930. Embora muitos movimentos de design tivessem raízes em intenções filosóficas ou políticas, a Art Déco foi meramente decorativa. Na altura, este foi visto como estilo elegante, funcional e ultramoderno. No Brasil, o estilo influenciou artistas como o escultor Vítor Brecheret (1894-1955) e o pintor Vicente do Rego Monteiro (1899-1970), entre outros. Uma obra de Brecheret em estilo art déco é o Monumento às Bandeiras, em São Paulo. O edifício-sede da Biblioteca Mário de Andrade e o Estádio do Pacaembu, ambos também em São Paulo, são dois grandes marcos arquitetônicos do estilo na cidade. Outro belo exemplar da art déco na capital paulista situa-se na rua Domingos de Moraes.

No Relatório de Governo de 1942, apresentado ao interventor Paulo Ramos, Pedro Neiva informa que, a despeito das intempéries oriundas da atual guerra, que se refletiam no mercado dos materiais de construção, não só elevando, extraordinariamente o custo dos mesmos, como, ainda, tornando, em vista da carência de transportes, por demais limitada a sua aquisição, a prefeitura dava continuidade às várias e importantes obras em que se havia empenhado e, além disso, iniciava outras constantes do programa de reforma urbana (SANTANA, 1942, p. 7). Entre elas constava a reforma da Avenida Getúlio Vargas, que até aquele momento havia recebido o depósito de 300 mil paralelepípedos na pavimentação, como bem demonstra matéria veiculada pelas páginas do jornal O Globo (28.11.1939, p. 2):

Vae ser calçado o Caminho Grande

A prefeitura vae iniciar, segunda-feira, a pavimentação da avenida presidente Getulio Vargas (...) uma providencia municipal que concretiza uma das mais antigas aspirações de nossa gente. Não é recente que a aspiração do nosso povo de que a Avenida Presidente Getúlio Vargas, o conhecido Caminho Grande, fosse pavimentada como as demais ruas. Artéria das mais movimentadas, pela sua excepcional posição de escoamento natural de toda uma população que reside para além da rua Senador João Pedro, tem sido, contudo, uma das mais desprezadas pelas administrações municipais.

O Caminho Grande⁵⁴ como prefere o articulista, era a via que ligava a “cidade” aos subúrbios, e, em particular, ao bairro do João Paulo, consolidado como polo comercial

⁵⁴ Em 1755, com a diversificação da economia local, em decorrência da renovação política metropolitana para com a colônia, momento este designado de era pombalina, em referência a sua representação maior o ministro português, o Marquês de Pombal, São Luís passou a ter um conjunto de edifícios que atestam o bom gosto e o requinte da arquitetura colonial civil, com os grandes sobrados de azulejos, edificados sobretudo nos *primeiros* bairros da urbe, Praia-Grande e Mercedários. A reformulação das finanças da sociedade maranhense, pautada, então, na lavoura algodoeira, permitiu, também, aos homens de dinheiro da terra, comerciantes e grandes fazendeiros, iniciarem a construção de sítios pela cidade, incluindo a estrada denominada de Caminho Grande, que liga o final da rua Oswaldo Cruz passando pelo Areal (antiga denominação do Monte Castelo), João Paulo, até alcançar o Anil, considerado até a primeira metade do século XX, o limite da capital. Questão corroborada por um posto de fiscalização que averiguava a passagem de pessoas vindas da Maioba, Paço do Lumiar, Iguaiá, sobretudo vendedores de verduras nos mercados da cidade que provavelmente já faziam este trajeto antes de 1879, como constatamos ao ler na "A Flecha"- periódico da época - *pessoa digna de todo crédito me informa que a fiscalização feita no Caminho Grande para a garantia dos direitos provinciais exercida por guardas urbanos que, ignorantes da lei e excessivamente intolerantes, apreendem como contrabando os minguados productos que os pobres roceiros trazem a vender a cidade*. Quem também ocupou o Caminho Grande, no início dos oitocentos, foram os ingleses, ao instalarem no local uma colônia, depois da abertura dos portos do reino às nações amigas. Formada em sua maioria por comerciantes, optaram em manter-se distante do núcleo inicial da cidade - Praia Grande e Desterro - construindo suas residências nas imediações do Caminho Grande, mais precisamente no Monte Castelo, inclusive uma Igreja Protestante. No segundo quartel do século XIX, já se tem notícias de venda de casas de alvenaria, chácaras e terrenos no Caminho Grande, segundo nos confirmam jornais tais como: Diário de Notícias, Diário do Maranhão, A Pacotilha. Em 1880, um artigo publicado em "A Flecha" reclama da transferência da linha de bonde da Companhia Ferro-Carris do João Paulo para a Jordoa. A frequência e quantidade de artigos deste estilo que saíam, nos fazem pensar na existência de uma população relevante numericamente no local. Uma peculiaridade do caminho que todas as ruas do Monte Castelo encontravam-se com o mar, e na maioria das vezes, a mesma finalizava com um pequeno porto como o da rua Roma Velha, atualmente Newton Belo, onde era possível se comprar o peixe e o marisco, sem recorrer ao Portinho. Infelizmente, o crescimento

nos anos 30, sobretudo, em razão da Estrada da Vitória, pela qual passava a estrada de ferro. Ali não só era o lugar onde o comércio ganhava novos ares, como também acolhia a população que vinha do interior do estado. Segundo Saboya Ribeiro (1937), o João Paulo era a “*cidade nova*”, com a qual o centro antigo precisava se comunicar. Também foi o local escolhido para abrigar os primeiros conjuntos habitacionais da cidade.

Mais do que fazer a ligação com o interior da Ilha, o Caminho Grande era o lugar do novo, ali havia se instaurado não mais a arquitetura tradicional e sim bangalôs e modernos edifícios. Ao longo da avenida importantes prédios foram construídos, entre os anos de 30 e 45. A exemplo, temos o prédio do atual Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (IFMA) cuja construção iniciou-se em 1936, sob a designação de Liceu Industrial de São Luís e, a partir de 1942, Escola Técnica Federal de São Luís. A avenida ainda recebeu outras construções importantes como o prédio da Cruz Vermelha e o Cine Monte Castelo. Em meio à extensa avenida se sobressaíam, também, *modernas e belas* residências. Algumas sendo bangalôs e outras em estilo de *Art Déco*. Essas edificações passaram a ser endereço de tradicionais famílias maranhenses. Como exemplo, citamos o industrial Cândido Ribeiro, proprietário de várias casas na zona central, que residia em um bangalô no Caminho Grande, conforme noticiado pelos jornais por época do seu falecimento.

Figura 46 - Prédio do atual Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (IFMA) – São Luís (MA)

desordenado de São Luís fez com que os pequenos portos dos bairros fossem aterrados para dar espaço a casebres impróprios para a moradia. Muitas dessas ruas do Monte Castelo deram origem a outros bairros como: Vila Passos, Liberdade, Diamante, Camboa, Coreia. As primeiras referências da Vila Passos aparecem paralelas às notícias que se tem do Caminho Grande. As casas nas imediações onde hoje funciona o estádio de futebol Nhôzinho Santos, que antigamente abrigava o cemitério dos Passos, são sempre alvo de vistorias policiais, acusados de servirem de esconderijo de escravos. Os demais bairros surgiram, principalmente, no último quartel do século XIX e começo do século XX, com a expansão urbana de São Luís proveniente do milagre fabril e da política de profilaxia, que expulsou os moradores do Centro Histórico numa tentativa de se enquadrar no discurso modernizador importado da era vitoriana. Para poder controlar a vida dos seus operários, os diretores construíram as vilas operárias, perto das fábricas. Foi uma dessas vilas, neste caso a denominada Vila Bangu, construída pela Companhia de Fiação e Tecidos Maranhenses, que deu origem ao Bairro da Camboa. Inicialmente, a imensa área do polo industrial foi sendo invadida por pessoas que, ao serem expulsas do campo, vinham para a capital em busca de trabalho. Estas, aos poucos conseguiram integrar-se no trabalho fabril, adquirindo, dessa forma, o direito de morar nas proximidades. Os que não lograram vagas na empresa, foram se acomodando de alguma forma, em casebres armados em torno do prédio, e ali se fixaram permanecendo até que os anos se passaram e eles ali se fixaram em definitivo. Já o bairro da Liberdade, antes de ser habitado por humanos, servia de solta de gados, pois nessa área funcionava o matadouro geral da cidade de São Luís, cercada de trilhos e quintas. A Liberdade tinha um portão de entrada nas mediações da atual feira que dava acesso à solta de gado, de onde chegavam para matança por meio de trem da Estação São Luís-Teresina Ferroviária, e soltos ficavam até a hora de irem para o matadouro. A extensa nota de rodapé sobre o Caminho Grande tenciona mostrar o lugar como possuidor de uma dinâmica própria desde o século XVIII (SILVA, 2004).



Fonte: Jorge, 1950.

A reforma do Caminho Grande aparece como uma obra inadiável. Mais importante que a remodelação do Parque 15 de Novembro ou da Praça João Lisboa, logradouros públicos do centro da capital, que mereciam um aperfeiçoamento de forma *a torna-los mais atrahentes e estheticos*. A avenida era o único escoadouro de uma grande população trabalhadora, ponte forçada a todos os subúrbios que se estendiam para além da Fabril.

Figura 47 - Prédio da Estação de Bonde – São Luís (MA)



Fonte: Jorge, 1950.

Em tempos de chuva, as salpicadas de lama na artéria eram motivos de reclamações da população, que, terminado o inverno, rezingava com as idas á farmácia para curar *uma constipação adquirida no vendaval de poeira lançada, a cada segundo, as narinas dos transeuntes, a espalhar tuberculose e quantos germens deletérios existe*. Levar a efeito a empreitada da Praça João Lisboa e do Parque 15 de Novembro, deixando continuar no

abandono essa via urbana, seria um gosto extravagante de mero *exhibicionismo*, e defender tal ponto de vista, era “tripudiar sobre o desejo de toda população suburbana, que constroe, com o suor de sua jornada de trabalho a grandeza econômica de São Luiz”. Gente que não possuía “transportes confortáveis para amenizar as inconveniências” do percurso da extensa avenida, “e muito menos pode residir nas zonas centrais onde já se desfruta de certo modo, de todos os benefícios da civilização”. Sendo assim, tratava-se de uma obra feita longe da perspectiva de “embelezamento para que os visitantes parem para ajuizar do nosso andeamento”, ou simplesmente “dedicada aos turistas, mas a nossa gente, à gente pobre e humilde, aos operários das fábricas que transitam, diariamente, pela artéria” (O GLOBO, 23.08.1939, p. 2).

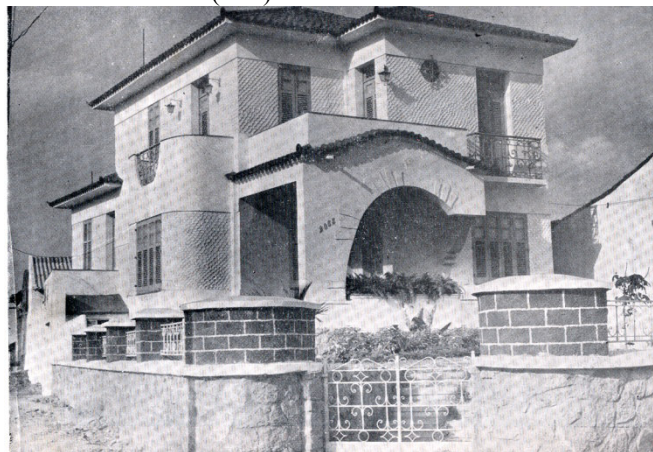
Figura 48 - Avenida Getúlio Vargas – São Luís (MA)



Fonte: Jorge, 1950.

Aqui constatamos que a cidade havia crescido em extensão e em aumento demográfico, e não mais aceitava somente as chamadas obras de embelezamento ou simplesmente circunscritas nas áreas centrais; os subúrbios existiam e contribuíam para o desenvolvimento de São Luís, tão logo exigiam benefícios. Constatação da importância dos subúrbios é apreendida não só com as declarações, mas com a existência da coluna “O Subúrbio”, publicada no Diário do Norte.

Figura 49 - Residência na Avenida Getúlio Vargas – São Luís (MA)



Fonte: Jorge, 1950.

Assim, a Avenida Getúlio Vargas foi uma intervenção de grande impacto na dinâmica da cidade, uma verdadeira avenida moderna, com “duas superfícies de rolamento de sete metros cada uma, separadas por uma serie de abrigos centrais de quatro metros de largura, gramados e ajardinados, medindo os passeios três metros de cada lado” (RAMOS, 1939). Em 1942, a pavimentação que tinha iniciado em 1939, já atingia 3.022,38m², perfazendo uma área total 18.950,42 m², e ao longo de sua extensão, comemorava o prefeito Pedro Neiva de Santana, já contava com um “número de construções que se vê alinhado ao longo da nova avenida, a qual vai tendo, assim, fixada a sua bela perspectiva. Tal fato, sem dúvida muito auspicioso, testemunha, de maneira bem expressiva, o efeito produzido, na iniciativa particular, por este oportuno e arrojado empreendimento”.

Figura 50 - Bangalô na Avenida Getúlio Vargas – São Luís (MA)



Fonte: Jorge, 1950.

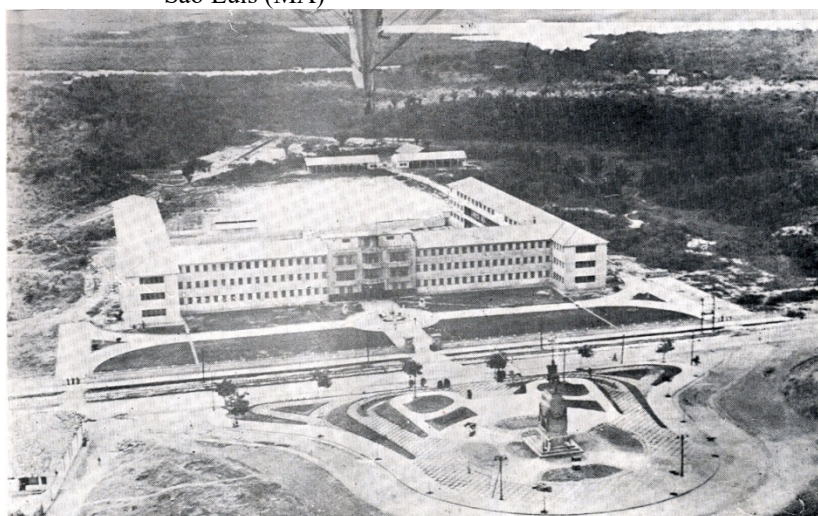
Terminado o trecho que compreende a Avenida Getúlio Vargas, inicia-se a Avenida João Pessoa, no bairro do João Paulo. O Estado Novo trouxe para ali, o Quartel do

24º Batalhão de Caçadores (BC). O Diário Oficial de 13 de julho de 1937 traz, em primeira página, uma notícia sobre aquisição do terreno para construção do prédio militar. Em verdade a publicação objetivava pôr fim aos boatos sobre o real valor de compra da propriedade que pertencia à viúva Maria Blanche Fernandes, de nacionalidade francesa, naturalizada brasileira. A oposição argumentava que o valor informado pelo governo (prefeitura municipal) era bem menor do que a quantia paga. Deixando de lado os dispêndios, o antigo Sítio São José vai dar lugar à imponente construção moderna, em substituição ao Quartel do Campo do Ourique que havia deixado de corresponder às necessidades do Estado, segundo os padrões da época.

O projeto organizado para a praça, o qual persiste na atualidade, compreende um quadrilátero com área de dez mil metros quadrados distribuída em três níveis que se elevam a partir do meio-fio da Avenida Presidente Getúlio Vargas, que passa em frente, até o plano central dominante, onde está o monumento ao patrono do Exército nacional (SANTANA, 1942, p. 9). O acesso à praça é feito, a partir da avenida citada, por três ordens de escadarias, e por dois planos inclinados laterais apropriados ao tráfego de veículos e, hoje, é possível se observar residências de arquitetura predominantemente moderna dos anos 40 e 50, como bem já demonstrava o projeto:

a bem proporcionada distribuição das áreas pavimentadas, partes revestidas de laiotas artificiais de modelo original e de grande efeito artístico, a boa disposição dos detalhes ornamentais, compreendendo áreas gramadas e ajardinadas segundo a moderna técnica desses serviços, o arranjo das escadarias e dos planos de acesso, e, finalmente o próprio relevo e características topográficas do local emprestou à nova praça uma impressionante feição estética, deveras primorosa e surpreendente (SANTANA, 1942, p. 9).

Figura 51 - Praça Duque de Caxias e Quartel do 24º Batalhão de Caçadores – São Luís (MA)



Fonte: Jorge, 1950.

Em frente ao quartel, a partir de 1942, são iniciadas as obras da Praça Duque de Caxias. No centro do logradouro e na parte mais alta foi erguido um monumento cívico em homenagem ao “*patrono do exército brasileiro*”. A praça tem uma imponência diferente das praças tradicionais da capital maranhense (João Lisboa, Odorico Mendes, Gonçalves Dias). Enquanto as demais foram construídas em terreno plano, a praça do bairro do João Paulo ou do 24º BC, como é mais comumente conhecida, fica em uma área irregular e para se chegar até a estátua é necessário vencer a subida de uma escadaria. A maneira como foi exposta a estátua, ficando na mesma altura do prédio do quartel, lhe confere uma expressão de monumentalidade.

Além de se constituir como um monumento cívico a estátua de Duque de Caxias, representava a preocupação do governo do Estado com a *educação cívica da mocidade*, principalmente, naquele “difícil trecho da História do Mundo, que, em defesa da Civilização, as democracias estão escrevendo, com sangue, nos campos de batalha dos cinco continentes, não tendo medido sacrifícios para intensificar os sentimentos de amor à Pátria no seio da juventude e das classes populares” (RAMOS, 1943, p. 22).

Servindo-se da tribuna pública da imprensa, da cátedra e da estação Radiodifusora da cidade, o interventor e seus auxiliares, o professorado e as altas patentes do 24º B.C., e da Força Policial do Estado, mantêm uma entusiástica campanha de civismo, orientada no sentido de conseguir uma cooperação do povo com as autoridades, na presente emergência, e de preparar o espírito das massas para uma mais nítida compreensão dos postulados do Estado Nacional (RAMOS, 1943, p. 22).

A estátua em homenagem a Luís Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias, tinha também o compromisso de reviver na memória dos maranhenses um importante evento histórico, a revolta da Balaiada. E mais impressionante do que relacionar o monumento à revolução é considerar a praça como um altar para realização de cerimônias ao culto cívico. Aqui provavelmente encontramos os argumentos necessários para compreendermos o projeto arquitetônico adotado, uma vez que na década de 30 e 40 eram comum as comemorações cívicas. E mais do que o simples ato de comemorar era corroborar para consolidação de uma identidade nacional – com a ressignificação de símbolos, através da construção de monumentos –, o fortalecimento do nacionalismo e reconhecimento do Estado Novo enquanto modelo de governo. É na obra *Sete Anos de Governo* que Ramos (1943), enquanto expressão máxima de getulismo no estado, mostra a importância da escultura:

Liquidando antigo debito contrariado pelo Maranhão, há mais de cem anos, no período sangrento da Balaiada, mandei erguer, nesta Capital, e dentro de poucos meses estará concluída, a estatua equestre do Duque de Caxias, destinada a proporcionar as gerações que surgem o altar de que carecem para as cerimoniaes do seu culto cívico (RAMOS, 1943, p. 22).

No Relatório, referente ao ano de 1942, apresentado pelo prefeito Pedro Neiva de Santana ao interventor federal, Paulo Ramos, a Praça Duque de Caxias aparece, também, como uma obra de indiscutível importância. Em suas palavras a obra representa sobremaneira o progresso e desenvolvimento da capital maranhense.

Figura 52 – Fachada do Quartel do 24º Batalhão de Caçadores – São Luís (MA)



Fonte: Arquivo Foto Studio Edgar Rocha.

Acontecimento de especial relevo, na execução do plano de expansão urbana, constituiu, sem dúvida, o início, em 1942, das obras da praça Duque de Caxias, em frente ao novo quartel do 24º B.C., no subúrbio João Paulo, melhoramento que, por seu vulto e significação, bastaria, por si só, para testemunhar, do modo mais eloquente, o surto de progresso que bafeja a capital do estado, e que não se faz notar, apenas, na área urbana, propriamente dita, senão que, também, se exprime, em obras de vulto, nos subúrbios, manifestando-se, precisamente, naquelas zonas cujo desenvolvimento e crescente expressão na vida da cidade de há muito estava a reclamar a intervenção do poder público, no sentido de dotá-las dos indispensáveis requisitos de conforto compatíveis com o seu índice demográfico e progresso (SANTANA, 1942, p. 9).

As obras da nova praça, no bairro do João Paulo, são *tornadas de instante necessidade*, nas palavras do prefeito, uma vez que ali havia sido erguido recentemente o 24º Batalhão de Caçadores e o interventor federal desejasse erguer um *monumento condigno, a memória do eminente estadista e cabo guerra, que foi o Duque de Caxias*. As necessidades da cidade foram atacadas já nos primeiros dias de 1942, procedendo-se, inicialmente, aos difíceis e custosos trabalhos de terraplanagem e nivelamento, obrigados pela especial natureza do terreno.

Concomitantemente à construção da Avenida Presidente Getúlio Vargas, como já citamos, aconteceu a abertura da avenida ligando a praça João Lisboa à praça do Mercado Novo, a Avenida Magalhães de Almeida. Para iniciar as obras desta nova artéria, em 1940, foi necessário um número significativo de desapropriações e demolições de exemplares da arquitetura tradicional luso-brasileira e imóveis de estilo eclético, pois a obra cortava todo o centro da cidade, praticamente ligando o Rio Anil ao Bacanga.

Pedro Neiva de Santana desconsiderou os artigos de proteção ao “*aspecto typico*” da fisionomia urbana de São Luís, incluídos no Código de Posturas de 1936 e até mesmo as indicações de preservação de registros históricos, neste caso, a arquitetura tradicional luso-brasileira, que começaram a ter notoriedade com a criação da Superintendência de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), e promoveu a abertura da Avenida Magalhães de Almeida, que segundo o interventor Paulo Ramos, em relatório referente ao exercício de 1940, encaminhado a Getúlio Vargas, seria “outro melhoramento de grande vulto e destinado a modificar por completo a feição colonial de São Luiz” (RAMOS, 1940-1942).

Além da abertura da avenida que cortava na diagonal várias quadras existentes, a Avenida Magalhães de Almeida foi feita ao nível de alargamento e alinhamento da Rua Tarquínio Lopes, atual Rua do Egito, em conformidade ao *anteprojeto de remodelação* de Saboya Ribeiro.

Figura 53 - Rua do Egito - São Luís (MA)



Fonte: Almeida, 1954.

No Relatório referente ao exercício de 1941, o interventor federal, referindo-se ao trecho que ligaria a praça João Lisboa ao Mercado Central, informa que “desapropriados que foram, na sua totalidade, os imóveis atingidos pelo traçado, procedeu-se seguidamente, aos

serviços de demolição e terraplanagem, para abertura e fixação do leito da nova via pública”, que a essa altura “acha-se em fase de execução bem adiantada, emprestando, já, ao centro urbano, o efeito sugestivo de sua moderna perspectiva” (RAMOS, 1940-1942).

Com a proximidade da conclusão das obras da Avenida Magalhães de Almeida, em 1942, 4.401,11 m² de pavimentação já haviam sido realizadas, os meios-fios de concreto achavam-se concluídos, havendo sido, também, terminada a colocação das redes de canalização de água e de esgotos em todo o percurso do logradouro. A extensão da avenida já ficava acertada em trezentos e oitenta metros, incluindo passeios laterais de quatro metros (SANTANA, 1942). O alcance da obra na área central de São Luís, antes ocupada por prédios, revela que não foram poucas as desapropriações e indenizações: somente no ano de 1942, o orçamento para este propósito havia atingido o valor de Cr\$ 302.860,00 (trezentos e dois mil oitocentos e sessenta cruzeiros)⁵⁵.

Figura 54 – Trecho do Largo do Carmo, anterior à abertura da Avenida Magalhães de Almeida - São Luís (MA)



Fonte: Almeida, 1954.

Outras obras também exigiram valores elevados para desapropriações, a exemplo, temos a construção da avenida ligando a Praça João Lisboa à Avenida 5 de Julho. Com as obras também iniciadas em 1940, no segundo ano de sua construção foram gastos cento e cinquenta mil e duzentos cruzeiros apenas com as desapropriações e indenizações do penúltimo trecho do traçado.

⁵⁵ Não foi possível observarmos os valores totais gastos com as obras, assim como não são informados nos documentos o número de desapropriações.

Figura 55 - Trecho do Largo do Carmo com a Rua Afonso Pena, anterior à abertura da Avenida Magalhães de Almeida - São Luís (MA)



Fonte: Almeida, 1954.

Outra obra de importância, resultante de diálogo entre Prefeitura e público foi a demolição da Igreja de Nossa Senhora da Conceição, localizada à rua Oswaldo Cruz (rua Grande). Conforme Decreto-Lei nº 6, de 29 de agosto de 1939, a igreja deveria ter suas paredes reduzidas a pó, considerando que para os técnicos da Directoria dos Serviços Municipaes, os serviços de reforma e pavimentação da alameda esbarravam no edifício, que se achava fora do alinhamento, prejudicando, por tal forma, não só o intenso trânsito, mas também a estética do ambiente.

Figura 56 - Igreja de Nossa Senhora da Conceição - São Luís (MA)



Fonte: Revista Athenas, 1939.

Segundo Barros (2001, p. 42):

Havia uma linha de bonde elétrico, cujo trilho passava ao lado de uma das paredes laterais da igreja. Começaram a acontecer acidentes com os passageiros que, talvez pelo fato de não estarem habituados com este tipo de transporte, teimavam em colocar a cabeça para fora do bonde. Depois de alguns acidentes, a prefeitura decidiu demolir a igreja.

A demolição do templo foi assunto nos bancos da praça João Lisboa e falatório adensado entre beatas horrorizadas com a atitude do governo. Os chefes da igreja, ao que parece não ficaram muito abalados, visto que receberam a quantia de cem contos de réis, aceita, sem maiores discussões, pela Arquidiocese do Estado, que posteriormente, para acalmar os nervos dos católicos mais fervorosos, publicou uma nota prometendo a reconstrução da ermida (nunca realizada) e culpando o imperioso progresso pelo ocorrido. O trecho da nota abaixo transcrito é elucidativo quando reafirma:

Demolida pelo imperativo do desenvolvimento intenso, esse facto, embora amplamente justificado, despertou, de logo, no espírito catholico a idéia de se restaurar o templo da Rua Grande, com os aplausos da população catholica e a cooperação de certo não faltará, dos poderes públicos maranhenses (O GLOBO, 07.07.1940, p. 2).

A população ainda nem bem se acostumara com o canteiro de obras em que se transformara a Rua Grande, depois da demolição da Igreja da Conceição, quando novamente seu cotidiano foi afetado pelo novo trajeto do *auto-omnibus*, que fazia o tráfego para a Vila de São José, alterado por conta da reforma da Praça João Lisboa e da construção do Palácio do Comércio, no local do antigo Hotel Central, propriedade da firma Cunha Santos e Cia. (O GLOBO, 23.06.1940, p. 5).

Figura 57 - Trecho da Praça João Lisboa, antes da reforma empreendida pelo prefeito Pedro Neiva de Santana



Fonte: Almeida, 1954.

Para o jornal O Globo (10.07.1940, p. 2), “a cidade de São Luís tornou-se um canteiro de obras, também São Luiz não tem como prefeito um engenheiro. O sr. Pedro Neiva de Santana é médico. Mas, como o bacharel em Direito de Porto Alegre, esta fazendo da capital uma ‘Cidade Bombardeada’ de obras”. A matéria deixa clara a situação da capital em 1940: a cidade que sobrevivia no caos, carente de saneamento, com prédios em estado de demolição, em décadas anteriores, passou a conhecer algumas melhorias em sua estrutura urbana. Em contrapartida às obras da Avenida Getúlio Vargas, que atendia aos interesses da população suburbana, as demais obras eram voltadas para o centro da capital. O discurso que transformava São Luís em uma cidade cheia de ruas a serem calçadas, de casarões a serem demolidos, para ceder lugar a construções novas, de praças a serem modernizadas, com estátuas, bancos, jardins, repuxos e mais de uma série de coisas que tornaram famosos os principais logradouros públicos do Rio e outras grandes cidades, configuravam como confere o final da citação, o discurso de modernização implantado no início da República, que prosseguiu pelo período getulista.

Quando o articulista se refere ao prefeito como alguém vindo de Porto Alegre, está afirmando que o chefe do governo municipal trazia consigo a vivência de uma cidade que não se pretendia metrópole, mas guardava em si anseios de modernidade, com construções que lembravam o ensejo da palavra, como reformas de avenidas centrais, praças e derrubada de edifícios em estado de precariedade de arquitetura antiga. Ainda havia uma preocupação em enquadrar São Luís entre as cidades do norte que se destacavam no ranque nacional. Essa é a visão, por exemplo, do jornalista de *O Globo*, em conversa com o prefeito municipal: “São Luiz colonial cede terreno a uma capital modernizada. Fortaleza já é conhecida no sul como bella cidade. O mesmo acontece com Belém e Recife. Precisamos incluir São Luiz no rol das cidades mais bonitas do Norte”. Pedro Neiva de Santana o informava dos melhoramentos com as reformas empreendidas e destacava as mudanças na Praça João Lisboa, adiantando: “tirarei do local em que esta a estátua do inolvidável jornalista. Ella vira mais para o lado da Rua Nina Rodrigues e ficará fronteira com o prédio dos Correios e Telegraphos”. No local da imagem foi colocado um relógio, que segundo o alcaide, era *uma verdadeira obra de arte*.

Mas a cidade não queria ser somente bela, estava obcecada pela modernização em todas as modalidades que o termo pode afluir. Uma delas foi a demanda do esporte. A urbe não era possuidora de *estádio de futebol digno*. Assim, em 16 de outubro de 1940, o município desapropriou, *por necessidade e utilidade pública*, a Chácara Independência, situada à Avenida Getúlio Vargas, para construir o Estádio da Cidade (O GLOBO, 16.10.1940, p. 4).

Além das obras relacionadas, vários outros serviços e melhoramentos públicos foram executados pela Prefeitura, entre elas: restauração parcial do Mercado de Ourique; início da reforma do prédio de propriedade do município, à rua José Euzébio, para instalação do Grupo Escolar Luiz Serra; serviços diversos, na praça do Mercado Novo; meios-fios em frente ao Palácio do Comércio; levantamento de diversos terrenos; serviços rodoviários (melhoramento e conservação das ruas da capital); construção da estrada Anil - São José de Ribamar, Anil - Olho d'Água, Anil – São Marcos e Anil – Estiva.

Completando uma série de medidas já anteriormente anotadas na racionalização dos serviços municipais e sua adaptação de acordo com as orientações da administração federal, Pedro Neiva de Santana implementou mudanças na organização administrativa funcional. Dentre essas modificações estão às constantes do Decreto-Lei estadual nº 646, de 24 de setembro de 1942, que reorganizou a administração, “fazendo-a assentar sobre bases mais racionais e melhor correspondentes à desejada eficiência e perfeição de diferentes serviços”. O Decreto estabeleceu a composição da prefeitura em quatro Diretorias – de Fazenda e Estatística, de Obras Públicas e Viação, de Administração e de Educação, compreendendo dezoito diferentes seções e serviços.

Outra medida foi a reorganização do quadro do funcionalismo, levada a efeito nos termos do Decreto-Lei nº 69, de 23 de setembro de 1942. O Decreto adotou, entre outras regras, o princípio geral da especialização profissional e tabela de vencimentos. Com as alterações o governo esperava imprimir ao aparelho burocrático do município feição racional e moderna, que possibilitasse a obtenção de um maior rendimento nos trabalhos. Não foi possível saber se os resultados foram satisfatórios ou não.

Todas as feições modernas implantadas na gestão de Pedro Neiva de Santana visavam estabelecer um ordenamento no sistema administrativo municipal que tinha como propósito maior permitir a continuidade do programa de modernização da cidade posto em prática naquele contexto. No entendimento do poder público e no olhar da sociedade, São Luís havia conquistado, pelo menos momentaneamente, ares de modernização até então nunca vistos. Dessa maneira, o período Paulo Ramos e Pedro Neiva de Santana, mesmo com certas incoerências, fez da capital um lugar remodelado.

CAPÍTULO 4 - DA MODERNIZAÇÃO AO DESENVOLVIMENTO

A saída de Vargas, em 1945, significou para o Maranhão, entre outras questões, a retirada de cena do interventor Paulo Ramos⁵⁶ e do prefeito Pedro Neiva de Santana, mas não o encerramento do urbanismo moderno na capital. No final dos anos 40 foram erguidos os primeiros *arranha-céus* e foi notada a construção de um número significativo de conjuntos habitacionais.

O novo momento político consolidado levou ao poder o pernambucano Vitorino Freire⁵⁷, substituído somente em 1966, pelo político maranhense José Ribamar Ferreira Araújo da Costa (José Sarney) nas eleições para governador. A historiografia maranhense convencionou designar este período de *vitorinismo*.

A hegemonia política de Vitorino Freire encontrava respaldo, sobretudo, no conjunto de relações estabelecidas na esfera federal, como integrante do Partido Social Democrático (PSD), hegemônico naquele contexto nacional, “ligado de maneira umbilical às estruturas do Estado brasileiro” (COSTA, 2006, p. 37). Assim, com o forte poder do mandonismo local, não só se valia desta situação para firmar sua representação a condição política no poder central, como também sustentava os pleitos para governador. No período em que esteve à frente do comando político maranhense (1945 a 1966) fez de Sebastião Archer, Newton Bello e Eugênio Barros, seus representantes no Palácio dos Leões. Aos governadores, por sua vez, cabia a nomeação do prefeito da capital, escolhidos dentro de vários acertos.

Foi no governo de Newton de Barros Belo que se deu a elaboração do *Plano de Expansão da Cidade de São Luís*, sob a responsabilidade do engenheiro Ruy Mesquita. O plano em questão não foi executado, porém serviu de base para a formulação de projetos de governos futuros. Nele é possível apreender o desenvolvimento da capital e suas necessidades. Mesquita produziu um texto influenciado pelo desenvolvimentismo de Juscelino Kubitschek.

Já a ascensão de José Sarney ocorreu mediante o forte apoio do regime militar, instaurado em 1964, principalmente, do General Castelo Branco, na ocasião investido no cargo de Presidente da República. Prometendo a construção de um novo Maranhão, o político buscou a efetivação de suas promessas de campanha por meio da implementação de grandes

⁵⁶ Segundo Costa (2006, p.35): “Paulo Ramos não foi bem sucedido na montagem de uma engrenagem que lhe desse sustentação política após a queda do Estado Novo, tendo renunciado ao cargo e ingressado no PTB, legenda pouco expressiva a nível regional, pela qual foi eleito para um único mandato parlamentar” (deputado federal, 1950/1954).

⁵⁷ A relação de Vitorino Freire com a política maranhense se inicia em 1933, quando ocupou o cargo de secretário de governo do capitão Martins de Almeida Costa (2006, p.35).

obras públicas, que seriam capazes de consolidá-lo no imaginário social como o grande reformador do Estado, dando especial atenção às condições estruturais da capital. Coube ao seu governo a construção da Ponte do São Francisco, da Barragem do Bacanga, do Parque da Cidade, hoje Parque do Bom Menino, e do Porto do Itaqui, entre outras obras

Tal como ocorrera no *estadonovismo*, além das intervenções estaduais, municipais e das iniciativas privadas, competiu ao governo federal a construção dos conjuntos habitacionais e de prédios modernos.

Figura 58 – Abrigo na Avenida Beira-Mar – São Luís (MA)



Fonte: Foto Estúdio Edgar Rocha.

Em 1950, São Luís contava com uma população de 70.731 habitantes, e os discursos, fossem eles oficiais ou simplesmente de articulistas, demarcavam uma necessidade intrínseca de mudar o perfil da cidade, considerada velha e imprópria. Para tanto, se respaldavam em um número expressivo de desapamentos no centro antigo.

São Luís, 20 de fevereiro de 1948

Ontem, verificou-se um desapamento, nesta cidade. E verdade não foi de grande monta, nem causou vítimas. Precisamente às 10:55 passava nossa reportagem pela Avenida Maranhense, do lado do prédio do cabo submarino, quando se ouviu um grande barulho. Era uma parte da varanda do antigo prédio dos correios e telégrafos que fora abaixo.

[...]

São necessárias providências que evitem que se repita, em 1948, o que se verificou em 47, cumprindo aos locatários de casas que ameaçam vir abaixo, embora parcialmente, recorrer ao poder competente, quando locador se negar a mandar fazer os reparos que visam evitar os desapamentos (O IMPARCIAL, 20.02.1948, p. 8).

Diante do quadro desolador dos prédios antigos, as construções dos edifícios-sede do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Comerciantes (IAPC), Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários (IAPI), Instituto da Previdência e Assistência dos Servidores do Estado (IPASE) e Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Trabalhadores em Empresas de Cargas (IAPTEC), no final da década de 1940, foram motivo de muita agitação e de conversas nas ruas da capital, posto que cada qual contaria com oito andares e seriam os prédios mais altos do Maranhão. No imaginário da época, a construção dos “*arranha-céus*” representava uma riquíssima contribuição para o embelezamento da cidade (O IMPARCIAL, 09.03.1948, p.8).

O início dos trabalhos da obra de construção do edifício sede do IAPC contou com uma concorrida solenidade, realizada na Praça Deodoro, que teve a presença do presidente da república, na época o General Gaspar Dutra. Mas a pessoa do chefe de Estado passou quase despercebida entre os curiosos que ali estavam mais interessados na exposição das plantas do “*majestoso prédio*” (O IMPARCIAL, 09.03.1948, p.8).

As obras de construção dos quatro edifícios eram acompanhadas atentamente pela imprensa, desde a aquisição dos terrenos até o dia da inauguração. Exemplo dessa peregrinação em busca do desenvolvimento pode ser facilmente observado com a matéria do Diário Popular (08.06.1952, p. 01).

Majestoso edifício de 8 andares na Avenida Pedro II

Doado pelo governo do Estado, para aquele fim, a área do terreno onde foi o antigo correio – feliz iniciativa do IAPI.

Ainda do tempo da administração Archer da Silva, o IAPI, pela sua delegacia regional, entrou em entendimentos com o estado no sentido de adquirir um terreno nesta capital onde aquele instituto construísse, um grande edifício de 8 andares.

As démarches, pela sua própria natureza, correram com relativa celeridade, tendo o ex-governador Sebastião Archer encaminhado, naquele sentido, uma mensagem ao legislativo doando ao IAPI o terreno que fica na Avenida Pedro II e onde funcionou o antigo Correio.

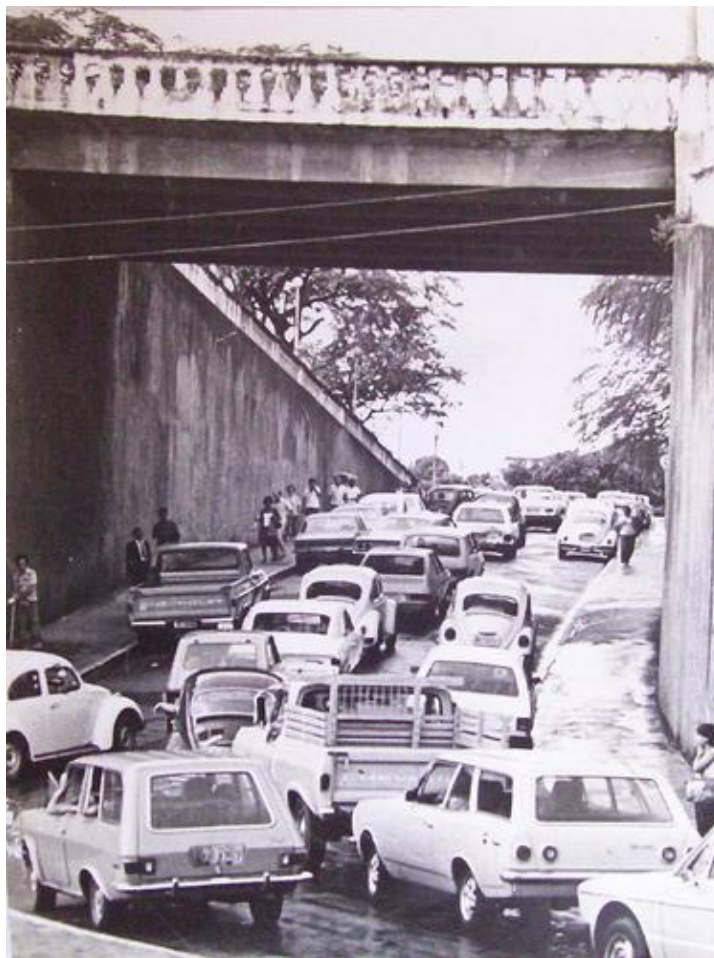
Agora, a reportagem do “Diário” em palestra com alto funcionário daquela autarquia federal, foi informada de que a escritura de doação será assinada ainda este mês, e as obras imediatamente iniciadas, isto é, preparação do terreno, demolição dos escombros, etc.

Figura 59 – Edifício João Goulart, na Avenida D. Pedro II – São Luís (MA)



Fonte: Álbum de autor desconhecido localizado na Associação Comercial do Maranhão, 1973.

Figura 60 – Rampa do Palácio dos Leões - São Luís (MA)



Fonte: Foto Studio Edgar Rocha.

A exceção diante de toda aquela agitação que tinha como meta aniquilar o centro da cidade antiga veio através do prefeito Pedro Guimarães Pinto. Em 1954, o chefe do poder municipal instaurou junto à Superintendência do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) o processo de tombamento de algumas edificações, afirmando a importância daquela área para a história do Estado e do país. Em 1955, o órgão federal atendeu ao pedido e inscreveu no Livro de Tombo os conjuntos das praças Benedito Leite, João Lisboa e Gonçalves Dias e o largo fronteiro à Igreja do Desterro⁵⁸.

⁵⁸ Já haviam sido tombados a Fonte do Ribeirão, o portão e a capela da Quinta das Laranjeiras, e o altar-mor da Sé, em São Luís; e a cidade de Alcântara.

* Processo de tombamento. São Luís. DOC.104/105.

Figura 61 – Escadaria da Rua Vinte e Oito de Julho (Rua do Giz) - São Luís (MA)



Fonte: Foto Studio Edgar Rocha.

Os membros da Sociedade Líbano-Maranhense projetavam a construção de um arranha-céu no lugar do “prédio velho” que lhes servia de sede, na Praça João Lisboa, conjunto naquele momento inscrito no Livro de Tombo, o que lhes trouxe muito desgosto. Em tais circunstâncias, restava aos associados mudarem de endereço ou simplesmente realizarem uma reforma, sem descaracterizar, contudo, as feições do edifício. Inconformada com o fato, a congregação escreveu uma carta ao IHGM, reclamando da ação do Estado em relação ao interesse privado daquela sociedade:

[...] Da leitura atenta do memorial incluso, colhe-se, para logo, a certeza de que a DPHAN, [...] agiu impatrioticamente em São Luís ao efetivar sem prévio exame e demorado estudo, o tombamento da praça João Lisboa, o que, sem dúvida, representa absurda limitação ao embelezamento e progresso imobiliário daquele logradouro público. É certo, bem o sabemos, que o Patrimônio Histórico, artístico e tradicional de um povo deve ser preservado a todo custo. Mas, no caso vertente, o que se verifica é um inominável abuso de poder, com o adotar-se uma medida que sobre ser antipática e atentatória ao progresso da cidade, não assenta em legítimas razões históricas e estéticas. Na verdade a praça João Lisboa na atualidade nada encerra de portentoso em matéria de arquitetura ou arte decorativa tradicionais. Tudo ali, está desfigurado, confuso, amalgamado, a ponto de não poder se reconhecer, no risco e linha de seus edifícios, o que é fatura antiga, colonial, tradicional, e o que é moderno, recente, satisfatoriamente reformado.

Figura 62 – Casarões do Centro Antigo - São Luís (MA)



Fonte: Foto Studio Edgar Rocha.

Não apenas os arranha-céus mudavam os cenários da capital, as construções de grandes conjuntos habitacionais reconstruíam as áreas suburbanas. Na ordem do dia da Câmara Municipal de 10 de março de 1948, entrou em discussão, artigo por artigo, o anteprojeto de lei enviado pelo prefeito da capital, concedendo autorização ao município para adquirir, na Avenida João Pessoa, um terreno com área de 28.149 metros quadrados para ser utilizado na construção do segundo grupo de casas populares, sendo aprovado sem nenhum tipo de restrições (O IMPARCIAL, 10.03.1948, p.8). O projeto piloto de moradias já vinha sendo construído há mais de ano e sua entrega aconteceu em 16 de abril de 1948.

Entregues as casas populares

Nossa reportagem presenciou ontem à tarde, a realização de um ato muito significativo para a solução do angustioso problema de moradia para as classes pobres desta capital. A convite do Prefeito Pires Ferreira, assistimos à entrega aos respectivos adquirentes do primeiro grupo de habitações construído nesta capital, pela comuna àquela entidade, à Avenida Getúlio Vargas, perto da Escola Técnica de São Luiz. Estiveram presentes à solenidade o Governador Sebastião Archer da Silva, o Arcebispo D. Alberto Sobral, Prefeito Pires Ferreira, Dr. Ernesto Straack, representante do presidente da Fundação da Casa Popular, Engenheiro Antônio Alexandre Baima, Jornalistas e várias pessoas que adquiriram as moradias em referência (O IMPARCIAL, 17.04.1948, p. 8).

Antes da entrega das casas populares, os trabalhos do segundo conjunto habitacional já estavam em andamento. A cidade de São Luís transformava-se em um canteiro de obras. Nesse sentido a matéria publicada no jornal *O Imparcial*, em 11 de abril de 1948, é reveladora da transformação da capital:

Possantes tratores realizam a terraplanagem do local onde será construído o segundo grupo de casas populares.

Há dias a tranquilidade habitual de nossa cidade foi perturbada pelo ruído de possantes máquinas que passavam e grandes caminhões, que, do pátio da estrada de ferro, onde desembarcaram, se dirigiam para o Departamento de estradas e rodagens.

[...]

Do “Cavaco” nos dirigimos para um terreno nas proximidades do João Paulo, onde tratores, com scrapers e lâminas, estavam em pleno funcionamento.

Disse-nos, então, o engenheiro Emiliano Macieira que aquele serviço estava sendo executado por haver o Governador desejado que o DER contribuísse com a terraplanagem do local em que será construído mais um grupo de casas populares, nesta capital (O IMPARCIAL, 11.04.1948, p. 11).

Figura 63 – Conjunto Habitacional Filipinho - São Luís (MA)



Fonte: Foto Estúdio Edgar Rocha.

Mas os trabalhos do poder público municipal não visavam somente à garantia de novas habitações, uma vez que aquisição destas requeria uma série de exigências. Assim é que outros mecanismos eram usados para beneficiar as populações pobres, com a ressalva de que também implicaria algum retorno à esfera administrativa, desfavorecendo o alcance dos mais carentes. A exemplo, encontramos matéria publicada em jornal de circulação diária.

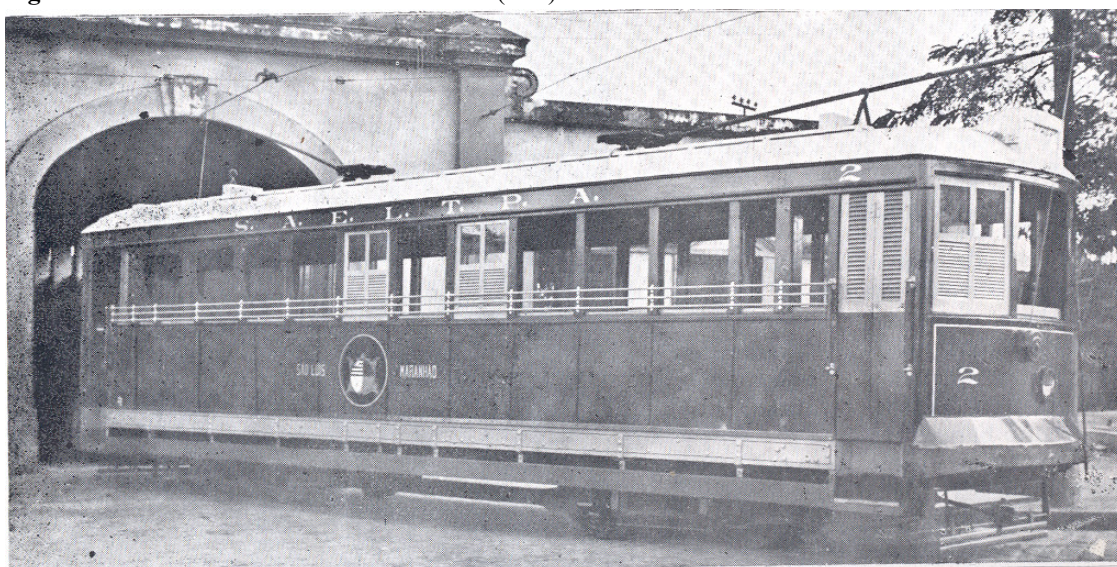
Aquisição de telhas para habitantes do subúrbio

[...]

Franqueada a palavra para outro assunto, o líder do Pr. Se fez ouvir, para apresentar uma indicação no sentido de que a Prefeitura tome providências a fim de ser dado escoamento às águas estagnadas que na véspera, vira na rua 1º de Maio da Vila Operária, constituindo focos de proliferação de mosquitos transmissores de doenças. Depois apresentou um projeto de Lei determinando à Prefeitura a aquisição de telhas para os moradores de bairros pobres, mediante a abertura de um crédito especial de Cr\$ 300.000,00 e destinados à substituição da cobertura de palhas das casas dos habitantes dos citados lugares (O IMPARCIAL, 11.04.1948, p.8).

No final da década de 40, São Luís encontrou ainda outros motivos para comemorar. Além das habitações populares, ficou pronto o ônibus construído pela empresa de Serviços de Água, Esgoto, Luz, Tração e Prensagem de Algodão (SAELTPA) – antiga ULEN –, representando mais um símbolo da modernização. O transporte urbano era um problema angustiante para a sociedade: convivia a cidade com alguns poucos bondes, um número insignificante de empresas particulares de condução e com dois modernos carros, importados de São Paulo pela SAELTPA, mas que não atendiam satisfatoriamente à demanda cotidiana. Diante da situação constrangedora pela qual passava os que necessitavam de deslocamento, o administrador daquele serviço, Antonio Alexandre Bayma, reuniu os recursos de suas oficinas e deliberou-se a fabricar o ônibus com a mesma capacidade dos adquiridos no sul do país (O IMPARCIAL, 02.10.1948, p. 8).

Figura 64 – Ônibus da SAELTPA - São Luís (MA)



Fonte: Foto Studio Edgar Rocha.

Contudo, as projeções e intervenções mais elaboradas no espaço urbano de São Luís aconteceriam no final da década de 1950 e nos anos 70. O *Plano de Expansão da Cidade de São Luís* (1958) foi o primeiro documento elaborado que teve como área de abrangência toda a cidade de São Luís, pensando seus vetores de crescimento. Nos anos 70, a construção da Ponte do São Francisco mudou significativamente a paisagem da urbe, sendo finalmente possível a construção da tão almejada cidade moderna.

4.1 Plano de Expansão da Cidade de São Luís

Um dos elementos emblemáticos do movimento de modernização de São Luís foi a elaboração, em 1958, do *Plano de Expansão da Cidade de São Luís*, assinado pelo engenheiro e diretor geral do Departamento de Estradas e Rodagens do Estado do Maranhão (DER-MA), Ruy Ribeiro Mesquita⁵⁹. O documento que consta de pouco mais de dez páginas propõe uma reorganização urbana da capital dentro dos padrões do urbanismo moderno. O plano direciona e destaca a problemática urbana como uma questão a ser solucionada pelo Estado. Caberia ao poder público organizar o espaço conforme as necessidades da sociedade, visando à consolidação do estágio de progresso e desenvolvimento nos marcos do capitalismo. A princípio, o plano não foi colocado em prática, mas serviu como orientação para projetos de governos futuros.

É de nosso desconhecimento a realização de trabalhos relacionados unicamente para análise e compreensão do *Plano de Expansão de São Luís*. Entre os autores pesquisados, encontramos referência ao plano somente em Barros (2001). Porém, a autora o utiliza como fonte para analisar, apenas, o processo de construção da Ponte do São Francisco, enquanto nosso interesse é investigar o documento como projeto de modernização para a capital maranhense. Para Barros (2001, p. 62)

O Plano de Expansão da Cidade de São Luís era um projeto ambicioso, elaborado para remodelar a estrutura urbana da cidade. Além disso, indicava a urgência de uma adequação desta às necessidades do mundo contemporâneo, com grandes avenidas cortando, dividindo o espaço em todos os sentidos, rodovias facilitando a comunicação com outros estados e pontes que dessem acesso a novas áreas, na medida em que a população crescesse.

A singularidade do *Plano* está em perceber a cidade em sua totalidade e não somente constituindo projetos para áreas isoladas e não interligadas entre si. Mesquita pensa a capital, problematiza a cidade. No Itaqui ergue em seu imaginário a construção do Porto, uma ponte sobre o Rio Bacanga e estradas ligando a capital ao país. Sobre o rio Anil imagina outra *estrada sobre as águas* e a construção de zonas modernas, que partiriam da ponta do São Francisco. O engenheiro cria em seu imaginário uma cidade moderna para capital, de uma maneira singular como não havia acontecido antes, com novos espaços residenciais, administrativos, comerciais e industriais, e também, com atenção para lugares de lazer, prática de esportes e áreas verdes. Mesquita reconhece no *Plano* a existência de uma população

⁵⁹ Engenheiro, assumiu a prefeitura de São Luís em julho de 1962 e a deixou em abril de 1963.

pobre, despossuída de recursos, que vive em mocambos, à margem dos igarapés, distante da “sociedade”.

Figura 65 - O engenheiro Rui Mesquita na transmissão do cargo de prefeito ao Dr. Costa Rodrigues.



Fonte: Buzar, 2000.

Nos primeiros parágrafos do documento, o diretor do DER-MA relata o processo de formação do núcleo urbano da cidade, partindo da origem até o período em que escreve. Nesse ínterim, a cidade pouco havia se desenvolvido, limitando-se a uma faixa estreita de terra, em decorrência de uma topografia acidentada e a disposição dos rios Anil e Bacanga. O crescimento foi marcadamente *caótico e desorganizado*, o que justificava a necessidade da adoção de um plano básico de ordenamento do espaço urbano. Mesquita (1958) conclui que o crescimento ideal para a cidade ocorreria na acepção da lógica da expansão: “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) refletia a dialética do urbanismo racionalista moderno, encontrava-se inteiramente inserido ao discurso do capitalismo de sua época e em perfeita consonância com a política do governo popular de Juscelino Kubitschek (1956-1961).

Com o *slogan Cinquenta anos em cinco*, que se tornou marca do desenvolvimentismo, Juscelino Kubitschek foi eleito presidente da República, colocando em prática a implementação de um ambicioso plano de metas, entre as quais se destaca o programa de obras públicas, especialmente a construção da nova capital federal e a indústria automobilística.

Em 1958, Brasília ainda era um canteiro de obras, mas o desenho urbanístico, assinado por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, já explicava a modernização na qual a nova

capital republicana estaria mergulhada. As grandes avenidas esboçadas para a cidade anunciavam o crescimento da indústria automobilística e a necessidade de adequação de cidades de outrora a se adequarem as projeções do futuro. De todas as metas, exceto Brasília, nenhuma outra se destacou mais e influenciou tanto no orgulho brasileiro como a da implantação da indústria automobilística no Brasil. A produção de carros se apresentou como o símbolo do progresso e da riqueza nacional.

Em todo o país, sobretudo nas grandes cidades e capitais, projetos de construção de grandes avenidas foram implementados. Logo, o *Plano de Expansão da Cidade de São Luís*, é, também, um instrumento de modernização do Brasil. E Mesquita (1958), na condição de diretor do DER-MA, aparece como a pessoa mais indicada para elaborá-lo, uma vez que, possuía o conhecimento necessário para pensar as grandes artérias que abririam o caminho do desenvolvimento da capital.

Além das avenidas projetadas e da extensão dos outros itens que compõem o Plano, podemos inferir o interesse no surgimento de uma nova cidade, mais ampla e moderna. Essa ideia de reconstruir o espaço urbano, adequando-o às necessidades modernas, surge com o urbanismo racionalista, cuja proposta “se adequava melhor a um espaço totalmente construído ou reconstruído de acordo com o rigor da boa forma. Dividir o espaço, romper os limites existentes, estabelecer fronteiras, criar unidades” (MESQUITA, 1958).

Como supracitado, o engenheiro ao proferir suas conclusões sobre as condições estruturais de São Luís encontra na topografia as motivações para um crescimento lento e com uma forte tendência a desenvolver-se *das partes altas para as partes baixas*. E complementa que nas partes baixas dos rios Anil e Bacanga, e nas depressões situadas entre os espigões, existiam inúmeros mangais. Adjacentes a essas *áreas insalubres*, especialmente às mais próximas dos centros de trabalhos, havia os mocambos, abrigos de *homens depauperados, vencidos pelo trabalho e sem a educação necessária para melhorar sua condição de vida*. Contudo, não expõe melhorias direcionadas a resolver os problemas dos mocambos.

As propostas contidas no *Plano de Expansão da Cidade de São Luís* tinham muito do *Plano Rodoviário da Ilha de São Luís*, elaborado oito anos pelo engenheiro – a citar, a indicação da construção de uma ponte sobre o rio Anil. No *Plano de Expansão*, Mesquita aprimorou a ideia de constituição de uma nova *urbe*, e explicitou, assim como, no primeiro documento uma São Luís que *nasceu e desenvolveu-se caótica e desorganizada*, sem a orientação de um plano básico. A parte central estava limitada e, nessas condições, ou a cidade cresceria em sentido vertical ou sua expansão ocorreria pelas áreas compreendidas entre os rios Anil, Bacanga e a baía de São Marcos. Mas, apresentando-se o centro da cidade

com ruas estreitas e topografia acidentada, de difícil circulação para o tráfego, o crescimento em altura deveria ser evitado “para não provocar congestionamento, confusões, insegurança e, conseqüentemente, desvalorização dos imóveis” (MESQUITA, 1958).

Figura 66 – Porto do Itaqui - São Luís (MA)



Fonte: Álbum de autor desconhecido localizado na Associação Comercial do Maranhão, 1973.

Dessa forma, o mais recomendado era o crescimento em expansão, com a finalidade de descentralizar a cidade e, por conseguinte, a circulação de veículos. Ocorrendo o descongestionamento da *urbe*, especulava o autor, haveria “uma maior concentração de atividades com o aumento de velocidades dos veículos, dando ao mesmo tempo, a São Luís, proporções de uma Grande Metrópole” (MESQUITA, 1958).

Duas vigas mestras foram definidas no plano para expansão da capital, a cidade de São Luís e o Itaqui, locais para os quais convergiam ou irradiavam as estradas principais da cidade. Para o Itaqui indicava a construção de um porto, que por sua vez obrigaria a edificação de uma ponte sobre o rio Bacanga. Essas duas construções, porto e ponte, trariam vários benefícios para a cidade de São Luís:

- a) conquista de uma nova faixa de terra;
- b) localização de novas indústrias na margem esquerda do rio Bacanga;
- c) construção de depósitos de combustíveis e outros, afastados do centro da cidade;
- d) movimento de carga entre o porto e o interior do Estado sem perturbar;
- e) deslocamento da estrada de ferro para a margem esquerda do rio Bacanga;

- f) aproveitamento do atual leito da estrada de ferro para o lançamento de uma grande Avenida ao longo de toda cidade até o Tirirical e paralela à Avenida Getúlio Vargas, que está sendo construída pelo DER-MA;
- g) entrada e saída da cidade através da ponte sobre o rio Bacanga (MESQUITA, 1958).

Na constatação de Mesquita (1958), expandir em direção ao Itaqui representava a *conquista de uma nova faixa de terra*, como se uma lacuna houvesse sido deixada desde os primeiros colonizadores (os portugueses), sendo inadiável seu preenchimento no século XX. Nela se organizariam novas indústrias, mais próximas do continente, *mais perto do Brasil*. Dela partiriam estradas do progresso em direção a São Luís.

Com relação à cidade de São Luís, o local para a construção da ponte sobre o rio Bacanga era entre as pontas da Madre Deus e a que ficava ao lado oposto. Duas vias deveriam ser projetadas a partir da margem esquerda do Bacanga: uma para o Itaqui e outra para o Maracanã, até encontrar-se com a BR-21, hoje, BR-135.

Como já dito, na justificação do *Plano Rodoviário da Ilha de São Luís* estava prevista a edificação de uma ponte sobre o rio Anil, em razão do crescimento descentralizado, que desafogasse o centro da cidade e possibilitasse uma maior circulação de veículos e a construção novas zonas diferenciadas. Recursos financeiros para construção da ponte já haviam sido consignados e eram de conhecimento do público no Orçamento da União de 1957 e 58. A obra, informa o autor, “é da mais elevada significação social e econômica para cidade de São Luís” (MESQUITA, 1958). Nesse sentido, o auxílio federal e o esforço do DER-MA constituíam uma ação conjunta para conclusão da ponte dentro de um prazo muito curto.

De acordo com o projeto, a ponte teria uma extensão de oitocentos metros e funcionaria como um prolongamento da Rua do Egito, devendo situar-se perpendicularmente à Avenida Beira- Mar; exigindo, do outro lado do rio, uma avenida projetada em continuidade à ponte, constituindo-se em um imenso caminho, com duas pistas de doze metros e refúgio central de seis metros; em seguida, deveria ser construída uma estrada litorânea, passando pelas praias de Calhau, Olho d'Água, Jaguarema e Olho de Porco, pela Maioba do Mocajutuba e, por último, uma conexão com a MA-53 (Anil-Ribamar).

Figura 67 – Rio Anil - São Luís (MA)



Fonte: Foto Estúdio Edgar Rocha.

É interessante ressaltar que as ideias de Ruy Mesquita casavam perfeitamente com os desejos da população. A edificação de uma ponte ligando as margens do rio Anil já transitava no imaginário da época, visto que, longe de ser apenas uma simples colônia de pescadores e lavradores, o São Francisco já abrigava moradores que possuíam seus trabalhos do outro lado do rio e dependiam todos os dias das canoas para realizarem a travessia. Também tinham aqueles que sonhavam em poder morar mais próximo das praias, abandonando uma cidade velha e insalubre.

Ruy Mesquita (1958) recorda que não só o Estado estava interessado em promover uma expansão ordenada na capital. No *Plano da Prefeitura de São Luís*, na administração do engenheiro Emiliano Macieira estavam previstas a Avenida Litorânea, uma avenida a partir do forte até a ponte do São Francisco e outra avenida entre a Ponta d'Areia e o Anil.

Já a ponte sobre o rio Bacanga representaria um deslocamento facilitado de São Luís com a ponta do Itaqui, projetado para ser porto principal de entrada e escoamento do Estado. Ficavam os velhos sítios do Bacanga e suas fruteiras à mercê da vontade dos urbanistas, que o imaginavam como zona industrial da capital, enquanto o outro lado do Anil (Ponta de São Francisco) para o crescimento residencial, centro administrativo e comercial.

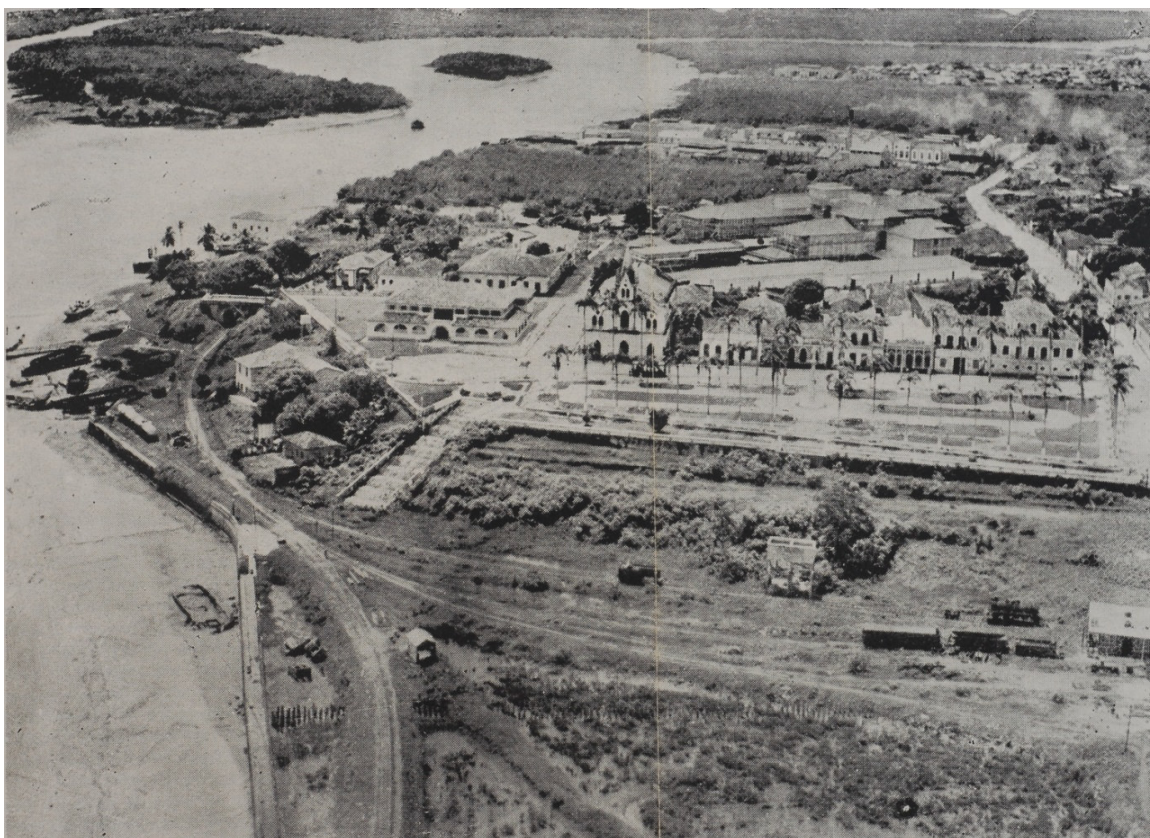
Figura 68 – Barragem do Bacanga - São Luís (MA)



Fonte: Álbum de autor desconhecido localizado na Associação Comercial do Maranhão, 1973.

Situando-se no limite do Rio Anil com a Baía de São Marcos, “na parte mais bonita da cidade, que é o trecho compreendido entre o Palácio do Governo do Estado e a Praça dos Remédios”, localizava-se a estrada de ferro. Mesquita propõe o seu deslocamento para a margem esquerda do rio Bacanga, para ali se instalar a Estação Rodoviária. Não só vislumbra uma nova funcionalidade para o lugar como adentra ao campo da estética, uma vez que, a ponte sobre o Rio Anil “proporcionaria ao usuário espetacular quadro em todas as direções e em qualquer hora do dia ou da noite” (MESQUITA, 1958), sem o atrapalho do apito e dos trilhos dos trens. A ponte não seria somente uma obra pública, mas um novo cartão postal para a capital.

Figura 69 – Vista de São Luís, vendo-se, em plano destacado, a Praça Gonçalves Dias – São Luís (MA)



Fonte: Foto da empresa Transportes Aéreos Aliança (apud ALMEIDA, 1954).

Quanto ao prédio da Estrada de Ferro não só acomodaria a Estação Rodoviária, como após necessárias adaptações, seria aproveitado, também, como lugar de beleza e lazer. Os barracões laterais do edifício deveriam desaparecer e o prédio principal seria ampliado e modificado, de maneira a possuir linhas modernas. O pavimento térreo deveria ser reservado para salões, bares, restaurantes, agências de revistas, jornais, guichês etc., podendo na parte superior funcionar escritórios das empresas de transporte e um hotel. Para área de manobras dos trens, Mesquita (1958) recomenda uma praça projetada por um arquiteto-paisagista. Essa praça teria ligação com a Praça Gonçalves Dias, através de uma avenida, em rampa suave, desenvolvida pela encosta.

Ao indicar a mudança da Estrada de Ferro, Ruy Mesquita (1958) mostra os sintomas de outro momento da modernização. O trem, outrora sinônimo da modernidade, é preterido pelo ônibus. Assim, chegara o momento do prédio da Estrada de Ferro ser totalmente remodelado. Há um sutil rompimento com o antigo, dando espaço aquilo que em voga consideravam moderno. Um movimento sutil porque o tradicional não pode ser mudado completamente, mas apenas ser reinventado.

Figura 70 - Prédio da Estrada de Ferro, atual prédio da Polícia Civil na Avenida Beira Mar – São Luís (MA)



Fonte: Foto Estúdio Edgar Rocha.

Arroladas a estas obras vinham outras que, segundo Mesquita (1958), “são de fácil execução e uma vez realizadas darão a São Luís vida, beleza e proporções de uma Grande Capital”. Além das pontes sobre os Rios Anil e Bacanga, outras duas deveriam ser construídas pelo DER-MA, uma na ponta do Matadouro e outra em Caratatiua. Para acompanhar, o crescimento da cidade fazia-se urgente também a melhoria dos serviços de água, luz e esgoto.

No *Plano*, Mesquita (1958) avaliou, ainda, o problema do abastecimento de produtos alimentícios na época. Para tanto, indica como saída a construção de diversos mercados racionalmente distribuídos, assim como o erguimento de um matadouro moderno, “convenientemente localizado com todas as exigências que requer,” inclusive prevendo ampliações futuras. Um bom plano de construção e conservação de estradas municipais no interior da Ilha facilitaria a organização de granjas para o abastecimento da cidade.

As terras do imenso mangal - desenvolvidas nas margens dos igarapés Jansen e Jaracati, na área limitada pelas terras firmes do Asilo de Mendicidade e outras adjacentes, trecho da Avenida Ponte de São Francisco – São Marcos – Tirirical, terras firmes do Sítio Jaracati até a ponta do Sítio Novo e trecho da avenida marginal e paralela ao rio Anil, compreendido entre a ponta do Sítio Novo e a ponta do Angelim - deveriam ser totalmente saneadas para localização do *GRANDE PARQUE DA CIDADE*, com avenida perimetral para veículos automotores, pista para bicicletas, excelente arborização, um grande lago artificial,

diversões para ambos os sexos e todas as idades, campos de futebol, de golfe, de tênis, de basquetebol, de voleibol, área para patinação, esqui, hipódromo, área para exposições, circos etc. A granja Barreto, de propriedade do Estado, aparece no Plano como local adequado para abrigar um Jardim Zoológico.

São as avenidas, entretanto, que desfrutam de maior projeção no *Plano*. Consta no documento a referência à construção de dezoito, todas com pelo menos doze metros de largura, são elas:

- 1- Avenida Contorno-Beira Mar, Ponte do Desterro, Ponta de Madre Deus, Contorno do Morro do Lira, trecho da Senador João Pedro à Fábrica Santa Isabel, entroncamento com a Avenida Getúlio Vargas, trecho do atual leito da estrada de ferro e Beira-Mar;
 - 2- Avenida ligando pontos da Avenida do Contorno: Atual Rua do Egito, Praça João Lisboa, Avenida Magalhães de Almeida e prolongamento até a margem direita do rio Bacanga, onde alcançará novamente a Avenida Contorno – e Avenida Magalhães de Almeida, antigo Largo de Santiago, Quinta do Barão e Avenida Contorno próximo à Fábrica Santa Isabel;
 - 3- Avenida atual leito da estrada de ferro-ponta do atual Matadouro;
 - 4- Avenida Presidente Dutra, partindo da Avenida Contorno à altura da Fábrica Santa Isabel, atravessando o Cavaco e encontrando-se com Avenida Getúlio Vargas à altura do 24º B.C;
 - 5- Atual avenida de entrada e saída da cidade: parte de Avenida Contorno, no conhecido Largo de Santa Isabel e vai até o Tirirical. O trecho Areal-Tirirical está sendo construído pelo DER-MA;
 - 6- Avenida seguindo o atual leito da estrada de ferro – vai da Avenida Contorno até o Tirirical, correndo, mais ou menos, paralelo à anterior;
 - 7- Ponte sobre o rio Bacanga;
 - 8- Rodovia margem esquerda do Bacanga-Itaqui;
 - 9- Rodovia margem direita do Bacanga atual BR 21, próximo ao Maracanã;
 - 10-Rodovia Itaqui-atual BR 21, próximo ao Maracanã;
 - 11-Ponte sobre o rio Anil;
 - 12-Avenida Ponta de São Francisco-São Marcos-Tirirical;
 - 13-Rodovia São Marcos-Calhau-Olho D'água-Jaguarema-Ponta Grossa-Ôlho de Porco-Maioba de Mocajituba-São José dos Índios-Ribamar;
 - 14-Avenida Litorânea: Forte da Ponta da Areia-limite com o Município de Ribamar;
 - 15-Avenida Forte da Ponta da Areia-limite com o Município de Ribamar;
 - 16-Avenida Ponta de São Francisco-Anil;
 - 17-Rodovia Anil-OlhoD'água (implantada, faltando apenas pavimentação);
 - 18-Rodovia *Anil-Ribamar (implantada, faltando apenas pavimentação)*.
- (MESQUITA, 1958, p.2).

Várias eram as outras preocupações do plano de expansão, entre elas, a de tomar medidas rigorosas para impedir construções de prédios na avenida litorânea⁶⁰, excetuando o trecho compreendido dentre a área reservada do Farol de São Marcos até a casa de praia do governador. Mas, há ainda uma preocupação maior: dividir os espaços em zonas, a partir de

⁶⁰ Ruy Mesquita não explica as razões pelas quais defende a ideia, não sendo possível fazer uma análise mais detalhada sobre a questão.

funções diferenciadas. Comprometido com as orientações do urbanismo progressista⁶¹, Mesquita (1958) utiliza em seu planejamento as proposições da Carta de Atenas, que divide a cidade em quatro funções básicas, quais sejam: atividades de trabalho, habitação, recreação e circulação. Ele designa, dentro do *Plano de Expansão*, um plano para o desenvolvimento da cidade na área compreendida entre o rio Anil e o mar.

No referido plano estão previstos uma Praça dos Três Poderes ou Praça da Administração – com a indicação de três edifícios, cada qual com dez pavimentos, para os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, ou, ainda, para as secretarias e repartições do Estado; centro social; área destinada para hotéis, cinemas e teatros; estabelecimentos bancários; zona comercial-residencial; zona residencial de luxo; zona residencial de primeira classe; zona residencial de segunda classe; zona residencial de terceira classe; espaços comprometidos para jardins, parque, estádio, hipódromo, feiras, circos e até mesmo realização de concentrações. É como se nada houvesse passado despercebido ao atento olhar do engenheiro.

Ao examinarmos a planta para ocupação desta área temos a impressão de estarmos diante de um enorme tabuleiro de xadrez, milimetricamente dividido. Houve a preocupação em determinar todas as metragens e a localização exata de tudo. Avenidas, ruas, lotes, prédios, afastamento entre construções, bancos etc. A Praça dos Três Poderes ficaria à cabeceira da ponte; do lado direito, à margem do rio Anil, um espaço para o estádio e hipódromo, assim como zona residencial de terceira classe; próximas ao mar ficariam as zonas residenciais de luxo e ao redor da Lagoa da Jansen, um parque cercado por uma ciclovia. As zonas residenciais de luxo, primeira e segunda classe poderiam ter no máximo dois pavimentos, enquanto as de terceira classe deveriam se contentar apenas com um pavimento; os prédios dos hotéis e de apartamentos teriam no mínimo dois pavimentos e no máximo quatro pavimentos.

Os lotes da terceira classe teriam um tamanho de trezentos metros quadrados, enquanto um lote na zona residencial de luxo teria, como área mínima, oitocentos e cinquenta metros. Contudo, Mesquita (1958) não especifica o que ele chama de terceira classe ou outra classe que cita no documento, mas as imposições exigidas para aquisição de um lote e construção nos levam a acreditar que a população dos mocambos, das quais ele cita no início

⁶¹ Segundo Choay (2007, p.22), “os urbanistas progressistas separam cuidadosamente as zonas de trabalho das zonas de habitar, e estas dos centros cívicos ou dos locais de lazer. Cada uma dessas categorias é, por sua vez, dividida em subcategorias igualmente classificadas e ordenadas. Cada tipo de trabalho, burocrático, industrial, recebe sua atribuição. Não escapam ‘cafés’, restaurantes, lojas... vestígios da rua atual que não devam tomar ou ser ordenados, colocados em estado de plena eficácia. Lugares projetados para diversão e sociabilidade”.

do plano, não estavam incluídas. A cidade nova, autossuficiente, não fora pensada para todos, mas apenas para aqueles que a pudessem possuir.

Os que desejassem lotear um terreno ou fazer um novo arruamento deveriam se dirigir até a prefeitura, responsável por toda a fiscalização da área. As condições para arruamentos e loteamentos seguiriam o padrão adotado, na maior parte, da Codificação Municipal de Florianópolis (1955).

Ruy Mesquita imaginava o programa de execução do plano de expansão executado em cinco anos, um período relativamente curto. Apostava no sucesso do empreendimento se contasse com o concurso, além da prefeitura, na gestão de Emiliano Macieira – que propôs em conformidade ao projeto o *Plano de Expansão da Prefeitura* –, do Departamento Nacional de Obras de Saneamento, Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, Departamento Nacional de Estradas de Ferro, Serviço Especial de Saúde Pública (SESP) e Centrais Elétricas do Maranhão (CEMAR). Cada instituição ficaria responsável pela execução de uma parte do programa.

Justifica, também, que a execução do programa evidentemente não poderia ser enfrentada apenas com recursos estaduais, daí a necessidade da conjugação de esforços da representação do estado na esfera federal, Câmara e Senado, no sentido da obtenção de verbas para o custeio dos trabalhos que reclamavam providência inadiável. Mas lembra que a simples inclusão de verbas dos orçamentos da República não resolveria a situação,

sabido que esses recursos geralmente só são liberados quando se verifica a interferência de influência poderosas junto à alta Administração Nacional, pois muitas vezes esses recursos, tão necessários, são congelados, posteriormente, anulando o esforço orientado para a sua aplicação imediata (MESQUITA, 1958).

O plano ficou muito mais no papel do que na prática. Distante dos cinco anos calculados, alguns projetos foram aos poucos integrando subsequentes planos de governo estaduais e municipais. Boa parte das obras previstas foi implantada pelo governador José Sarney (1966-1970), tais como a ponte sobre o Rio Anil, o Porto do Itaqui e o Parque da Cidade o qual, longe de ocupar as zonas de mangue, ficou restrito ao que hoje denominamos de Parque do Bom Menino. Todavia, o documento é uma referência urbanística ludovicense.

Em 1974, quando a equipe da Prochnik⁶² elaborou o *Plano Diretor de São Luís* em muitos pontos diferiu do desenho contido no plano elaborado por Mesquita, mas, ainda

⁶² A *Empresa de Consultoria Wit-Olaf Prochnik* foi um importante escritório de arquitetura e planejamento urbano do país. Seu funcionamento perdurou do final da década de 50 até 1983, ano da morte de seu

assim, apresenta os mesmos vetores de crescimento e as ligações entre a cidade antiga e a moderna. Não encontramos referências detalhadas para a não execução do plano, somente Benedito Buzar (2000) informa que devido a divergências entre Ruy Mesquita e o governador Newton Belo, que o nomeou, o documento foi engavetado.

4.2 A estrada sobre as águas: a *Ponte da Esperança*

“A União faz a Ponte da Esperança do Maranhão no seu Grande Futuro”.

José Sarney (Discurso de inauguração da ponte, 14.02.1970).

No final da década de 60, desembarca em São Luís o engenheiro Eduardo Torres, sócio da construtora Itapoã, empresa contratada para construção da ponte do São Francisco, sobre as águas do rio Anil, ligando o que hoje denominamos de *Centro Antigo* à outra margem do rio. A estadia de Eduardo Torres na capital maranhense tinha o propósito de instalar o primeiro canteiro de obras da tão desejada futura ponte que, naquele momento, já era considerada o maior emblema da modernização do Estado no imaginário social e na ideologia política situacionista.

proprietário, Wit-Olaf Prochnik, sempre com sede na cidade do Rio de Janeiro. A relação profissional da Prochnik com São Luís vai muito além da elaboração do *Plano Diretor*. A empresa era organizada em dois departamentos: um de arquitetura e outro de planejamento urbano, cada um com um coordenador, possuindo um corpo técnico constituído por arquitetos, engenheiros, economistas, geógrafos, advogados e até biblioteconomistas. Além da sede, o escritório mantinha representação em algumas cidades brasileiras, aquelas com quem tinha maior vínculo, como: São Luís, São Paulo, Recife, Belém, Manaus e Brasília. O escritório da capital maranhense era supervisionado pela geógrafa Maria do Socorro B. de Faria. Essas representações tinham por intenção servir como ponte entre as obras das cidades e Prochnik, atuando, principalmente, na fiscalização, resolução de pequenos problemas e participação em reuniões com o poder público. Foram realizados pela empresa projetos de arquitetura em áreas como: industrial, hospitalar, escolar, comercial, residencial, de interiores, hotéis, paisagismo. No campo do planejamento, serviços como: Planos Diretores de Desenvolvimento Regional, Planejamento de Áreas e Distritos Industriais, Planos de Turismo, Planos de Centrais de Abastecimento, Planos de Urbanização, Planos e Projetos de Conjuntos Habitacionais, Planos de Infraestrutura Social, Planos de Saúde e Organização Hospitalar, Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica, Estudos de Transporte, Estudos de Trânsito, Planejamento Portuário, Organização Administrativa, Projetos Agrícolas. Segundo Pereira (2005, p. 53) a “Prochnik teve clientes em todo o país, mas sua produção se concentrou no Sudeste, Norte e Nordeste, principalmente nas cidades do Rio de Janeiro, Recife e São Luís”. Em São Luís o escritório foi responsável pelo projeto da Escola Normal de São Luís (1967); do Campus Universitário (1969); da Escola de Engenharia (1969); do Departamento de Biologia e Ciências Físicas e Naturais (1971); adaptações do projeto do Ginásio Poliesportivo (1971); Terminal de Transporte Marítimo, Porto do Itaqui, (1971); Plano de Transporte e Desenvolvimento de São Luís, Plano Diretor, (1975); e Anel Rodoviário de Contorno (1975).

Figura 71 – Avenida Beira-Mar e Ponte do São Francisco - São Luís (MA)



Fonte: Foto Estúdio Edgar Rocha.

Antes de Ruy Mesquita elaborar o *Plano Rodoviário de São Luís* (1951) e o *Plano de Expansão da Cidade de São Luís* (1958) a realização da ponte já era um sonho antigo entre os maranhenses e, finalmente, viria a ser concretizado em 1970. No intervalo entre 1958 e 1970, houve uma tentativa de construí-la, sendo a ideia e a obra abandonadas ao acaso. Dessa experiência sobraram algumas pilastras de sustentação que, tempos depois, foram demolidas.

O repórter do *Jornal do Dia*, periódico situacionista, descreve essa primeira tentativa:

Desde há muito tempo em São Luís essa ponte vem apenas sendo assunto, até mesmo nos lugares mais impróprios para discussões dessa espécie, porque, na verdade, ela chegou a ser uma imoralidade de uma administração pública em anos passados, no entanto, agora, toma o povo conhecimento de que ela será brevemente uma realidade (JORNAL DO DIA, 11.05.1968, p.2).

A edificação ou não do *monumento do progresso* rendeu, ainda, ironias como a do poeta José Chagas, que registrou “*O Caso da Ponte do São Francisco!*”, nos dando uma amostra da expectativa social causada por esse passo inicial. Nessa poesia, Chagas (1979, p. 79) afirma que a ponte é antes de mais nada, um símbolo da tranquila vida política local, “vida sem lado e motivo: sem governo e oposição”:

Informação ao leitor

“Falo aqui no ‘caso da ponte’. Mas há só o caso; a ponte, não. E exatamente é porque não existe a ponte é que existe o caso. O caso da ponte. O poeta Fernando Pessoa, em um dos seus poemas, dizia: ‘é preciso destruir a intenção de todas as pontes’. No Maranhão, porém, é necessário, antes de mais nada é destruir a intenção de certos administradores que prometem construir pontes. Este poema não pretende destruir a intenção dos administradores. Mesmo porque eles são poderosos. Também não pretende destruir a intenção da ponte, até porque esta não existe. Este poema é que pode acabar sendo destruído. Procure lê-lo, antes disso” (CHAGAS, 1979, p.79).

Apesar das reclamações do poeta, dos sonhos e devaneios da sociedade e do poder público em relação à construção da ponte do São Francisco, não coube a ela a primazia de ser a primeira *estrada sob as águas* do Rio Anil. Em 1968, sem muitas festas ou *aclamados vivos* ficou pronta a ponte do Caratatiua, com objetivo de encurtar o percurso da cidade à Praia do Olho d’ Água, contribuindo para um aumento do número de residências ao norte da cidade⁶³.

Porém, as esperanças de edificação da tão *comentada e decantada* obra não foram diluídas, datam daquele mesmo ano o início de mais uma empreitada em busca do desenvolvimento. Em junho de 1968, a Itapoã começou a construção da Ponte do São Francisco. Em entrevista a Barros (2001), Eduardo Torres recorda a importância do empreendimento, sobretudo para a questão habitacional, sendo de grande relevância naquela ocasião mais do que a do Caratatiua.

Havia a necessidade de uma ponte que desse um acesso mais fácil, aí foi construída a ponte do São Francisco (que começou a se desenvolver logo em seguida) porque o Caratatiua ele até hoje pega uma parte do mangue, e São Francisco não, quer dizer, ao atravessar a ponte já era um terreno que tinha condições de fazer construções, então começaram logo as residências, os prédios (BARROS, 2001, p. 66).

As obras da ponte foram iniciadas no mês de junho e a construtora Itapoã tinha um prazo de vinte e quatro meses para entregar o trabalho, mas anunciava a conclusão em dezoito meses, data que coincidiria com as comemorações do natal e fim de ano. O encurtamento do prazo de entrega se pautava na quantidade de recursos destinados ao empreendimento (JORNAL DO DIA, 13.06.1968). Dessa forma, o governo, personificado na figura e nos desejos do governador, ao reservar verbas em grande quantia, dava provas de que

⁶³ A ponte do Caratatiua foi erguida nas imediações do Morro da Alemanha – bairro do Caratatiua, próximo a uma área dotada de infraestrutura. Em 1962, o Instituto de Pensão e Aposentadoria do Maranhão havia construído ali, em um espaço de seis mil metros quadrados, um conjunto residencial para seus associados, dotando o lugar de avenidas arborizadas e locais para lazer. O que antes era noticiado como refúgio de “*mal-feitores*” e de exploração de pedra e piçarra passava a ser um atrativo da modernização de São Luís e a construção da ponte em continuidade a uma das avenidas um caminho mais econômico (CORREIO DO NORDESTE, 1962, p.1).

estava disposto a *eternizar* o seu legado. Era também fato comum do mandato entregar suas obras em datas comemorativas. Em 31 de janeiro de 1968, por exemplo, no segundo ano das comemorações da derrocada *vitorinista* e da ascensão de José Sarney ao poder, o jovem político empreendedor inaugurou a ponte do Caratatiua.

A abertura dos trabalhos constituiu um espetáculo à parte: as fundações da ponte, construídas no governo anterior foram dinamitadas, uma vez que não existia possibilidade de aproveitamento, chamando atenção de curiosos (O IMPARCIAL, 13.06.1968).

O local escolhido para a construção da ponte foi o mesmo definido por Ruy Mesquita, no “prolongamento da rua do Egito, devendo, entretanto, situar-se perpendicularmente à Avenida Beira-Mar”, ficando “na parte mais bonita da cidade, que é o trecho compreendido entre o Palácio do Governo do Estado e a Praça dos Remédios” (MESQUITA, 1958, p. 2-3).

Antes do início das obras eram várias as especulações. Imaginou-se, por exemplo, uma ponte metálica ao invés de concreto protendido (JORNAL DO DIA, 07.05.1968). Mas em alguns pontos todos pareciam concordar: a importância da obra para a sociedade, o desempenho do jovem governo e o caráter desenvolvimentista. Como podemos observar na matéria publicada no *Jornal do Dia*, assinada pelo repórter de nome José Carlos.

É realmente muito importante a construção dessa ponte e, assim, o Governo Estadual presta a seu povo um grande trabalho, dando-lhe visão nítida de que, no Maranhão, alguma coisa há que realmente represente os esforços de uma geração.

[...]

Ela constitui um grande passo para ampliação da beleza de nossa cidade, bem como para uma melhor feição da Ponta do São Francisco, que não deve mesmo estar à margem dos programas desenvolvimentistas que estão sendo colocados na prática em prol da evolução do Estado. Com ela, São Luís sofrerá uma transformação para um melhor aspecto que poderá apagar toda sua história que, para o povo, representa uma fase pior de sua vida na terra, onde agora, todo mundo começa a sentir que para desenvolver um Estado basta que alguém em sua direção se disponha a lutar com muito afinho. Esperamos que o povo maranhense reconheça o valor do que representa a ponte de São Francisco, não apenas para o Governo, mas em sentido muito maior e eterno para gerações futuras (JORNAL DO DIA, 11.05.1968, p.2).

Em outra matéria assinada pelo mesmo repórter, a imagem de José Sarney é interpretada à luz da tese hegeliana da existência de um grande homem a cada geração.

Recorrendo à tese de Hegel, de que cada época tem o grande homem que merece e de que os grandes homens são convocados pelos grandes tempos para a história, creia que ali na construção de referida ponte se vê perfeitamente tudo isso (JORNAL DO DIA, 07.09.1968, p. 8).

Se a ponte era um símbolo do desenvolvimento e progresso do Maranhão, a José Sarney cabia a “soma das aspirações de milhares e milhares de seres humanos, as quais estão

reunidas em sua individualidade” (JORNAL DO DIA, 07.09.1968, p. 8). Dessa forma, em 17 de agosto de 1969, quando o governador participou da cravação da última estaca da obra, estava realizando o desejo de todos os maranhenses (JORNAL DO DIA, 13.09.1969).

As obras da ponte caminharam com a rapidez que o progresso exigia e, paralelo à sua realização, Vicente Cavalcanti Fialho (Diretor do DER) anunciava a construção de dois anéis rodoviários, partindo da Ponta do São Francisco, num total de vinte e dois quilômetros de estradas pavimentadas, que estariam concluídas e prontas para o tráfego no final de 1969. Da mesma forma, a Construtora Itapoã anunciava a entrega da ponte para 24 de dezembro daquele ano (JORNAL DO DIA, 17.08.1969).

O natal de 69 veio e passou, sem que a ponte fosse inaugurada. Mas para que não ficassem em branco as comemorações de final e início de ano, em 1º de janeiro de 1970, foi colocada com grande movimentação a última treliça⁶⁴ da obra, como relata o fragmento de jornal.

O Governador José Sarney assistiu ontem, ao meio dia, à colocação da última treliça da ponte sobre o Rio Anil e que ligará o centro da cidade à zona onde está construindo a nova São Luís. A Ponte de São Francisco, assim, estará definitivamente proposta e inaugurada, entregue ao tráfego de veículos e de pedestres no dia 31 de janeiro deste mês, quando das festividades de comemoração do 4º aniversário do Governo José Sarney (JORNAL DO DIA, 01.01.1970, p.8).

Depois do evento, que contou com a participação de todo o secretariado do governo, populares, a imprensa e os engenheiros responsáveis pela obra, o Maranhão ainda aguardaria alguns dias além da data informada na citação. Somente em 14 de fevereiro de 1970, o governador “cortaria” *os laços do desenvolvimento*.

No dia da inauguração da ponte uma quantidade de matérias veiculadas nos jornais locais completava a ideia de que finalmente o Maranhão poderia se orgulhar de ter uma *Capital Moderna*. Uma capital condizente com os sopros de progresso e desenvolvimento que se iniciaram com a vitória de José Sarney, nas eleições de 66. Em nota oficial do governo do Estado, a ponte batizada José Sarney⁶⁵ iria “dotar São Luís dos instrumentos de progresso condizentes com a sua recuperada função de Capital do Desenvolvimento do Estado” (BARROS, 2001, p. 66). Mais do que isso, a ponte construída sobre o rio Anil exerceria “um importantíssimo papel no crescimento harmonioso da cidade, tendo em vista que através dela será possível, em curto tempo, a travessia para a área onde

⁶⁴ Conjunto de ripas de madeira (Aulete Dicionário Digital).

⁶⁵ O nome da ponte foi escolhido na Assembleia Legislativa do Estado, cabendo a iniciativa da proposição ao deputado Luís Rocha (JORNAL DO DIA, 22.01.1970, p.1).

será construída a **nova São Luís**” (JORNAL DO DIA, 22.12.1968, p.1, grifo nosso), além de ser divulgada nos jornais como a maior ponte do Nordeste (O IMPARCIAL, 14.02.1970).

O editorial do jornal *O Imparcial*, de 14 de fevereiro de 1970, assim como dos demais periódicos, dedicou atenção para a conclusão da ponte do São Francisco. A inauguração, marcada para as dezoito horas daquele dia, contaria com toda a população de São Luís, mais um número de políticos vindos do interior, de outros Estados e autoridades federais. E, sendo época de carnaval, toda corte de Momo⁶⁶ levaria sua alegria para o certame. Logo a imprensa se faria presente desde os primeiros momentos, acompanhando os mínimos detalhes. Os jornais ditos de oposição - como o *Jornal Pequeno* - fizeram seus anúncios com menos pompa que os demais.

Precisamente às 18 horas de hoje os maranhenses terão seus sonhos concretizados por ocasião da inauguração da Ponte de São Francisco, ansiosamente aguardada desde da entrada do Dr. José Sarney no Governo do Estado. Toda a população de São Luís deverá estar presente a este importante feito do Governo Estadual, prevendo-se ainda, acontecer outra grande batalha de confete com a presença de todas as escolas de samba, blocos, tribos e maracatus. O rei Momo e sua Corte Real bem como os cronistas carnavalescos se farão presentes (O IMPARCIAL, 14.02.1970, p. 3).

Na esteira das homenagens mereceram atenção especial o governador José Sarney e a construtora Itapoã. *O Imparcial* recordou a importância da empresa no Nordeste do país e a construção de outra ponte em São Luís, a ponte do Caratatiua.

A Construtora Itapoá Ltda., firma genuinamente maranhense, está contribuindo, de maneiras deveras significativa, para o desenvolvimento do nordeste, inclusive o nosso Estado. Dentro do ramo de sua especialidade, ou seja, obras d'arte é responsável pela construção de grandes pontes, na aludida região. A primeira que entregou, concluída em outubro de 67, é construída em concreto armado, com 170 metros de vão total, sobre o rio Canindé, no Estado do Piauí, na BR-230. Outra grande ponte construída pela Itapoã Ltda. está em São Luís, foi entregue na memorável noite de 31/01/1968, em solenidade comemorativa do 2º aniversário da administração Sarney Costa. Está erguida sobre o rio Anil, bairro do Caratatiua, MA- 53 (Estrada do Peixe) e encurtando de 9 quilômetros o percurso da cidade à praia do Olho d'Água, a mais procurada pelos banhistas de São Luís, nos fins de semana (O IMPARCIAL, 14.02.1970, p.1).

Dando continuidade à matéria, o jornal procura mostrar a *grandiosidade* da ponte José Sarney comparando-a com a ponte inaugurada em 1968. Era como se a ponte do Caratatiua fosse apenas um ensaio para a *grande obra*, a ponte de 70. Outras pontes já haviam sido construídas no Maranhão, como a ponte Benedito Leite, em Estreito dos Mosquitos, ligando a Ilha de São Luís ao continente, realizada no governo Paulo Ramo, mas, no caso da

⁶⁶ Como atrativo a mais para inauguração da ponte o governo convidou todas as escolas de samba, blocos, tribos e maracatus (O IMPARCIAL, 14.01.1970, p.1).

ponte de 70, a divulgação nos jornais locais a destacava como a maior já construída no Nordeste, daí a variedade de matérias exaltando suas características estruturais.

A CONSTRUTORA ITAPOÃ LTDA. conclui, hoje, outra obra d'arte especial, também construída, assim como do Caratatiua, em concreto protendido. Trata-se da Ponte de São Francisco, sobre o rio Anil e de muito maior porte que é a do Caratatiua, apresentando o comprimento total de 989,40. É constituída por um vão celular de 55,00 metros e vãos modulados de 31,90 metros. A largura total é de 12,00 metros. FUNDAÇÃO: é em estadas metálicas duplas de 12X51/4, cravadas a uma profundidade de média de 30 metros. As cabeças foram revestidas em concreto no diâmetro de 55cm a uma profundidade de 2,00 metros. MESO-ESTRUTURA: as sapatas são em concreto armado = 150 kg/cm² apoiados sob as estacas. Os pilares são em concreto armado de secção ortogonal onde se apóiam vigas transversais. SUPER-ESTRUTURA: toda a super-estrutura foi executada em concreto protendido = 240kg/cm² em vigas pré-moldadas pesando aproximadamente 40 toneladas sendo quatro em cada vão. Os passeios têm a largura de 1,35 metros e o guarda-corpo a altura de 1,0 metro (O IMPARCIAL, 14.02.1970, p.1).

Figura 72 - Avenida Beira-Mar, na década de 70. Detalhe da embarcação que fazia a travessia para a ponta do São Francisco.



Fonte: Álbum de autor desconhecido localizado na Associação Comercial do Maranhão, 1973.

Quanto à imagem de José Sarney, com a inauguração da ponte é ainda mais enaltecida, lembrado como o jovem político de 40 anos que estava fazendo do Maranhão um lugar do desenvolvimento. O intelectual da geração de 45 que transformava a *decadência em modernidade*.

Na extensa publicação do dia 14 de fevereiro de 1970, do jornal *O Imparcial*, na coluna 06, há uma matéria que mostra bem as *esperanças* depositadas pelos maranhenses ao governador.

O povo do Maranhão recebe, hoje, do Governo José Sarney a desejada ponte de São Francisco, com muita justiça denominada “Ponte Governador José Sarney”, obra

que afirma uma administração testemunha à capacidade do nosso trabalhador e emoldura a Grande São Luís, dando-lhe silhueta nova. Mas essa não é a primeira, nem a maior ponte desse Governo. Quando Sarney desfralda a bandeira de 1965 levando-a vitoriosa, aos Leões estava construindo a primeira e grande ponte capaz de ligar o passado ao futuro – a ponte da esperança. Foi através dessa ponte, construída realmente no abstrato que o Maranhão se deu conta de sua capacidade de recuperação e teve coragem de empreender a jornada que lhe asseguraria como vem assegurando transpor rios e obstáculos: vencer distâncias no espaço e no tempo e iniciar a construção de um Maranhão Novo já hoje orgulho dos que não perderam a fé nas potencialidades da terra de sua admirável gente. [...] O que há, porém, de extraordinário nessa festa realizada quando a primeira turbina da Boa Esperança já funciona é que o Maranhão volta a merecer o respeito dos que nos visitam e descobrem em cada nova obra a marca de uma administração responsável. A ponte “Governador Sarney” na sua grande arquitetônica pode não acordar poetas, mas despertará no futuro a atenção dos historiadores (O IMPARCIAL, 14.02.1970, p.1, grifo nosso).

Realmente a *Ponte da Esperança* despertou o interesse dos historiadores e de outros estudiosos, cientistas sociais (BARROS, 2001), economistas (RIBEIRO JÚNIOR, 1999) e jornalistas (BAIMA, 2007). Muitos destes dedicaram textos sobre a ponte ou, pelo menos, citaram-na em seus trabalhos, embora não o tenham feito com igual empolgação ou sentimento de progresso e desenvolvimento como as impressões que ficaram da época.

Figura 73 – Ponta do São Francisco – São Luís (MA)



Fonte: Foto Estúdio Edgar Rocha.

Contudo, uma continuidade pode ser lida na matéria, tal como acontecia no final no século XIX e início do XX, a preocupação com o *olhar do outro*. A ponte, símbolo da modernização maranhense, conferia a São Luís uma nova paisagem. Uma paisagem do moderno que certamente não passaria despercebida aos olhos dos visitantes.

Figura 74 – Avenida Beira-Mar e Ponte do São Francisco - São Luís (MA)



Fonte: Álbum de autor desconhecido localizado na Associação Comercial do Maranhão, 1973.

Na série *Coisas do Brasil* – conjunto de mais de cinquenta documentários produzidos no período de 1964 a 1985, para exaltar a competência dos militares à frente da administração do país – a ponte do São Francisco é lembrada como a maior ponte do Nordeste, conferindo ao Maranhão uma grandiosidade e um poder, pelo menos naquela situação, maior do que os outros estados da região. A imagem da obra pronta e em uso é mostrada no filme *O Milagre do Maranhão*⁶⁷ – um fragmento cinematográfico feito pelo cineasta romeno Isaac Rozenberg⁶⁸, criado para legitimar o poder de Sarney na época de seu mandato de governador do Estado e pavimentar sua candidatura ao Senado em 1970.

⁶⁷ O filme faz referência às obras implementadas por José Sarney no mandato de governador. No plano de abertura aparece em funcionamento a TV Educativa, em alusão à *luz do conhecimento* que Sarney trazia para o Maranhão.

⁶⁸ De origem humilde, Isaac Rosenberg nasceu em 1913, vindo para o Brasil, em 1929, fugindo do alistamento militar. Escolhendo Salvador como lugar para morar por um tempo, começou a trabalhar como fotógrafo do IML, registrando imagens de cadáveres para estudantes de medicina da capital baiana. Anos depois viajou para o Rio de Janeiro, onde vai exercer a função de assistente de produção e filmagem em estúdios. Nesse período ganha espaço como ator, conseguindo uma participação no filme *“Bonequinha de Seda”* da Cinédia. Isaac participou, também, do primeiro filme de propaganda realizado no Brasil, que se tratava de um anúncio da Nestlé. Ele tinha uma vantagem em relação a outros produtores cinematográficos, possuía excelente domínio técnico de fotografia e iluminação, o que garantia penetração nos principais estúdios brasileiros, além de dominar vários idiomas (inglês, francês, romeno, português e russo). Com trabalho em comerciais, pontas em filmes na Cinédia e trabalhos técnicos, aos poucos Isaac Rosenberg conquista uma boa estrutura e monta a sua pequena produtora, a partir daí começando a produzir pequenos documentários. Mais tarde, em 1953, a pequena empresa assinaria a primeira filmagem em cores do Brasil. Inicia-se, então, uma fase de grande prestígio e de explosão produtiva de seu trabalho, que vai do governo Juscelino (1956) a Figueiredo (1984). A relação com o Maranhão data de 1963, quando filmou *Maranhão Sempre Belo*, encomendado pelo governador Newton Bello, para registrar a sociedade maranhense da época. Isaac Rosenberg trabalhava na contramão do *Cinema Novo*: enquanto este buscava inovar com o uso de técnicas de custo mais baixos, Rozenberg abusava da qualidade técnica e de tecnologias bancadas e exigidas pelos seus clientes, sobretudo, os militares. Sua morte aconteceu nos anos finais da ditadura, em 1983.

Figura 75 - Forte do Sardinha, na Ponta d'Areia, construído no período colonial



Fonte: Álbum de autor desconhecido localizado na Associação Comercial do Maranhão, 1973.

Antes da construção da ponte, o São Francisco era uma simples colônia de pescadores, com alguns poucos comerciantes de pequeno porte e lavradores, que sobreviviam em condições relativamente simples sem luz, água encanada, escola ou farmácia. Na calmaria cotidiana realizavam as chamadas travessias em canoas até a cidade, transportando aqueles que para ali iriam trabalhar ou estudar. Nos portos da Praia Grande e Portinho, os pescadores vendiam os resultados de seus trabalhos, enquanto os comerciantes da ponta do São Francisco compravam mercadorias para suprir seus pequenos comércios.

Com a construção da ponte a rotina dos moradores foi alterada, mas longe de melhorar suas condições de vida. Foram comuns as manchetes como a mostrada na imagem seguinte, publicada no Jornal Pequeno, em março de 1972. Muitas famílias que residiam no lugar foram obrigadas a deixar suas casas, sendo poucas as que receberam indenização. Com o passar do tempo e o aumento da especulação imobiliária, a União, proprietária das terras da ponta do São Francisco, passou a reclamar a posse definitiva, ocasionando a situação como a divulgada no jornal.

A atitude do governo federal e a omissão das esferas estadual e municipal, a construção da ponte da esperança, o discurso desenvolvimentista e a construção da cidade nova demarcam o descaso com a questão social e o caráter excludente e elitista da modernização pretendida pelo poder público, nos moldes do discurso capitalista.

Figura 76 – Pessoas ameaçadas de despejo no São Francisco



Fonte: Jornal Pequeno, mar.1972.

Quanto a José Sarney saiu vitorioso nas eleições para senador pelo Estado do Maranhão. Em 1971 foi para Brasília e em 1985 tornou-se Presidente da República, deixando para os pobres da ponta do São Francisco apenas a vaga lembrança daquela noite de inauguração da *Ponte José Sarney* completamente iluminada pelas *luzes do progresso*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil é um país decididamente interessado na modernização. Ao longo de sua história a quimera da modernidade está intrinsecamente arrolada à própria ideia Nação. Discursos, falas e pronunciamentos públicos e privados denunciam a relevância do fenômeno para nossa sociedade. Pelo menos, desde o final do século XIX, “ofuscados pela opulência ou inferiorizados diante da imagem reluzante daquilo que chamam “primeiro mundo” as elites brasileiras têm buscado colocar o país no que consideram ser os trilhos do progresso, na mão única da história” (CUNHA, 1992, p.9).

Assim, no bojo do processo de consolidação do Estado Nacional, seja no Império ou na República, a modernização ocupou e ocupa papel central na cena política e econômica brasileira, sabendo-se que a modernização pleiteada nos trópicos segue o modelo ocidental. Na interpretação de Ianni (1997), o estágio da modernização na percepção do poder político e econômico latino-americano encontra-se inserido em um processo evolutivo, no qual todas as condições vivenciadas pelos países latinos fariam parte do percurso necessário para se alcançar a forma ocidental.

Hoje, mais que antes, a palavra está impregnada de sentidos ambíguos e perigosos, não havendo consenso nem mesmo entre as elites políticas e intelectuais. Partindo dos discursos políticos como referência empírica é possível observarmos as dualidades acometidas para com o termo. Em curto espaço de menos de uma metade de século os documentos oficiais de governantes maranhenses, por exemplo, denotam a fragilidade conceitual para com o vernáculo modernização, assim como insuficiência argumentativa para adoção de um projeto de modernização.

Em 1982, o então governador do Maranhão, João Castelo Ribeiro Gonçalves, resume os trabalhos de seu pleito no livro *Um governo de coragem e otimismo*, em que o capítulo cinco, composto por apenas duas páginas, tem como título *Modernização*. A modernização associa-se à ideia de “nova realidade”, configurando-se igualmente “em alterações profundas” na máquina administrativa. “Preocupa-se sobretudo este Governo com a modernização administrativa, inclusive mediante o treinamento do pessoal técnico e a uniformização tanto quanto possível dos seus diversos órgãos” (MARANHÃO, 1982, p.31).

O uso da expressão modernização aparece desvinculada de qualquer formulação teórica; o ato de fazer uma reestruturação administrativa não reflete as reais condições internas do Estado em sua totalidade, mas incorpora o discurso do outro. “Em princípio, absorve-se o programa de desburocratização do Governo Federal. Com ele, a melhoria e a

eliminação da rotina; a redução do custo operacional da administração; a integração de diversos órgãos; e a simplificação do Governo com a classe empresarial” (MARANHÃO, 1982, p.33). Os trabalhos administrativos do Estado do Paraná também servem de orientação, bem como a colaboração da Secretaria de Planejamento da Presidência da República e da Sudene. Aquele por meio de freqüentes seminários de avaliação e acompanhamento, e este participando do projeto de normatização dos subsistemas de patrimônio, material e pessoal e encargos gerais.

Não estamos desqualificando a importância da reforma administrativa naquele momento, apenas observando a forma pela qual foi conduzida. Não houve a realização de um projeto que compreenda as reais necessidades internas, mas adoção de modelos externos e a submissão ao modelo que parte do Governo Federal. Em “nova realidade”, expressão da qual o texto lança mão, há um “novo” erguido sobre as bases do capitalismo periférico, ou seja, profundamente marcado pela desigualdade social. A frase “*e a simplificação do relacionamento do Governo com a classe empresarial*”, deixa bem clara as reais intenções do executivo nacional que era ampliar as fronteiras da economia através do capital privado, incluindo empresas estrangeiras.

Como percebemos, a modernização pretendida por João Castelo estava desassociada das realidades do Estado do Maranhão. Não há qualquer fundamento em sua proposta de modernização que recorde as reais situações da sociedade maranhense. Nem mesmo há um domínio conceitual da palavra.

Alguns anos antes de João Castelo publicar *Um governo de coragem e otimismo*, outro governante, neste caso da esfera municipal (José Octacílio Saboya Ribeiro), sem usar o termo modernização, mas referindo-se a necessidade de adotarmos “*as idéias do renascimento urbano deste século*” (século XX), ou seja, do urbanismo moderno, argumenta a favor da *remodelação systemática* de São Luís tomando como referência única o progresso de outras cidades brasileiras (RIBEIRO, 1937). Mais uma vez o sentimento de inferioridade e a opulência do *outro* servem de amparo para a mudança, enquanto as reais condições da sociedade local não são argumentos para mudança.

De igual maneira, todos os chefes do poder estadual e municipal do período republicano, arrolados na pesquisa, reclamaram da modernização da capital maranhense. Mesmo que o antecessor tenha realizado obras que refutaram o aspecto de atraso da cidade, a mesma nunca alcançava uma modernização plena ou duradora. O que nos faz compreender a modernização como algo em permanente transição, que acompanha as renovações de

pensamentos e tecnologias. Portanto, aquilo que um dia considerou-se moderno foi apenas momentaneamente moderno para, dentro de algum tempo, virar sinônimo de atraso.

A modernização também não é uma revolução social, nem mesmo uma política social, ela existe com o propósito de chegar a um patamar pleno de progresso e civilização, não significando que todos estão arrolados no processo. Como detectamos na pesquisa, várias são as situações em que se buscou o afastamento das populações pobres das áreas que se pretendiam nobres e modernizadas. Não estamos aqui afirmando que as populações desfavorecidas economicamente estão ausentes dos projetos de modernização, pelo contrário, o poder público sempre as inseriu num contexto, mas com o propósito de exercer sobre elas um controle social e evitar qualquer tentativa de convulsão.

Analisar a modernização em São Luís – o processo por meio do qual a cidade negociou e negocia a sua ascensão ao progresso, civilização e desenvolvimento – partindo das elaborações do poder público no espaço urbano, não empresta maior importância a tais intervenções, sejam elas, federais, estaduais e/ou municipais. Em verdade, as decisões partiram sempre de exigências da sociedade⁶⁹ (da qual o poder público faz parte). Observando as esferas governamentais foi possível e, não menos importante, investigar as formas de aceitação, negação e resignificação conferidas pela sociedade às intervenções ou sua atuação na constituição do espaço urbano, ressaltando ou refutando a modernização.

Neste último caso, em 1978, temos uma situação que contraria a lógica da modernização do espaço urbano e põe em xeque a validade do poder público no exercício do controle social. E, sobretudo, “*desmoraliza*”, não somente o contemporâneo, mas todas as tentativas historicamente colocadas em prática para fazer de São Luís uma cidade racionalizada e moderna.

Em agosto de 1978, o repórter Raymundo Coelho Neto, do jornal *O Imparcial*, visita o bairro do Coroadinho, região que um mês antes não passava de um terreno vazio, de propriedade de um senhor Sandoval Pimental. As razões da ida do jornalista ao bairro foram às inúmeras denúncias de confrontos entre o proprietário e os moradores da área, entregues na redação do periódico. O Coroadinho foi erguido (e ainda hoje permanece) em um imenso chão em frente à Avenida dos Africanos, onde deu lugar a mais de trezentos casebres que serviam de moradia para muitas famílias, da capital ou do interior do estado, desencadeando os conflitos.

⁶⁹ Não necessariamente em sua totalidade.

Sandoval Pimental reclamava para si a posse do terreno e exigia por meio de ação judicial a retirada dos ditos “*ocupantes*”, mas, também usava de atos “*terroristas*”, com ameaças de despejos, derrubada dos casebres e, como não poderia faltar, intimidação com mão armada (O IMPARCIAL, 03.08.1978, p. 7). A imprensa resolveu acompanhar o caso de perto, diariamente saíram em diferentes veículos de comunicação matérias sobre a situação do bairro. Mediante a pressão, a Prefeitura foi obrigada a se posicionar, e o prefeito Ivar Saldanha proibiu a derrubada dos barracos. Um mês depois já contava o terreno com mais de duas mil moradias.

Figura 77 – Bairro do Coroadinho, março de 1978



Fonte: Jornal Pequeno, mar. 1978.

O caso do Coroadinho⁷⁰ conjectura a agravante situação do descaso do poder público para com as classes pobres, um ranço histórico, que havia atravessado a Colônia, o Império e se instalara sem conturbações na República. Mesmo a ascensão da problematização da questão social, a partir da década de 1920, não ocasionou mudanças relevantes nas atitudes do poder público quanto à adoção de políticas públicas eficientes para as classes ditas “inferiores”.

⁷⁰ Na esteira da “*invasão*” outros bairros desagradavam aos olhares atentos e preconceituosos da *aristocrática sociedade maranhense*. Sá Viana e Vila Isabel, no Bacanga, rivalizavam-se entre si e com o Coroadinho em números de famílias, barracos, palhoças e “*miséria*”.

No contexto do início do regime republicano, pelo fato de que o processo de modernização por meio da urbanização ainda fosse um fenômeno pouco consolidado, inclusive no país, São Luís viveu uma experiência de aprendizagem e apropriação dos saberes, de como lidar com novas realidades. No decorrer dos anos de 1930, mediante a instituição de um projeto urbano-industrial para o país, o ideal de modernização da capital maranhense absorve contornos mais bem definidos, os quais são continuados nas décadas seguintes. Porém, sempre com um comportamento que privilegia a elite política e econômica em detrimento das classes menos favorecidas.

REFERÊNCIAS

A CONFERÊNCIA do Dr. Saboya Ribeiro na sede do Sindicato de Imprensa: um aspecto da principal nota arquitetônica da cidade de S. Luiz – Demonstrações necessárias – A impressão a assistência. **O Imparcial**, São Luís, 25 de fev. 1937.

ABU-EL-HAJ, Jawdat. Da “Era Vargas” à FHC: transições políticas e reformas administrativas. **Revista de Ciências Sociais**, v. 36, n. 1-2, 1995.

ACADEMIA BRASILEIRA DE LETRAS. Disponível em: <www.academia.org.br/>. Acesso em: 10 out. 2010.

ALCANTARA JR, José O.; SELBACH, Jeferson Francisco (Orgs.). **Mobilidade urbana em São Luís**. São Luís/MA: EDUFMA, 2009.

ALENCAR, Francisco. **História da sociedade brasileira**. 14. ed. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1996.

ALMEIDA, Alfredo Wagner B. de. **A ideologia da decadência**: leitura antropológica a uma história da agricultura do Maranhão. São Luís: IPES, 1983.

ALMEIDA, Ruben. A cidade de São Luís: tentativa de reconstrução histórica. **Revista de Geografia e História**, São Luís, n. 5, p. 40-66, 1954.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de et al. Traduções e transparências de idéias urbanistas. In: PECHMAN, Robert; QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de (Org.). **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

BARROS, Antonio Evaldo Almeida. **O Pantheon encantado**: cultura e heranças étnicas na formação da identidade maranhense (1937-1965). 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

BARROS, Valdenira. **Imagens do moderno em São Luís**. São Luís, 2001.

BARTHES, Roland. **A câmara clara**: nota sobre a fotografia. São Paulo: Nova Fronteira, 1984.

BAYMA, Antônio Alexandre. **Relatório apresentado ao Capitão Martins de Almeida, Interventor Federal**. Maranhão, 1935.

BELLO, Augusto de Faria. **Guia municipal**: contendo a coordenação de Legislação Municipal em vigor desde 1892 até junho de 1903. Augusto de Faria Bello (Escriptuário da Intendência Municipal da Capital do Maranhão). São Luís, 1903.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BIANCO, Bela Feldman; LEITE, Miriam L. Moreira (Orgs.). **Desafios da imagem**: fotografia, iconografia e vídeo nas ciências sociais. Campinas: Papirus, 1998.

BRAGA, Pedro. **Pequena história da energia no Maranhão**. São Luís: SIOGE, 1992.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Modernização incompleta e pactos políticos no Brasil. In: SOLA, Lourdes; PAULANI, Leda (orgs.). **Lições da Década de 80**. São Paulo: Edusp, 1995. p. 105-133.

BUZAR, Benedito. Prefeitos de São Luís no século XX. **O Estado do Maranhão**, São Luís, 01 Out. 2000. Caderno especial.

CALDEIRA, José Ribamar Chaves. **Origens da indústria no sistema agro-exportador maranhense (1875-1895)**: estudo micro-sociológico da instalação de um parque fabril em região do Nordeste Brasileiro no final do século XIX. 1988. Tese (Doutorado em Sociologia) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

CAMPÊLO, Silvana. **Abastecimento de água em São Luís na década de 20**. 1991. Monografia (Graduação em História) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 1991.

CANTANHEDE, Palmério de Carvalho. **Saneamento das cidades e sua aplicação à Capital do Maranhão**: relatório apresentado ao Governo do Estado. São Luís: Typ. Frias, 1902.

CARVALHO, Heitor Ferreira de. **Urbanização em São Luís**: entre o institucional e o repressivo. 2005. Dissertação (Pós-Graduação em Ciências Sociais) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2005.

CARVALHO, Marieta Pinheiro. **Uma idéia ilustrada de cidade**: as transformações urbanas no Rio de Janeiro de D. João VI (1808-1821). Rio de Janeiro: Odisséia, 2008.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede – A era da informação**: economia, sociedade e cultura. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTRO, Ana; MELLO, Joana. Cultura urbana sob novas perspectivas – entrevista com Adrián Gorelik. **Novos Estudos Cebrap**, n. 84, p. 235-249, jul. 2009.

CAVALCANTI, Nireu. Modernização que não saiu do papel. **Nossa História**, ano 2, n. 17, mar. 2005.

_____. **O Rio de Janeiro setecentista**: uma vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da corte. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 2004.

CERQUEIRA, Guilherme; PINTO, Pâmela. **O milagre do Maranhão**: uma análise do Maranhão Novo registrado pela lente de Isaac Rosenberg. Rede Alfredo de Carvalho, 2005. Disponível em: <http://www.jornalismo.ufsc.br/redealcar/cd4/audiovisual/g_pinto.doc>. Acesso em: 15 jan. 2009.

CHAUÍ, Marilena. **Brasil**: mito fundador e sociedade autoritária. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.

CHAVES, Gylmar; VELOSO, Patricia; CAPELO, Peregrina (Orgs.). **Ah, Fortaleza!** Fortaleza: Terra da Luz, 2006.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia.** São Paulo: Perspectiva, 2007.

COMISSÃO DE PLANO DA CIDADE: o que é o novo organismo tecnico do municipio. Suas finalidades e a extensão de suas atividades na reconstrução de S. Luiz. **O Imparcial.** São Luís. 07 abr. 1937.

CORRÊA, Rossini. **A Formação social do Maranhão: o presente de uma arqueologia.** São Luís: SIOGE. 1993.

CORREIA, Maria da Gloria Guimarães. **Nos fios da trama: quem é essa mulher: cotidiano e trabalho do operariado feminino em São Luís na virada do século.** 1998. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 1998.

COSTA, Emilia Viotti da. **Da Monarquia à República: momentos decisivos.** São Paulo: Ed. Unesp, 1999.

COSTA, Wagner Cabral da. **História do Maranhão: novos estudos.** São Luís: EDUFMA, 2004.

_____. **Sob o signo da morte: o poder oligárquico de Vitorino a Sarney.** São Luís: EDUFMA, 2006.

CUNHA, Gaudêncio. **Álbum do Maranhão.** São Luís: [s.n], 1908.

CUNHA, Maria Clementina Pereira. Patrimônio Histórico e Cidadania: uma discussão necessária. In: SÃO PAULO (cidade). Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico. **O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania.** São Paulo: DPH, 1992.

DAOU, Ana Maria. **A belle époque amazônica.** Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 2000.

DAVIDOFF, Carlos Henrique. **A ideologia da modernização em Gilberto Freire e Oliveira Vianna.** São Paulo: Perspectivas, 1982.

DECRETO Federal do Brasil. Disponível em <http://pt.wikisource.org/wiki/Decreto_Federal_do_Brasil_1_de_1888>. Acesso em: 15 nov. 2010.

DINIZ, Edson Freitas. Abastecimento e Expansão Demográfica. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Maranhense**, São Luís, n. 4, p. 83- 86, 1952.

DOMINGUES, José Maurício. A dialética da modernização conservadora e a nova história do Brasil. **Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v. 45, n.03, p. 459- 482, 2002.

FAORO, Raymundo. A questão nacional: a modernização. **Estudos Avançados**, v. 6, n. 14, 1992.

FERREIRA, Justo Jansen. O Saneamento do Maranhão. **Jornal do Comércio**, Rio de Janeiro, 18 out. 1921.

_____. **O Saneamento do Maranhão**. Maranhão: Imprensa Oficial, 1922.

FREIRE, Silene de Moraes. Pensamento Autoritário e Modernidade no Brasil. **Revista da Faculdade de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro**, v. 6, n. 23, jul. 2009.

FREYRE, Gilberto. Sobrados de São Luís. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Maranhense**, São Luís, n. 4, p. 97-98, 1952.

FURTADO, Celso. **O capitalismo global**. 5. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2001.

GODINHO, Victor. **A peste no Maranhão**. São Luís: [s.n], 1903.

GOMES, José Tribuzzi Pinheiro. **Formação econômica do Maranhão**: uma proposta de desenvolvimento. São Luís: FIPES, 1988.

GORELIK, Adrián. Cultura Urbana sob novas perspectivas. **Novos Estudos**, n. 84, jul. 2009.

GORELIK, Adrián. O moderno em debate: cidade, modernidade e modernização. In. MIRANDA, Wander Melo. **Narrativas da modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 1999.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere**: Maquiavel: notas sobre o Estado e a política. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. v. 3.

GUIMARÃES, Manoel Luis Salgado. Nação e civilização nos Trópicos: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o Projeto de uma História Nacional. **Revista Estudos históricos**, v. 1, n. 1, 1988.

HABERMAS, Jurgen. **O discurso filosófico da modernidade**. Lisboa: Nova Enciclopédia, 1985.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Ed.Loyola, 1994.

IANNI, Octávio. **Teorias da Globalização**. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

JORGE, Miécio. **Álbum do Maranhão – 1950**. São Luís: [s.n], 1950.

LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

LEANDRO, José Augusto. A hanseníase no Maranhão na década de 1930: rumo à Colônia do Bonfim. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 433-447, abr./jun. 2009.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEMOS, Luís Roberto. **História da América Latina**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1986.

LIFCHITZ, Miriam. Texto visual e texto verbal. In. BIANCO, Bela Feldmam; LEITE, Miriam L. Moreira (Orgs.). **Desafios da imagem**: Fotografia, iconografia e vídeo nas ciências sociais. Campinas: Papirus, 1998.

LIMA, Carlos de. **Caminhos de São Luís**: ruas, logradouros e prédios públicos. São Paulo: Siciliano, 2002.

LIMA, Carlos de. **História do Maranhão**. Brasília: Senado Federal, 1981.

LISSOVSKY, Mauro. Sob o signo do clic: fotografia e história em walter Benjamin. In. BIANCO, Bela Feldmam; LEITE, Miriam L. Moreira (Orgs.). **Desafios da imagem**: fotografia, iconografia e vídeo nas ciências sociais. Campinas: Papirus, 1998.

MACEDO, Eurico Teles de. **O Maranhão e suas riquezas**. São Paulo: Siciliano, 2001.

MACHADO, Máximo José Souza. **O bonde em São Luís nos anos 70 do século XIX**. 1992. Monografia (Graduação em História) - Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 1992.

MAIA, Gonçalves. **Livros de viagem – Norte I, 1907**. Lisboa: Ed. Empreza do “Amazonas”, 1906.

MARANHÃO. **Governador João Castelo Ribeiro Gonçalves (1979-1982) – Um governo de coragem e otimismo**. São Luís: SECOM, 1982.

_____. **Homenagem do Povo ao Coronel Alexandre Collares Moreira Júnior ao deixar o cargo de Intendente do Município da Capital**. São Luiz, 31 dez. 1900.

_____. **Lei nº 358, de 09 de Junho de 1904**. Organiza o Serviço Sanitário do Estado. São Luís, 1904.

_____. **Lei nº 584, de 24 de abril de 1911**. Autoriza o governo abrir crédito para levantamento de estátua em homenagem a João Lisboa. São Luís, 1911.

_____. **Lei nº 736, de 11 de Abril de 1916**. Reorganiza o Serviço Sanitário do Estado. São Luís, 1916.

MEDEIROS, Carlos Henrique Guimarães Medeiros. **Peste Bubônica em São Luís: epidemia e perspectivas de reordenamento urbano**. 2007. Dissertação (Pós-Graduação em Ciências Sociais) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2007.

MEIRELES, Mário Martins. **História do Maranhão**. São Paulo: Siciliano, 2002.

MELLO, João Manoel Cardoso de; NOVAIS, Fernando A. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In. SCHWARCZ, Lilian Moritz (Org.). **História da Vida Privada no Brasil**: contrastes da intimidade contemporânea. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

MELLO-LEITÃO, Cândido. **Zoogeografia do Brasil**. São Paulo: Cia. Ed. Nacional. 1937. (Coleção Brasileira, 77).

MESQUITA, Ruy Ribeiro. **Plano de expansão da cidade de São Luís**. São Luís: [s.n.]. 1958.

MINAS GERAIS. **Decreto nº 817, de 15 de abril de 1895**. Aprova a planta geral da cidade de Minas, futura Capital do Estado de Minas Gerais. Ouro Preto: Palácio do Governo, 15 abr. 1895.

Disponível em: <http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:minas.gerais:estadual:decreto:1895-04-15;817>. Acesso em: 15 jan. 2011.

NONATO, José Antonio. O passado morra abaixo. **Nossa História**, ano 1, n. 9, jul. 2004.

O MILAGRE do Maranhão. Direção geral Isaac Rozenberg. Rio de Janeiro: Laboratório Rex Líder, 1970. Filme.

ORTIZ, Renato. **Cultura e modernidade**: a França no século XIX. São Paulo: Brasiliense, 1991.

_____. Cultura, modernidade e identidade. In: SCARLATO, Francisco Capuano; SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia de; ARROYO, Monica (Orgs.). **Globalização e Espaço Latino- Americano**. São Paulo: HUCITEC-ANPUR, 1997.

PACHECO, Fran. **Geografia do Maranhão**. São Luís: Tipografia Teixeira, 1923.

PALHANO, Raimundo. **Coisa Pública**: serviços públicos e cidadania. São Luís: IPES, 1988.

PERDIGÃO, Domingos de Castro. **Álbum comemorativo do 3º centenário da fundação da cidade de São Luís, Capital do Estado do Maranhão**. Maranhão: Typ. Texeira, 1913.

PEREIRA, Cecília Ribeiro. **O estudo preliminar de Wit-Olaf Prochnik**: planejamento urbano e enunciados do Recife. 2005. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2005.

PIRENNE, Henry. **As cidades na Idade Média**. Lisboa: Saber, 1977.

PRADO, Maria Emilia. Os intelectuais e a eterna busca pela modernização do Brasil: o significado do projeto nacional-desenvolvimentista das décadas de 1950-60. **HAOL**, n. 15, 2008.

RAMOS, Paulo. **Mensagem apresentada pelo prefeito Dr. José Otacílio Saboya Ribeiro, no dia 28 de julho passado, quando da instalação dos trabalhos da Câmara Municipal**. São Luís: Imprensa Oficial, 1937.

_____. **Relatório apresentado pelo Dr. Paulo Martins de Souza Ramos ao Presidente Sr. Dr. Getúlio Vargas**. São Luís: Imprensa Oficial, 1940 – 1942.

_____. **Sete anos de governo**. São Luís: Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda, 1943.

REIS, Flávio Antonio Moura. **Grupos políticos e estrutura oligárquica no Maranhão (1850-1930)**. 1992. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - IFCH/UNICAMP. Campinas, 1992.

REVISTA ATHENAS. São Luís, 1939 – 1942. Mensal.

REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos modernos: histórias da cidade do Recife na década de XX**. Recife: FUNDARPE, 1997.

_____. **O Recife histórias de uma cidade**. Recife: Fundação de Cultura Cidade de Recife, 2002.

RIBEIRO JÚNIOR, José Reinaldo Barros. **Formação do espaço urbano de São Luís: 1612-1991**. São Luís: Ed. FUNC, 1999.

RICCI, Claudia Thurler. O endereço da civilização. **Nossa História**, ano 2, n. 17, mar. 2005.

RODRIGUES, Henrique Estrada; SIMÕES, Josane Guerra; ESTEVES, Paulo Luiz Moreaux Lavigne. Entre a iniciativa e a fabricação: a construção da modernidade tardia em Minas Gerais. In: MIRANDA, Wander Melo (Org.). **Narrativas da modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 1999.

SAES, Alexandre Macchione. Vida urbana e capitalismo na modernização de Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo na transição para o século XX. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA., XIX. Poder, Violência e Exclusão. São Paulo, 2008. **Anais....** São Paulo: ANPUH/SP – USP, 2008.

SANT'ANA, Marcel Cláudio. **Período colonial: outras possibilidades de leitura sobre o planejamento de cidades na América Latina**. Abr. 2002. Disponível em: <http://vsites.unb.br/ics/sol/itinerancias/publicacoes/periodo_colonial.pdf>. Acesso em: 8 out. 2010.

SANTANA, Pedro Neiva de. **Relatório apresentado pelo Dr. Pedro Neiva de Santana a Paulo Martins de Souza Ramos**. São Luís: [s.n], 1942.

SANTUCCI, Jane. **Cidade rebelde: as revoltas populares no Rio de Janeiro no início do século XX**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2008.

SÃO LUÍS do Maranhão. Escrito, dirigido e produzido por Luis Fernando Baima. Foto de Edgar Rocha. São Luís: Prole Filmes, 2007. 1 DVD.

SÃO LUÍS. **Decerto 474, de 15 de Maio de 1943**. Criou a Comissão do Patrimônio Artístico e Tradicional do Município. São Luís, 1943a.

_____. **Decreto 476, de 01 de Junho de 1943**. Proibiu a demolição e reforma de casas de mirantes ou revestidas de azulejos. São Luís, 1943b.

_____. **Decreto nº 205, de 03 de Novembro de 1936**. Manda pôr em execução o novo Código de Posturas do Município e dá outras providências. São Luís, 1936a.

_____. **Decreto nº 217, de 19 Dezembro de 1936.** Aprova o Regime Tributário: classifica, estabelece e regulamenta a arrecadação das rendas dos Municípios de São Luís do Maranhão. São Luís, 1936b.

_____. **Decreto nº 219, de 19 Dezembro de 1936.** Faz a divisão do Município de S. Luiz para efeito de classificação das diversas zonas. São Luís, 1936c.

SÃO LUÍS. **Decreto nº 233, de Abril de 1937.** Cria a Comissão do Plano da Cidade. São Luís, 1937.

_____. **Decreto nº 330, de 03 de Junho de 1938.** Estabelece o zoneamento da cidade de São Luís. Capital do Estado do Maranhão. São Luís, 1938a.

_____. **Decreto-Lei, nº 18, de 20 de Dezembro de 1896.** Proíbe a pintura com cor preta das paredes e barras dos prédios da Capital e trata do uso de ornamentos. São Luís, 1896.

_____. **Lei nº 326, de 28 de Dezembro de 1922.** Organize o Serviço Sanitário Municipal. São Luís, 1922.

_____. **Lei nº 329, de 03 de Junho de 1938.** Regula a concessão de isenções de Impostos Predial dos prédios construído, reconstruídos, etc. São Luís, 1938b.

_____. **Lei nº 45, de 20 de Outubro de 1898.** Modifica a Lei nº 18 e regula o uso de ornamentos nas fachadas dos edifícios. São Luís, 1898.

SCHWARCZ, Lilian. O olho do rei: as construções iconográficas e simbólicas em torno de um monarca tropical: o Imperador D. Pedro II. In: BIANCO, Bela Feldmam; LEITE, Miriam L. Moreira (oRgs.). **Desafios da imagem: fotografia, iconografia e vídeo nas ciências sociais.** Campinas: Papius, 1998.

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu estático na metrópole:** São Paulo, sociedade e cultura nos primeiros anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SILVA, Gabriela Melo. O Caminho Grande. In: IV ENCONTRO HUMANÍSTICO. São Luís, 2004. **Cadernos de Textos...** São Luís: UFMA, 2004.

SILVA, Osmar Luiz da. **Na Cidade da Parahyba:** O percurso do moderno (1892-1928). Tese de doutorado. Centro de Filosofia e Ciências Humanas – UFPE. Recife, 1999.

SKIDMORE, Thomas E. **Brasil de Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930-1964).** 7. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

SOUSA, Fabio Gutemberg Ramos Bezerra de. Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930 – 1945). **Revista Brasileira de História,** São Paulo, v. 23, n. 46, p. 61- 92, 2003.

SOUZA, João Carlos de. **Sertão Cosmopolita:** tensões da modernidade de Corumbá (1872-1918). São Paulo: Alameda, 2008.

TAVARES, Jaime. **Mensagem apresentada à Câmara Municipal de São Luís pelo prefeito engenheiro Jaime Tavares.** São Luís: Imprensa Oficial, 1928.

TORRES, José Luso. **Relatório apresentado a Câmara Municipal, pelo prefeito José Luso Torres**. São Luís: [s.n], 1920.

TOURAINÉ, Alain. **Crítica da modernidade**. 7. ed. Petropolis: Vozes, 2002.

VIANA, Godofredo. **Álbum do Estado do Maranhão**. São Luís: [s.n], 1923.

VIANNA, Oliveira. **Instituições políticas brasileiras**. Itatiaia, São Paulo: Ed. da USP; Niterói, Rio de Janeiro, Ed. da UFF, 1987. 2v.

WEBER, Max. **Economia e sociedade**. Brasília: Ed. da UNB, 2004.

WILLIAM, Raymond. **O campo e a cidade**. São Paulo: Cia. das Letras, 1989.

APÊNDICE A – Jornais e Revistas selecionados para realização da pesquisa

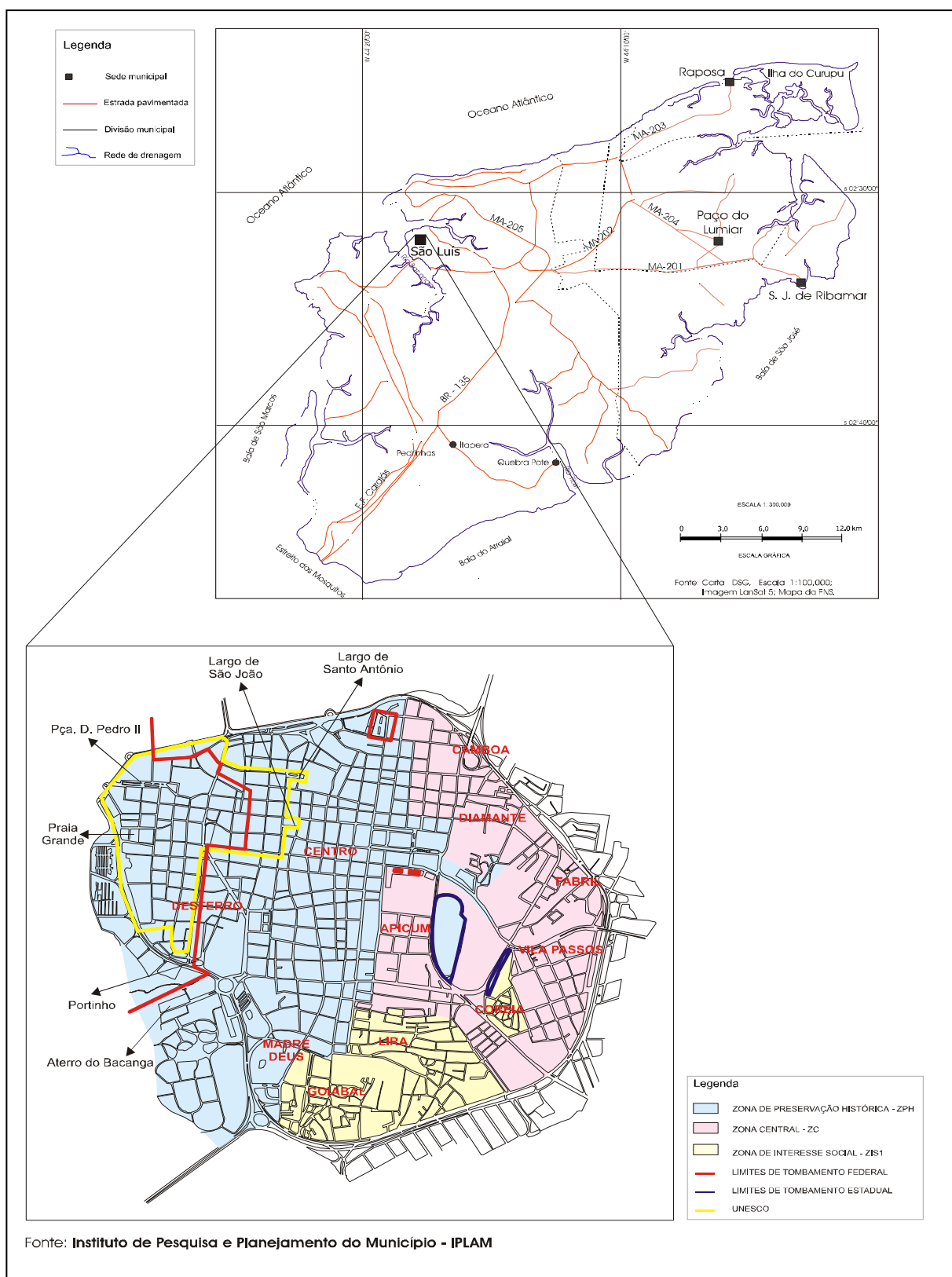
JORNAL	DATA
A CAMPANHA	27.03.1903 13.04.1903
A FLECHA	1879
CORREIO DO NORDESTE	1962
DIÁRIO DO MARANHÃO	13.10.1903 28.11.1892
DIÁRIO DO NORTE	1937
DIÁRIO OFICIAL	27.01.1912 16.04.1913 25.02.1919 04.01.1937 30.01.1937 17.03.1937 30.04.1937 13.07.1937 08.01.1938 23.01.1938 19.08.1938 31.08.1938 08.12.1938 03.08.1978 17.07.1995
DIÁRIO POPULAR	08.06.1952
JORNAL DO DIA	07.05.1968 11.05.1968 13.06.1968 17.08.1968 07.09.1968 22.12.1968 17.08.1969 13.09.1969
JORNAL DO DIA	01.01.1970
O DIA	1923 1924 1925
O GLOBO	23.08.1939 28.11.1939 23.06.1940

O GLOBO	07.07.1940 10.07.1940 16.10.1940
O IMPARCIAL	25.02.1937 08.07.1937 1938 08.04.1938 04.05.1938 20.02.1948 09.03.1948 10.03.1948 11.04.1948 17.04.1948 02.10.1948 13.06.1968 14.02.1970 14.02.1970 14.02.1970
O PAIZ	16.03.1883
PACOTILHA	01.01.1900 18.01.1900 04.06.1900 05.06.1900 31.08.1900 29.07.1901 12.09.1928
PUBLICADOR MARANHENSE	13.01.1871

REVISTA	DATA
REVISTA ATENAS	1939 – 1942
REVISTA DO NORTE	23.03.1899 07.10.1899 1900
REVISTA ELEGANTE	1899 1904

ANEXOS

ANEXO A - Mapa de localização de São Luís/ Croqui do Centro Histórico



ANEXO B - Reconstituição Ante-Projeto de Remodelação da Cidade de São Luís

**ANTEPROJETO
DE REMODELAÇÃO
DA CIDADE DE SÃO LUÍS**

José Otacílio de Saboya Ribeiro
(1936)

 **AVENIDAS**

 **PRAÇAS**

 **DEMOLIÇÕES**

 **CENTRO CÍMICO**

 **FERROVIA**

