ISSN: 1984-8781 - Anais XVIII ENANPUR 2019. Código verificador: **IRCyKOpUMi5Z** verificar autenticidade em: http://anpur.org.br/xviiienanpur/anais

Bordando a história urbana de São Luís do Maranhão nos séculos XIX e XX

Autores:
Laíse Frasão Barros - Universidade de Brasília UnB - laisefrasao@gmail.com

Resumo:

Análises historiográficas e espaciais apresentam a história urbana ludovicense, nos séculos XIX e XX, abrangendo o crescimento territorial para além dos limites do núcleo fundacional francês. O bordar, aqui, é um percurso metodológico/poético conceitual e teórico (historiográfico e cartográfico) que, se assemelhando ao ato de costurar, visa interpretar a dinâmica citadina local e seus processos construtivos urbanos por meio de aproximações (costuras) entre passado/ presente e cidade, história e cultura. Com isso, pretende-se ir além de uma mera interpretação expositiva de dados técnico-documentais, ou de padrões morfológicos, estabelecendo uma crítica analítica que considera a cidade de São Luís como o organismo complexo e pulsante que ela é. Afinal, São Luís “esconde glórias passadas e sonha grandezas futuras”. (TRIBUZI, Bandeira)

BORDANDO A HISTÓRIA URBANA DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO NOS SÉCULOS XIX E XX

RESUMO

Análises historiográficas e espaciais apresentam a história urbana ludovicense, nos séculos XIX e XX, abrangendo o crescimento territorial para além dos limites do núcleo fundacional francês. O bordar, aqui, é um percurso metodológico/poético conceitual e teórico (historiográfico e cartográfico) que, se assemelhando ao ato de costurar, visa interpretar a dinâmica citadina local e seus processos construtivos urbanos por meio de aproximações (costuras) entre passado/ presente e cidade, história e cultura. Com isso, pretende-se ir além de uma mera interpretação expositiva de dados técnico-documentais, ou de padrões morfológicos, estabelecendo uma crítica analítica que considera a cidade de São Luís como o organismo complexo e pulsante que ela é. Afinal, São Luís "esconde glórias passadas e sonha grandezas futuras". (TRIBUZI, Bandeira)

PALAVRAS-CHAVE

História – Urbanização - Cidade – Sociedade - Visualidade

UMA INTRODUÇÃO GUIADA PELO BORDAR COMO PERCURSO METODOLÓGICO POÉTICO

Uma história da cidade não é única

Nem mesmo quando engloba apenas uma única cidade

A história de uma única cidade perpassa por muitas histórias

Dentre elas, a nossa própria história que, ai sim, é única

Até mesmo as palavras que usamos para contar uma história, têm sua história.

Por isso, a importância de saber como dizer aquilo que pudemos ver

Ou ainda, ver aquilo que nem todos puderam dizer

Nesse sentido, o recurso metodológico adotado não poderia ser outro. Se afastando do positivismo e se conectando ao poético, o bordar emerge como uma sintetização desse olhar para a história e para a cidade que pressupõe um aporte teórico e transitoriedade entre outras disciplinas: história (historiografia e história cultural) e arte (poética contemporânea). Inspirado, conceitualmente, nos bordados das indumentárias das manifestações culturais locais; no Núcleo de Tapeçaria do Maranhão (de 1972)[1]; e no projeto artístico Instant Hutong (Pequim)[2]; o bordar nos permite interpretar a dinâmica citadina local e seus processos construtivos urbanos por meio de aproximações (costuras) entre cidade, história e cultura.

São Luís, capital do Estado do Maranhão, foi escolhida como objeto de pesquisa por ser produzida a partir de uma complexa formação etnográfica e uma trajetória intrigante. Descoberta por tupinambás, fundada por franceses, colonizada por portugueses, invadida por holandeses e povoada pela mão-de-obra escrava africana; já fora estado autônomo, capital de província, o quarto maior e melhor centro urbano do país e parque industrial/fabril. Conhecida como Jamaica Brasileira; Atenas Brasileira; Ilha do Amor; ou, ainda, Cidade dos encantos e dos azulejos, a capital maranhense revela, até mesmo pela variedade temática dos seus cognomes, a grandiosidade, enquanto vivacidade, que possui. Já o recorte temporal nos séculos XIX e XX se justifica pela tentativa de ampliar a análise da capital maranhense para além dos limites de uma traça histórica colonial de influência europeia. Com isso, pretendo, inclusive, aproximar o passado de questões presentes.

Ver mais do que dados quantitativos
Seguir os trilhos enferrujados dos antigos bondes
As lembranças que ecoam dos edifícios abandonados
Os cantos das encantarias e das máquinas fabris do século XIX

Nesse sentido, se faz necessário frisar parte-se do pressuposto da produção da cidade também enquanto expressão artística coletiva, sendo que "a cidade favorece a arte, é a própria arte" (MUMFORD, Lewis apud ARGAN apud Giulio Carlo; 2005: p.78). Ou ainda:

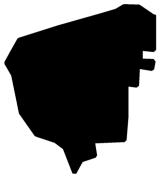
> "Se, por hipótese absurda, pudéssemos levantar e traduzir graficamente o sentido da cidade resultante da experiência inconscientemente de cada habitante e depois sobrepuséssemos por transparência todos esses gráficos, obteríamos uma imagem muito semelhante à de uma pintura de Jackson Pollock, por volta de 1950: uma espécie de mapa imenso, formado de linhas e pontos coloridos, um emaranhado inextricável de sinais, de traçados aparentemente arbitrários, de filamentos tortuosos, embaraçados, que mil vezes se cruzam, se interrompem e

[1] Em meio a valorização da tapeçaria em âmbito nacional e várias experimentações no campo artístico no país foi criado, em 1972, o Núcleo de Tapeçaria do Maranhão vinculado a Fundação do Bem-Estar Social do Maranhão que contava com 20 artesãs tecedoras e artistas visuais da cidade.

[2] A série de instalações Instant Hutong (cuja uma das ações consiste em pendurar nos varais de roupa existentes nas ruas estreiras dos antigos distritos residenciais {Hutongs} tecidos com trechos de mapas urbanos, destes mesmos distritos, bordados) começou em 2006 e explora, por meio de "interações do microurbanismo", a fronteira entre arte, investigação social e pesquisa urbana nos espaços urbanos de pequena escala que representam uma ameaça para a perversa Pequim do desenvolvimento.

recomeçam e, depois de estranhas voltas, retornam ao ponto de onde partiram" (ARGAN, 2005, p.231)

SÉCULO XIX, O BORDADO PONTO



O presente bordado traça, aqui, a história ludovicense a partir de meados do período de vigência da União Ibérica (1580 a 1640) e do momento da invasão francesa em território maranhense, sob domínio filipino. O estabelecimento do Tratado de Tordesilhas não agradou os países que ficaram de fora da repartição e, com a inexistência de excepcionais recursos e interesse em administrar as áreas próximas das fronteiras limites, ficando a faixa mais ao norte do território de Portugal suscetível a ataques estrangeiros, não tardou para que os franceses se estabelecessem na região com o a ideia de fundar uma colônia e realizar o sonho da França Equinocial. Francisco I, de França, teria, dito ao papa Alexandre VI, em face das bulas, que gostaria de conhecer a cláusula do testamento em que Adão teria legado o mundo para Portugal e Espanha, excluindo os demais príncipes cristãos (MEIRELES, 2001, p. 39). Dessa forma, em 08 de setembro de 1612, a então Upaon Açu (Ilha Grande) de aproximadamente 12 mil Tupinambás distribuídos em 27 aldeias[3], foi oficializada como a cidade de São Luís, sendo o aspecto geral da ocupação similar a um acampamento, com edificações perecíveis ladeando o imponente Forte *Saint Louis* (em homenagem ao rei Luís XIII).

Três anos mais tarde Portugal retoma a posse da terra na Batalha de Guaxenduba[4] e, em seguida, executa um plano de arruamento que visa mudar o supracitado cenário e orientar o crescimento da cidade - mantendo o núcleo francês pré-estabelecido. Assim, o Engenheiro-Mor do Estado do Brasil Francisco Frias de Mesquita elabora um plano em que o padrão tradicional lusitano de malha concêntrica fora substituído por um plano ortogonal que seguia os critérios praticados pelos ibéricos, ou seja, nos padrões estabelecidos nas *Ordenanzas de Descubrimiento Nueva Poblacíon y Pacificacíon de la Indias*, de 1573. Apesar da implantação desta regulamentação urbanística, que definitivamente "marcou o domínio físico do novo núcleo urbano sobre a cultura indígena encontrada na América" (ESPÍRITO SANTO [org.], 2006, p.62), "a ocupação da cidade [...] seguiu a característica das ocupações lusitanas: cidade alta, concentrando atividades administrativas, religiosas e militares; e a cidade baixa, voltada à atividade

[3] Meireles, 2017, p.25

[4] Batalha travada no sítio de Guaxenduba, atual Arraial de Santa Maria, município de Icatu. Franceses e portugueses se confrontaram numa encarniçada batalha pela posse do Maranhão. As forças portuguesas estavam sob comando de Jerônimo de Albuquerque e o exército francês estava sob a liderança de Daniel de La Touche, o sr. de La Ravardière. Embora em superioridade numérica e bélica, os franceses acabam sendo derrotados.

comercial" (LOPES [org.], 2008, p.16).

Essa primeira planta da cidade chega para nós por meio de um registro gráfico posterior, realizado por holandeses na ocasião da invasão ocorrida em de 1641, que foi publicado em duas versões: a primeira, conforme menciona Mário Meireles (2017, p.62), de 1647, encontrada na publicação *Rerum per Octennium in Brasília*, do cronista do Brasil holandês Gaspar Barlaeus, e outra de 1698, reproduzida com menos exatidão em *Istoria dele Guerre dei Regno del Brasil*, do frei Giuseppe de Santa Thereza.

Há significativas diferenças entre as representações, sobretudo, no que tange a descrição das legendas e o enfoque dado ao desenho, no entanto, em ambos os casos, a Igreja do Carmo (Novo Carmo) é representada como uma espécie de fortificação, sinalizando uma possível estratégia de invasão holandesa; e não há precisa sinalização dos limites, bem como da organização, do então núcleo fundacional (com exceção do forte que é nitidamente locado nos dois desenhos). Apesar disso, algumas pistas, acerca dessa São Luís ibérica-portuguesa que terá forte influência no tecido urbano ludovicense até o século XIX, são deixadas por esse mesmo historiador, Mário Meireles, em leitura comparativa das duas plantas.

Segundo Meireles (2017), a planta de 1647 ressalta a existência de três setores – rigidamente delimitados, a saber:

1. Núcleo original: abrange as atuais Av. Pedro II e Praça Benedito Leite, e teria acesso apenas pela atual Rua do Giz, pois estaria cigindo uma muralha, que, ao que se constata, teria sido construída no governo de Bento Maciel Parente, que tomou posse em 1638 e governou até 1641 quando foi preso na expedição holandesa[5], e que teria sido demolida já no Império por proposta apresentada na 9ª Legislatura da Assembleia Provincial (1852-1855)[6]. Nesta planta, diferentemente da de 1698, são indicadas a existência, neste perímetro, do Palácio, da Casa de Câmara, as igrejas Matriz e da Misericórdia e o Convento dos Jesuítas.
2. Urbano: setor densamente habitado, com principal eixo estruturante voltado para o sul, se encontrava a margem do Bacanga (onde então existiam as praias Grande e da Olaria, hoje aterradas) indo até o limite do atual Desterro, ou seja, limitado pela colina de Santa Bárbara - onde já estaria erguido o tempo do Carmo Novo.
3. Suburbano: menos habitado, com o principal eixo estruturante voltado para o leste, se alongou por trás do Carmo Novo e foi delimitado pelas atuais Rua Grande, Rua da Paz, Rua do Sol e Rua dos Afogados, cortadas pelas Travessas do Teatro, Rua da Cruz e Rua São João.

Já no que tange a planta reproduzida em 1698, que opta em dar mais visibilidade as vias de conexão desses setores, destaca-se a sinalização de um armazém de pólvora, longe das áreas habitadas; a localização de estradas que se expandiam rumo ao *matto* por trás do convento de São Francisco; e, novamente, o posicionamento estratégico do Novo Carmo, que desde 1627 dominava a paisagem

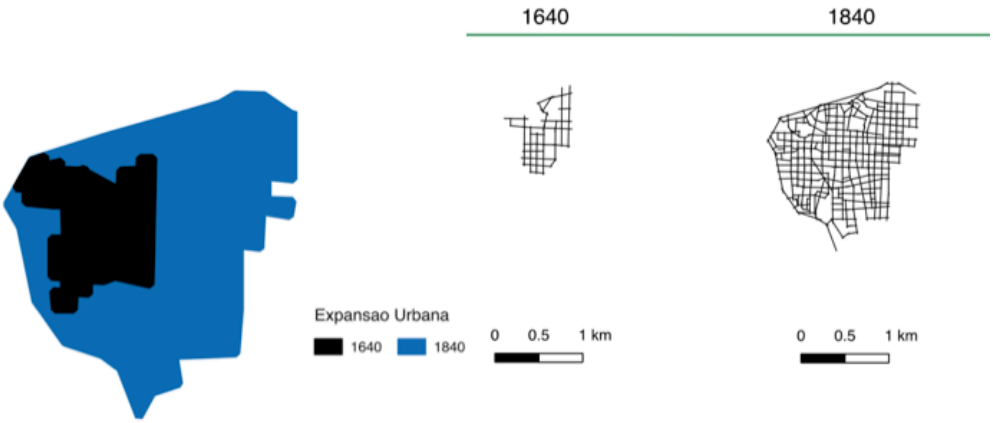
[5] VILANETO, p.5

[6] Meireles, 2017, p.68

local "marcando o limite entre o núcleo urbano nascido fora da cidadela e que terminava na estrada real que viria a ser a Rua Formosa, e o suburbano que daí se estendia até a outra estrada real que viria ser a Rua São João"[7]. Segundo Raimundo Lopes, em seu Uma região tropical, de 1970, "Em 1640, o Largo do Carmo, atual centro do trânsito da cidade, ficava a entrada mata (LOPES apud Meireles, 2017, p.66). Neste caso, duas seriam as vias principais, que delimitavam os setores urbano e suburbano (ruas Formosa e São João), pois seriam os "únicos caminhos que se abriam, desde os muros da cidadela para o núcleo urbano (depois da Rua do Giz) e para o setor suburbano (depois Travessa do Francisco)"[8]

Dito isto, é imprescindível esclarecer que classificamos, por analogia simbólica/ formal, o século XIX como o "bordado ponto" tendo em vista que o desenvolvimento urbano da cidade de São Luís restringiu sua expansão aos limites circundantes imediatos do traçado de Frias de Mesquita ao longo de todo século XVII até o início do século XIX (até mesmo depois que o Maranhão adere a Independência do Brasil, em 28 de Julho de 1823, e São Luís é declarada capital da província), formando uma mancha urbana que se aproxima graficamente da concepção de um ponto e, portanto, do ponto de cruz típico do bordado.

Adriana Salles, em sua leitura da cidade à luz da sintaxe espacial, representa, com precisão, tal espacialidade concentrada e restrita. Vejamos:



Entretanto, vale ressaltar que essa limitação não se dá apenas devido a condicionantes socioeconômicas latentes que impossibilitaram um crescimento acelerado, mas também, por inferência nossa, em decorrência de um direcionamento urbanístico "natural" que se restringe à concepção de cidades alta e baixa. Afinal, nos primeiros séculos de existência há na cidade um padrão bem evidente na ocupação: ladeando a zona comercial (cidade baixa), emergem bairros mais abastados com sobrados e casarões residenciais. Já no perímetro circundante da zona administrativa e institucional (cidade alta) formam-se bairros populares com casas predominantemente térreas (tipologias, em geral, porta e janela; e meia morada) e, permeando essa densa tessitura, alguns largos e igrejas.

[7] Meireles, 2017, pp.63/64

[8] Meireles, 2017, p. 64

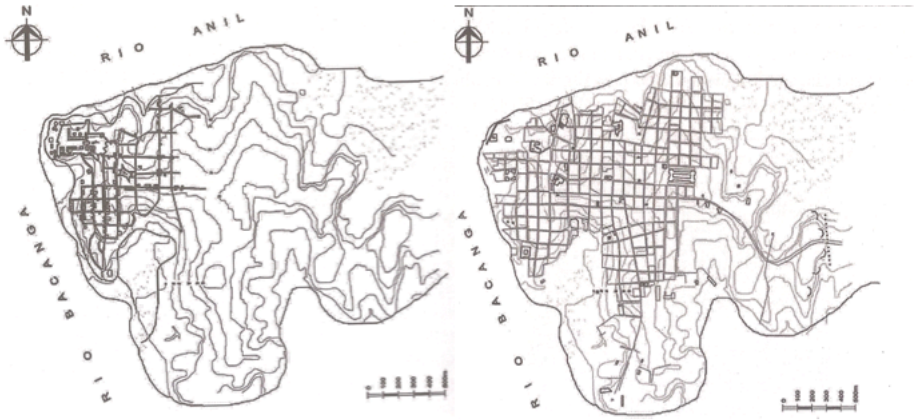
O historiador Mário Meireles evidencia essa nítida segregação na produção do espaço urbano por meio do relato de um acontecimento:

> "Desde algum tempo se fizera costume promover duas procissões de Corpus Christi. Uma primeira, no próprio dia santo, e cujo percurso se fazia pelas ruas da então chamada Cidade Alta por onde se espalhavam, em casas humildes, os habitantes mais pobres [...] Uma segunda, no domingo imediato, tinha seu itinerário marcado para a Cidade Baixa, ou seja, o bairro da Praia Grande, onde a aristocracia da terra, tanto a de sangue quanto a de dinheiro, se concentrava [...] Em 1766, porém, fora determinado pela Câmara que o préstito passaria a ser único, no dia consagrado ao Corpo de Deus em cada ano e pelo roteiro da Cidade Baixa. D. Antonio, porém, decidira diferentemente – a procissão a ser uma única, sim, mas fazendo o percurso da Cidade Alta [...] firmou-se, em que o préstito se fizesse pelas ruas, embora mais pobres, em que já vivia a maior parte da população [...] Ato de vereação [este] que determinava uma procissão única pelas ruas da Cidade Baixa, porque neles se evidencia acentuadamente a divisão já existente na sociedade e a discriminação que apartava os segmentos que a compunham – os ricos e pobres". (MEIRELES, 2017, pp.139/140).

O tímido prolongamento territorial ao longo do eixo norte-sul oriundo do período de criação da Companhia Geral de Comércio e Grão-Pará e Maranhão, pelo Marques de Pombal, em 1755, se consolida em meados do século XIX quando "a cidade se alarga, no sentido norte sul desde a antiga Ponta do Romeu (Largo dos Remédios) até a Ponta de Santo Amaro (Largo da Madre de Deus) e, para o interior da ilha, terminava em uma linha que podia se traçar pela Rua dos Veadeiros, Fonte do Mamoim, no prolongamento da Rua das Violas, Campo d'Ourique" (MEIRELES, 2017, p. 198).

Entretanto, neste intervalo entre a criação da Companhia Geral e a segunda quinzena século XIX, a cidade passou por um momento de estruturação que, além de ter influência direta com o projeto pombalino para reconstrução de Lisboa, após o terremoto de 1755, possibilitou, não apenas o reconhecimento de São Luís como quarta maior cidade em expressividade e importância urbana no país, pelos naturalistas Johan Baptiste Von Spix e Carl Friedrich Phillipp Von Martius, vindos ao Brasil em 1817[9], como, por inferência nossa, possibilitou um novo eixo de expansão rumo ao leste – que será consolidado no século seguinte.

[9] "São Luís do Maranhão merece, à vista de sua população e riqueza, o quarto lugar entre as cidades brasileiras, comparada, naturalmente, com as do Rio de Janeiro, capital do Império, Salvador, primeira capital



São Luís em 1640[10] e em 1844[11]

Afinal, os beneficiamentos e a densa materialidade da cidade, neste momento, possibilitaram o surgimento de um importante eixo estruturante de crescimento na cidade no sentido centro-anil (caminho-grande) e um novo polo econômico que atraiu o adensamento para novas áreas, anunciando uma expansão que seria intensa no século seguinte. Foi em torno da década de 1840, passado o ciclo monocultor do açúcar, que a cidade se integra ao sistema mercantil industrializado {com mão-de-obra escrava} e, com isso, começa a crescer em paralelo à expansão viária. Muitas são as indústrias e fábricas têxteis que se fixam na cidade, prova disso, é que, neste momento, São Luís ocupava o segundo lugar no país em número de fábricas implantadas. "O fomento da indústria brasileira data de 1846. O seu desenvolvimento de 1855 a 1895 – 40 anos – é atestado por mais de 134 estabelecimentos [...] no último ano citado, ocupava o primeiro lugar, entre os Estados, neste cômputo, o de Minas Geais, com 37 fábricas, e o segundo, Maranhão, com 16." (Associação Comercial do Maranhão, 1992, p.49). Ademais, "com a consolidação do processo de industrialização teve início a expansão da malha viária e o aparecimento dos primeiros bairros suburbanos e operários, como o Anil (a 9km do centro), próximo a Fábrica de Tecidos Rio Anil (atual CINTRA) e o aparecimento dos núcleos habitacionais fabris, no entorno das fábricas Camboa e Santa Isabel." (ESPÍRITO SANTO [org.], 2006, pp.64/65).

A partir dessa expansão é implantado o bonde puxado a burro (1871) e Companhia de Águas (1874) – com seus chafarizes integrando o mobiliário urbano da cidade. Entretanto, "o sonho da industrialização que fez atribuir a São Luís o precoce e frustrato cognome de 'Manchester brasileira', durou pouco e foi levando [...] na torrente de desastrosas falências." (MORAES apud PFLUEGER; SALGADO, 2012, p. 46). E, apesar das melhorias efetivadas, a infraestrutura urbana não comportava a crescente quantidade de pessoas que migravam para a capital.

Dessa maneira, principalmente após a criação da Junta Central de Higiene Pública, em 1850, a preocupação sanitarista e comportamental delineava-se como

do Brasil-Colônia, e de Recife, a antiga capital do Brasil holandês." (SPIX; MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, em 1828 apud Meireles, 2017, p.179)

[10] MARANHÃO. Plano Diretor de São Luís 1977. São Luís: SIOGE, 1977 apud BURNETT, 2008, p.110

[11] MARANHÃO. Plano Diretor de São Luís 1977. São Luís: SIOGE, 1977 apud BURNETT, 2008, p.117

um dos pontos prioritários no âmbito da gestão urbana e seus instrumentos reguladores. Nesse contexto, são lançados os Códigos de Posturas (1842, 1866, 1893 e 1936) que, buscando a normatização do homem e do espaço urbano em busca de adequação a sociabilidade moderna, acabava por recair em um modelo idealizado civilizatório excludente, baseado mais em modelos europeus e na concepção de uniformidade do que na realidade municipal. Seguem alguns exemplos:

1. Artigo 30 do Código de Posturas de 1842: "Fica proibida toda a edificação de cazas cobertas de palha nas ruas da Cidade, pena de seis mil reis, e igualmente se prohibem as novas coberturas de palhas em todas as existentes."
2. Artigo 124 do Código de Posturas de 1866: "Os batuques e danças de pretos são *prohibidos* fora dos lugares permitidos pela autoridade."
3. Artigo 266 – Título XX Concreto Armado. Seção Primeira do Código de Posturas de 1936: "Para que qualquer obra na qual seja necessário empregar mais de 10m3 de alvenaria de concreto armado ou que tenha mais de dois pavimentos, seja total ou parcialmente executada em concreto armado, exigir-se-á um *projecto* do qual constem os seguintes elementos: desenhos de execução, *comprehendendo* desenhos de conjunto e de detalhes; Cálculos, em que constarão as cargas *admittidas*, as taxas limites adoptadas [...]Memoria justificando a solução adoptada para escolha do *typo* de fundação."

Apesar dessa configuração urbanística, de maneira geral, mais pontual e restrita, nota-se uma diversidade morfológica maior no âmbito interno do quarteirão enquanto disposição dos lotes. Nessa relação entre espacialidade de materialidade, no que tange cheios e vazios e densidade urbana, "na virada do Oitocentos, São Luís já não era uma tentativa de povoação, e sim um fenômeno cristalizado no expansionismo mercantilista do Reino. Em 1811 a população já se elevara a 30mil. Por volta de 1818, diz Gaioso sobre São Luís: Tem muitos sofríveis edifícios, e com muita *commodidade*: mas a desigualdade do terreno lhes tira huma parte de sua formosura [...] a liberdade que cada qual tem de edificar como lhe parece faz que tudo he irregular." (SILVA F., 1998, p.25). Nesse sentido, sabe-se que:

> "Através de doações, compras e testamentos praticados pelas famílias ao longo da história da cidade, as regulares quadras de São Luís passam a apresentar um diversificado e rico padrão de lotes onde, por desmembramento e anexação, variada tipologia arquitetônica abriga de nobres solares a simples porta-janela, onde diferentes segmentos sociais dividem afazeres e consomem o que há de infraestrutura disponível, quase sempre precária, inacessível aos mais pobres." (PALHANO apud BURNETT, 2008, pp.118/119)

No que tange o limite externo do quarteirão, em relação a via, tudo permanece intacto conforme o século XVII: superfícies contínuas alinhadas no limite do lote. Segundo o Almanaque do Maranhão de 1858 "de mais de 300 casas de palha que *havião* em 1808 estão reduzidas a 144". E no intervalo de 48 anos (1808-1856) o número de construções praticamente dobrou.

E é em meio a abolição escravocrata (1888), demandas socioculturais e ambientais latentes, um contexto econômico de incertezas, um quadro de insalubridade urbana e, em contrapartida, anseios modernizantes crescentes que o cenário dessa virada de século é moldado.

SÉCULO XX, O BORDADO LINEAR

São Luís, aqui, é conduzida a linearidade. Não como oposição ao momento anterior do ponto. Afinal, uma linha é composta a partir da junção de inúmeros pontos, de continuidade em um tempo histórico não linear. Caso contrário poderíamos dilacerar o passado com meras concepções comparativas/opositivas/ binárias entre os dois séculos. "Exatamente isso, acredito eu, explica a não-continuidade de desenvolvimento entre cidades históricas e as cidades modernas [...] E é esta ruptura de continuidade ou a impossibilidade de desenvolvimento que gera a artificiosa concentração da historicidade intrínseca da cidade no núcleo antigo [...] do mesmo modo que o moderno, em sua realidade e atualidade, seria por definição não histórico ou mesmo antihistórico."(ARGAN, 2005, p.74)

E foi com uma epidemia, em 1904, que São Luís inicia, não apenas mais um século, mas os primeiros significativos esforços para estruturar, de fato, o sistema de saúde local - sendo criada, inclusive, uma legislação sanitarista urbana. Como reflexo direto, a partir desse momento, veremos nas décadas dos anos 1900's uma série de planos e grandes intervenções urbanísticas, que, em sua maioria, seguiam a lógica de "limpeza urbana" adotada por Haussmann, em Paris. Assim, se por um lado, o intuito era construir uma cidade que proporcionasse maior qualidade de vida, por outro, era de desconstrução da "velha cidade". Aderir a modernidade, enquanto recusa do histórico, marca esses primeiros anos da virada histórica.

> "Hoje S. Luis, em vez de construir para o alto, contraria o *lemma* do urbanismo atual: *constróe* uns casinhotos marca jaboty, ou seja, bangalô agachado...Contentemo-nos com imaginar o largo do Carmo, no *anno* 2.000, cercado de arranha-céus. Até lá, provavelmente, a cidade se lembrará de que precisa acompanhar a marcha do progresso, caso não queira continuar *enkystada* nos seus

a aspectos *coloniaes*." (DIARIO DO NORTE. A cidade. São Luís. QUA, 26/04/1939, p. 08 apud LOPES [org.], 2008, p.88)

Com o advento da Primeira Guerra Mundial, em 1914, a cidade vivência uma prosperidade econômica em decorrência das exportações (algodão, tecidos e babaçu) – o que intensifica essa avidez para que linguagem moderna se consolide definitivamente em território ludovicense. Prova disso, foi a criação da Lei Orgânica de 1927, que, dentre outras medidas, rompe com padrões de casa geminadas e estipula afastamentos para inserção da edificação no lote; e regulamenta a modernização de fachadas (sobretudo, institucionais e residenciais) existentes, sobretudo no que tange a eliminação dos ornamentos e detalhes decorativos do estilo eclético ("arremedo sem compostura"[12]), como forma de garantir a execução do melhoramento urbano - em consonância com os ideais modernos nacionais. Conforme sustenta Aracy Amaral, a concepção nacionalista delineava-se nas artes visuais {e na arquitetura} em decorrência de um implícito desejo, gradualmente construído a partir da implantação da República, em 1889, de rompimento com o academicismo e toda forma de elaboração do pensamento oriundo do século XIX, que, no Brasil, ressaltou, explicitamente ou não, a cultura europeia e o olhar estrangeiro enquanto detentor, não apenas de domínio artístico, como de poder, dentro e fora das paredes da Academia Imperial de Belas Artes.

Assim, o reconhecimento oficial de uma linguagem moderna no Brasil caminhou conjuntamente, portanto, com a própria construção de um pensamento acerca do patrimônio. No Decreto-Lei n.25, de 30 de novembro de 1937[13], proposto por Rodrigo Melo Franco de Andrade, do então Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan), por exemplo, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional e assim o define, o valor histórico é posto de maneira nebulosa e associado a uma ideia de memória pautada no discurso oficial: "Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de *interêsse* público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico".

A obra *Moça reclinada* do escultor maranhense Celso Antonio (menção honrosa no Salão Nacional de Belas Artes de 1918), implantada nos jardins de Burle Marx do então Ministério da Educação e Saúde Pública, hoje Palácio Gustavo Capanema, demonstra a efetiva posição maranhense no projeto de modernização nacional.

Em 1924 foi inaugurado o bonde elétrico na capital maranhense (que interligava basicamente a Praia Grande ao Anil e o São Pantaleão a Praça João Lisboa – eixos ainda importantes na cidade atualmente) e sua implantação desencadeou algumas intervenções, direta ou indiretamente. Neste caso, talvez a principal cicatriz deixada pela imposição moderna ao traçado histórico tenha sido o da Igreja de Nossa Senhora da Conceição dos Mulatos que foi demolida para garantir a passagem segura

[12] Termo usado para o Estilo Eclético. Documentação Necessária, Lúcio Costa, 1995, p. 439.

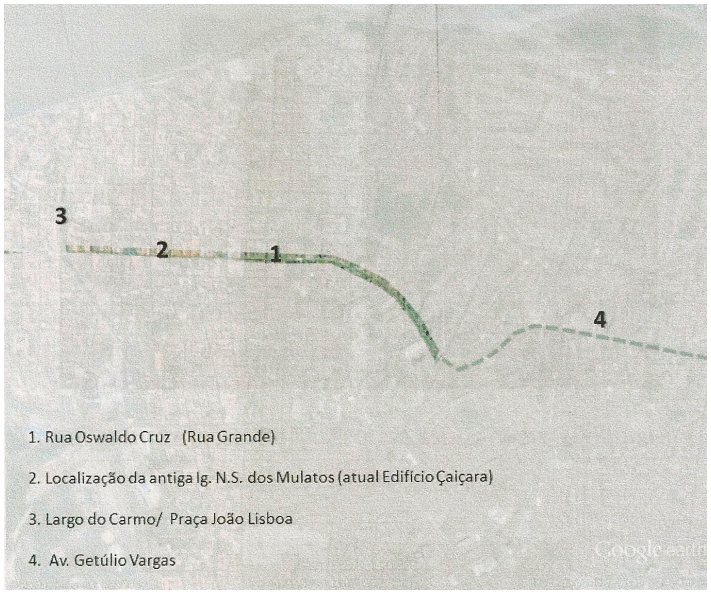
[13] Decreto-lei n 25, de 30 de novembro de 1937. Disponível em 30 de maio em: http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/bresil/brazil_decreto_lei_25_30_11_1937_por_orof.pdf

dos usuários do bonde elétrico – onde, na década de 1970, fora elevado um edifício modernista multifamiliar (Edifício Caiçara) "A demolição da igreja deveu-se aos constantes acidentes com pessoas que utilizavam o serviço de bondes elétricos, que passavam muito próximos à igreja, em determinado trecho do trajeto. A decisão de arrastar a igreja comoveu a cidade, que protestou com veemência permitida pelos rigores policialescos do Estado Novo" (LOPES [org.], 2008, p.31).

Dessa maneira, em São Luís, assim como em todo o Brasil, processos de verticalização e "reformulação urbana" norteavam políticas públicas e muito do acervo arquitetônico colonial fora perdido nesta época. Em contrapartida, ideiais preservacionistas que perpetuavam-se fora do âmbito das políticas públicas, posteriormente, são institucionalizados por meio do Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão, criado em 1925, que, conforme menciona Lopes Viana (2008, p.46), mantinha articulações com o Museu Nacional e Sphan. Nesse sentido, vale ressaltar que somente em 1955 alguns conjuntos da cidade são objeto de Tombamento Federal, culminando, em 1997, na inclusão de parte do centro histórico da capital pela Convenção do Patrimônio Mundial da Organização das Nações Unidas na Lista do Patrimônio Mundial da Humanidade - tanto pelo seu desenho urbanístico ainda original quanto por seu conjunto de arquitetônico. Sem dúvida, tal título pode ser atribuído como resultado direto dos instrumentos de preservação previstos no Plano Diretor de 1992 – que ampliou as zonas e perímetros de preservação com interesse histórico e artístico. Ademais, a implantação de revitalização dos bairros Praia Grande e Desterro, Projeto Reviver[14], de 1994, contribuiu neste processo.

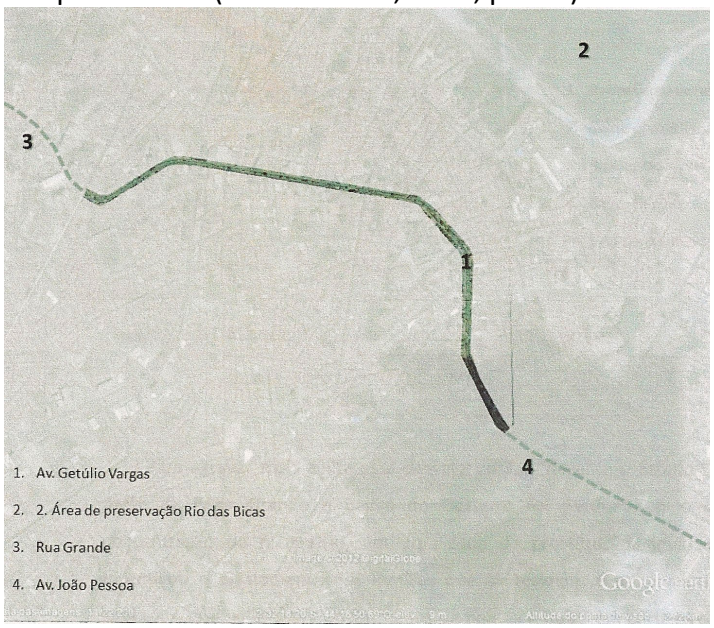
Adentrando o âmbito urbanístico, temos algumas significativas intervenções a partir da nomeação do Interventor Federal do Maranhão, Paulo Ramos, em 1936. A Rua Oswaldo Cruz, antiga principal via comercial da cidade, passou por uma reformulação expressiva (sobretudo, no que tange o alinhamento das calçadas), 1939. "Nos começos da cidade, essa comprida rua tinha, como se disse, a função de caminho-grande comunicando à zona rural. Da Rua d'Outeiro para lá, possuía magnificas quintas e chácaras, com jardins e pomares que encantaram a Spix e Martius quando aqui estiveram" (VIEIRA FILHO, 2017, p. 206).

[14] Projeto estabelecido pelo Decreto n.67, de 25 de maio de 1989. "Nele foram contempladas ações de saneamento e melhoria de infraestrutura [...]uma estratégia de (re)apropriação do espaço devido à exploração de elementos simbólicos, estéticos, sociais e culturais



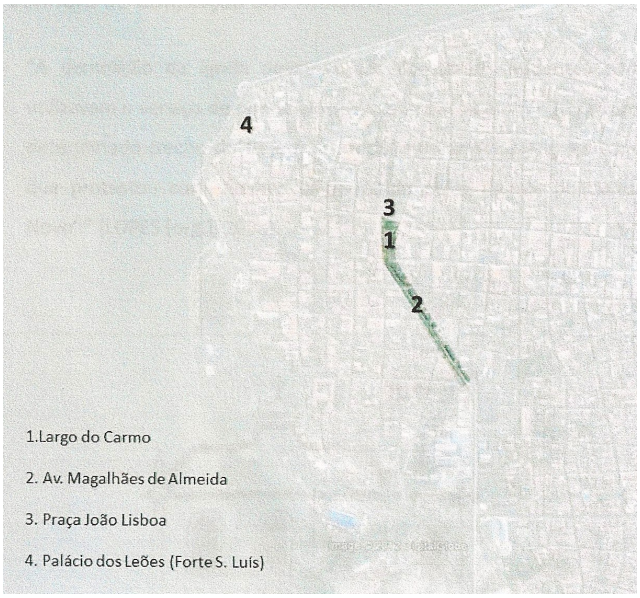
Também, em 1939, foi realizada a abertura da Avenida Getúlio Vargas (largo trecho do antigo caminho-grande) e, com isso, novas centralidades se consolidaram no perímetro mais periférico da urbe.

> "Tendo sido inaugurada em 19 de abril de 1942. Um marco assinalava o local onde deveria ser colocado um busto do presidente Getúlio Vargas [...] as obras dessa avenida foram iniciadas em 1939, e o projeto indicava ser o revestimento misto, de asfalto e paralelepípedos de granito, com canteiros centrais e duas superfícies de rolamento de sete metros cada uma. Posteriormente, foi essa avenida alargada, tendo sido construídas então calhas para o escoamento da água. Hoje está com um espesso revestimento asfáltico, iniciativa do governo José Sarney Costa. A pista de rolamento está dividida por canteiro contínuo que serve de abrigo aos pedestres." (VIEIRA FILHO, 2017, p. 119).



Em 1940, temos a construção da Avenida Magalhães de Almeida, cortando, em diagonal, parte do traçado secular ortogonal. Essa avenida representaria, segundo o próprio interventor, uma ruptura simbólica com o passado. "A avenida que vai da Praça João Lisboa à Av. 5 de Julho. Acha-se em fase de execução bem adiantada, emprestando, já, o centro histórico, o efeito sugestivo de sua moderna perspectiva [...] (MARANHÃO apud BURNETT, 2008, pp. 122/123)

> "A abertura dessa avenida, que deu maior dinamização ao centro da cidade, permitindo intensa circulação de carros e pedestres, foi iniciada em 1940 e a sua extensão total é de 380 metros, 'incluindo os passeios laterais de 4 metros, duas superfícies de rolamento de 6,50 metros e uma ordem central de 15 abrigos de 3 metros de largo, cada um', informa o prefeito {Pedro Neiva de Santana}em seu relatório de 1942." (VIEIRA FILHO, 2017, p. 182)



Um exemplo de remodelação urbana, ainda nos anos 40, bem evidente foi a ocorrida na Rua do Egito – que se conecta diretamente com a Ponte José Sarney.

Antes e depois da remodelação – já com o edifício do Banco do Estado do Maranhao nos anos 60[15]

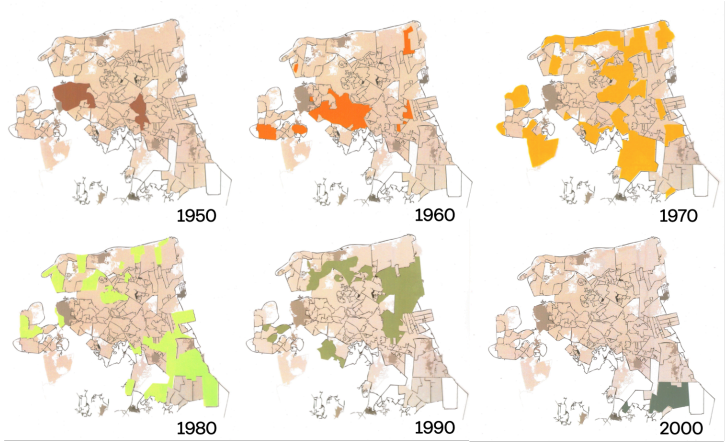
[15] LOPES, 2008, pp. 90/91

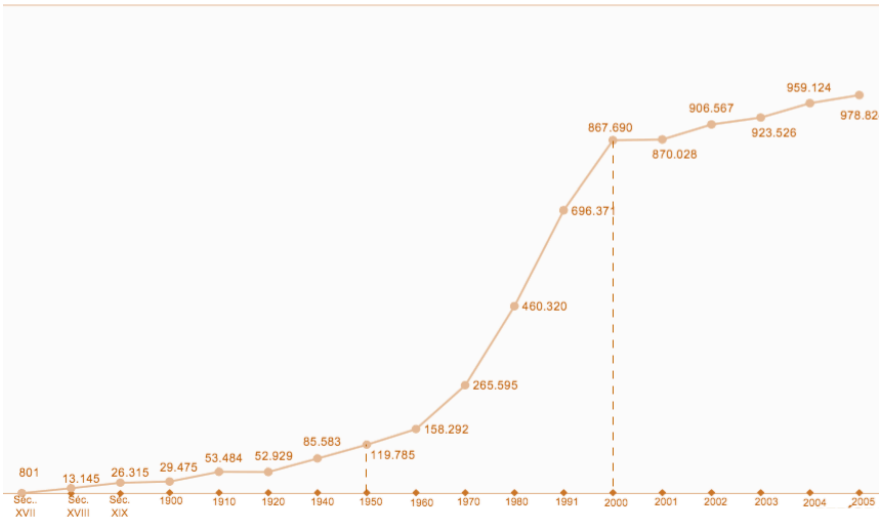
> "A chegada das décadas de 30 e 40 do século XX representou um declínio econômico para o Maranhão em função da perda da atividade agro-exportadora e estagnação no crescimento das atividades fabris. Porém os reflexos das transformações econômicas repercutiram na ocupação espacial da cidade, determinando deslocamentos populacionais. De um lado a população de renda mais alta instalada até então na área da Praia Grande se deslocou para o bairro Monte Castelo, especificamente ao longo da avenida Getúlio Vargas. Neste momento deu-se início ao processo de desvalorização da área central que vai sendo ocupada pela população de renda mais baixa, dando origem à formação dos cortiços" (ESPÍRITO SANTO [org.], 2006, p.65).

Nesse sentido, a partir de 1936 a administração municipal dava continuidade ao programa higienista, direcionando suas práticas, neste momento, mais especificamente, para as unidades habitacionais através do Serviço de Salubridade das Habitações, que teve como alvos preferenciais os cortiços da cidade (casarões que foram transformados em habitações multifamiliares para locação).

> "Outra prática higienista adotada regularmente era a demolição de ruínas, consideradas focos de proliferação de doenças. Foi o caso do chamado 'palácio dos holandezes', casarão onde se acreditava que os invasores holandeses alojaram-se no período de sua dominação, no século XVII. Demoliu-se o palácio dos holandezes, liberando o local onde seria construído o prédio do Hotel Central, edifício de linhas Art Déco que seria cedido à Associação Comercial do Maranhão. A preocupação com a conservação da cidade incluía os jardins e a arborização urbana (LOPES [org.], 2008, p.30).

A partir da década de 50, em meio ao crescente e atuante debate mundial acerca do conceito de desenvolvimento sustentável, as taxas demográficas de São Luís passam a aumentar de maneira vertiginosa e, como consequência direta, eclodem novos bairros por toda a cidade, não apenas no já consagrado eixo estruturante centro-anil mas também debruçando-se sobre o Rio Bacanga e, posteriormente, sob o mar (faixa litorânea). Dessa forma, a implantação de infraestrutura urbana mas parece tentar acompanhar tal crescimento, do que se antecipar a ele. O crescimento demográfico, conforme podemos verificar na sintetização dos mapas e esquemas a seguir, tem reflexos na descentralização espacial da cidade:





O ápice do crescimento da cidade se deu entre as décadas de 70 e 80, de um relativo crescimento industrial acompanhado de uma rápida expansão urbana. Esses projetos com um discurso desenvolvimentista, provocaram também um deslocamento de um grande contingente populacional do interior do estado, de estados vizinhos e outras regiões para a capital maranhense induzindo, desse modo, uma ampliação do setor de serviços e uma rápida e desordenada expansão urbana. A cidade passa então a ser um polo de atração das pessoas que vem do meio rural em busca de empregos e serviços." (LEITE, 2017).

Prova disso, é a listagem (abaixo reproduzida) dos conjuntos habitacionais construídos no período de 1967 a 1980[16] em São Luís do Maranhão:

TABELA 12
CONJUNTOS HABITACIONAIS CONSTRUÍDOS EM SÃO LUÍS: 1967- 1980

DENOMINAÇÃO	ANO	Nº DE UNIDADES
RESIDENCIAL CARATATIUA*	1967	58
COHAB-ANIL I	1968	505
COHAB-ANIL II	1969	516
COHAB-ANIL III	1970	1.417
IPASE**	1971	525
MARANHÃO NOVO**	1970	...
COHEB-SACAVÉM	1972	476
RADIONAL	1974	336
COHAMA	1975	700
COHAB-ANIL IV	1976	1.111
COHAPA	1977	41
PARQUE TIMBIRAS**	1977	96
COHATRAC I	1978	875
COHAPAM	1978	100
COHAJAP	1978	331
COHAJOLI	1978	50
COHASERMA	1978	364
COHAREV	1979	160
VINHAIS	1979	1.627
BEQUIMÃO	1979	1.190
TURU I	1979	767
RIO ANIL	1979	345
COHAJAPA	1979	38
ANGELIM	1980	654
COHAFUMA	1980	482
TOTAL	-	**12.664**

[16] JÚNIOR, 1999, p.95

Em resposta a necessidade de melhorias na circulação da cidade e ao processo, já desencadeado, de descentralização urbana, foi desenvolvido, em 1950, o Plano Rodoviário da Ilha de São luís pelo engenheiro Ruy Mesquita, diretor do Departamento de Estradas e Rodagem. Mais do que um plano de circulação, Mesquita realiza a base para o seu futuro projeto e talvez o maior plano já desenvolvido na cidade de São Luís até os dias de hoje: o Plano de Expansão da Cidade de São Luís, lançado em 1958.

> Para Lopes Viana, ele reúne e sistematiza demandas históricas: "a contribuição maior do Plano de Expansão da Cidade [...] talvez seja a de ter realizado a síntese de propostas e soluções pensadas isoladamente, em um único conjunto de projetos articulados, capazes de conferirem um sentido e uma nova escala ao desenvolvimento da cidade." (LOPES, 2016, p. 95)

No plano, destaca-se o princípio conciliador entre modernidade e preservação e a concepção do urbano a partir de uma lógica não segregadora (concebe novas áreas de ocupação com distribuição de lotes para diferentes classes sociais no mesmo perímetro) e voltada para o pedestre (com passeios livres e arborizados adequados a circulação; além da implantação de parques).

> "Apresentando-se a parte central da cidade com ruas estreitas e topografia acidentada, de difícil circulação para o tráfego, o crescimento em altura deve ser evitado para não provocar congestionamento, confusão, insegurança e, consequentemente, desvalorização dos imóveis [...] O crescimento em expansão, com finalidade de descentralizar a cidade e, por conseguinte, a circulação de veículos é o mais recomendado e é ilimitado" (MESQUITA apud BURNETT, 2008, p. 125)

Embora o plano não tenha sido implantado em sua totalidade, ele embasará as propostas do Plano Diretor de 1974, elaborado pelo escritório carioca Wit Olaf Prochnik, que institucionaliza o princípio da cidade moderna; e irá nortear execuções urbanas municipais daqui em diante, sobretudo, no que diz respeito a descentralização e conexão entre o centro histórico e a faixa litorânea. Prova disso, são as subsequentes construções de pontes (que, inclusive expande ainda mais o eixo norte-sul de crescimento) em São Luís, a saber:

1. Ponte do Caratatiua, em 1968, que possibilitou, diretamente, a formação dos bairros IPASE, Maranhão Novo, Cohama e Olho D'água;
2. Barragem do Bacanga, em 1970, que possibilitou, diretamente, a formação dos bairros Anjo da Guarda, Vila Nova, Fumacê, Vila Embratel, Sá Viana e Vila Maranhão; e possibilitou o acesso e implantação do Porto do Itaqui e do campus da Universidade Federal do Maranhão (UFMA);
3. Ponte José Sarney, em 1970, que possibilitou, diretamente, a formação dos bairros São Francisco, Renascença, Ponta da Areia, Ponta do Farol e

Calhau; e criou um eixo de densa circulação no centro histórico, funcionando como uma da extensão Rua do Egito e conectando-a com a Av. Magalhães de Almeida.

Já "o anel viário {via de circulação rápida que circunscreve o centro histórico} foi finalmente executado entre as décadas de 70 e 80 do século XX, no contexto de um discurso que defendia a preservação do centro histórico da cidade, àquela altura valorizado e reconhecido como Patrimônio Nacional" (LOPES, 2016, p. 95)

No entanto, a referida descentralização acaba por consolidar um tecido urbano com trechos fragmentados, sem conexões entre si. Ademais, de maneira geral, a disposição espacial dos novos bairros reflete uma segregação social intensa: enquanto a faixa litorânea passa a ser dominada pelos mais ricos e a ser explorada pelo setor imobiliário, os bairros mais populares foram criados em áreas afastadas, quase isoladas, que são ladeadas por ocupações irregulares. No intermédio dessas macrozonas, fica a classe média, com bairros que usufruem de uma aceitável infraestrutura, mobilidade e acesso a serviços.

> "A 'cidade moderna', que constituiu o modelo de centro urbano adequado ao desenvolvimento do capitalismo, saiu dos escombros da 'velha cidade' preexistente, demolida e reformada para dar passagem aos novos usos e necessidades [...] Elas têm uma natureza própria. Sua forma e seu conteúdo expressam um novo arranjo econômico e social. Nelas se imprime o selo de uma sociedade que se estrutura e se reproduz tendo como eixo principal o processo de acumulação de capital [...] A apropriação do solo urbano pelo capital [...] foi decisiva para configurar o modelo de cidade que predomina no capitalismo [...] {Nesse sentido} todas as grandes cidades possuem um ou vários bairros de má reputação – onde se concentra a classe operária" (ENGELS apud CURY,____, pp.4-5).

Nesse sentido, embora qualquer cidade seja, inerentemente, uma sobreposição de tempos históricos que se refletem na materialidade da cidade e, portanto em sua tessitura, a integração interpartes preexistentes pode ser evidente por meio de eixos integradores que não restringem a circulação e vivacidade urbana. No entanto, em São Luís, como em outros casos, "o mapa parece um mero ajuntamento das partes sem nítida conexão." (MEDEIROS, Valério; 2013: p.200). Para comprovar tal constatação Valério Medeiros apresenta um mapa axial que sinaliza a existência de poucas áreas com níveis mais elevados de integração (aquelas sinalizadas com uma cor mais avermelhada).

CONCLUSÕES

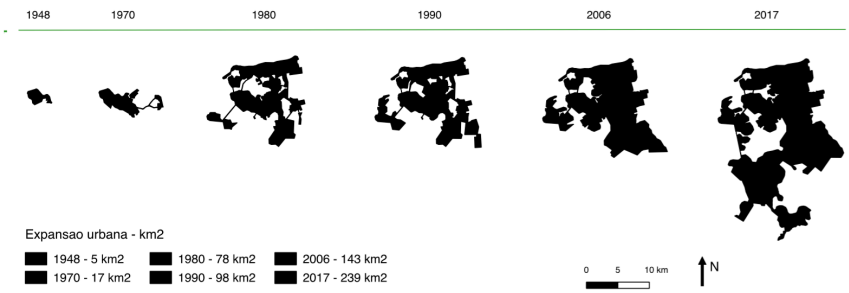
Feito este panorama acerca da história urbana de São Luís do Maranhão, nota-se que processo de "abolição das ruas", enquanto espaço de permanência/vivência, se apresenta como fator determinante para a ausência de integração na sua tessitura urbana e social. Essa abolição, que concebe a rua como mero espaço de deslocamento e estruturação, acaba influenciando na própria experiência do fruidor com a cidade e possibilita o estabelecimento de uma paisagem repleta de desconstruções, contrastes e desigualdades. Entretanto, embora este cenário se apresente de maneira perversa, simultaneamente, traz consigo novas possibilidades e desafios para a atuação do arquiteto e urbanista. "Segundo Smithson, a nova paisagem que se revela nos subúrbios precisa de uma nova disciplina capaz de captar o significado da transformação e da mutação do natural para o artificial e vice-versa: Habitamos em estruturas definidas, estamos rodeados por sistemas de referência [...] Hoje, os artistas {e consideramos, aqui, arquitetos e urbanistas também artistas} começam a dar-se conta [...] dessa desintegração progressiva das estruturas". (CARERI, Francesco; p. 148).

A falta de integração, dos espaços produzidos a partir desses eixos de crescimento, não seria uma exclusividade ludovicense.

> "As cidades brasileiras são predominantemente regulares, com conexões em X e compostas por grelhas de padrões diversificados, o que legitima a alegoria de colha de retalhos. Os assentamentos, especialmente os maiores, não apresentam linhas globais de conexão entre as diversas frações urbanas, implicando baixa conectividade e maior profundidade média. Os valores de integração tendem a ser reduzidos quanto maiores forem os sistemas, e a impressão geral é labiríntica [...] primeiro, a ideia de decadência das antigas centralidades urbanas é relativa; segundo, os centros antigos são frações privilegiadas onde estão

> materializados atributos da forma-espaço que promovem uma melhor apreensão espacial, de refinada relação local-global. A configuração do que teria sido a cidade original aqui estimula um mlehor desempenho quanto à percepção espacial, atendendo positivamente as necessidades humanas de circulação, orientação e localização através do espaço urbano. Como se um oásis em meio ao labirinto" (MEDEIROS, Valério, 2013: p.436)

Os eixos predominantes de crescimento da capital maranhense (norte-sul e leste, mais especificamente, centro-anil) foram delineados desde o século XIX a partir da implantação das fábricas e permanecem latentes nos dias atuais.



REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, Dora Monteiro e Silva. **Azulejos Portugueses em São Luis do Maranhão**. Rio de Janeiro: Fontana, 1980.

AMARAL, Aracy. **Modernismo brasileiro no contexto cultural dos anos 20**. Revista USP: São Paulo, 2012. n. 94. p. 9-18

BURNETT, Frederico Lago. **Urbanização e desenvolvimento sustentável: a sustentabilidade dos tipos de urbanização na cidade de São Luís do Maranhão**. São Luís: UEMA, 2008.

CARERI, Francesco. **Walkscapes - o Caminhar Como Prática Estética**. São Paulo: Editorial Gustavo Gili, 2013.

CUNHA, Gaudêncio. **Maranhão 1908**. Rio de Janeiro: Spala Editora/ Andrade Gutierrez, 1992.

CURY, Vania Maria. **Marx, Engels e as cidades no capitalismo**: Acesso em14 de outubro de 2017. Disponível em: www.ifch.unicamp.br/cemarx/site/

ESPÍRITO SANTO, José Marcelo [org.]. **São Luís: uma leitura da cidade. Prefeitura de São Luís/ Instituto de Pesquisa de Planificação da Cidade (INCIP)**. São Luís: Instituto da Cidade, 2006.

História do comércio do Maranhão. 3.vol. Reedição fac-similar. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1992.

JÚNIOR, José R. B. Ribeiro Júnior. **Formação do espaço urbano de São Luís: 1612-1991**. São Luís: Edições FUNC, 1999.

LEITE, Adriana Salles G. **São Luís do Maranhão: uma leitura da cidade à luz da sintaxe espacial**. Estudos Especiais em Desenho Urbano I e II, 2017.

LOPES, José Antonio Viana [org.]. **São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara: guia de Arquitectura e Paisaje**. Sevilha: Consejería de Obras,2008.

_____. São Luís, Cidade Radiante: **O Plano de Expansão da Cidade de São Luís do eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958).** São Luís: FAPEMA, Gráfica e Editora Sete Cores, 2016.

MARANHÃO. **Plano Diretor de São Luís 1977**. São Luís: SIOGE, 1977.

MEDEIROS, Valério. **Urbis Brasiliae: o labirinto das cidades brasileiras**. Brasília: Ed. UnB, 2013.

MEIRELES, Mário M. **História do Maranhão**. 3ed. São Paulo: Ed. Siciliano, 2001.

_____. **História de São Luís**. Mário Meireles revista por Jomar Moraes. 3 ed. São Luís: Edições AML, 2017.

PFLUEGER, Grete Soares e SALGADO NETO, José Bello [org.]. **Aspectos urbanos de São Luís: uma abordagem multidisciplinar**. São Luís: EdUEMA, 2012.

SILVA F., Olavo Pereira. **Arquitetura Luso-Brasileira no Maranhão**. Belo Horizonte: Projeto Documenta Maranhão, 1998.

VIEIRA FILHO, Domingos. **Breve história das ruas e praças de São Luís**. 3 ed. São Luís: Academia Maranhense de Letras, 2017.

VILANETO, Quincas. **Governadores do Maranhão (1612-2018)**. _____: FAPEAD,____