

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO - UEMA
CENTRO DE CIÊNCIAS TECNOLÓGICAS - CCT
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO - CAU

MARIANA RIOS DA SILVA

EVOLUÇÃO URBANA DE SÃO LUÍS: entre as décadas de 70 a 90

São Luís – MA
2018

MARIANA RIOS DA SILVA

EVOLUÇÃO URBANA DE SÃO LUÍS: entre as décadas de 70 a 90

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão como requisito para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Thais Trovão dos Santos Zenkner.

Silva, Mariana Rios da.

Evolução urbana de São Luís: entre as décadas de 70 a 90. / Mariana Rios da Silva. - São Luís, 2018.

79f.

Orientador (a): Prof.^a Dr.^a Thais Trovão dos Santos Zenkner.
Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual do Maranhão, 2018.

1. Evolução Urbana. 2. Forma urbana. 3. São Luís - 1970 a 1990. I.
Título.

CDU: 711.4(812.1)

MARIANA RIOS DA SILVA

EVOLUÇÃO URBANA DE SÃO LUÍS: entre as décadas de 70 a 90

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão como requisito para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em: 04 de julho de 2018

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Thais Trovão dos Santos Zenkner (Orientadora)
Doutora em Urbanismo
Universidade Estadual do Maranhão

Prof.^a Dr.^a Grete Soares Pflueger
Doutora em Urbanismo/PROURB-UFRJ
Universidade Estadual do Maranhão

Arq. Karla Mercedes Sousa Moraes
Master em Arquitetura e Lighting

AGRADECIMENTOS

É com um sentimento agridoce que dou por concluída esta primeira etapa da minha caminhada acadêmica. Após cinco anos de dedicação a este curso, agradeço a todos que tornaram esta experiência tão enriquecedora e que contribuíram para eu estar aqui hoje.

Agradeço primeiramente a Deus, em sua infinita bondade e sabedoria, por ter me concedido o dom da vida, que tem se mostrado uma jornada muito abençoada e iluminada.

Aos meus pais, que, durante toda minha vida, vêm caminhando ao meu lado, dando suporte, carinho e compreensão. Só posso dizer que Deus não poderia ter escolhido pessoas melhores para me orientar e sem o apoio de vocês nada disso seria possível. Obrigada por sempre ouvir minhas apresentações, por ler tão atenciosamente meus trabalhos, por me ajudar ao oferecer outro ponto de vista, enfim, por estar ao meu lado sempre. Amo vocês.

A toda minha família, mas em especial a minha prima Aline que tem me aturado por muitos anos e que acompanhou o processo de elaboração deste trabalho, sempre um ombro amigo oferecendo palavras de conforto (ou não).

As minhas melhores amigas Sâmia, Ingrid e Manuella, obrigada por tantos anos de amizade, pelo apoio e companheirismo de sempre, a vida com certeza teria sido menos alegre sem vocês ao meu lado.

As minhas grandes companheiras de faculdade, Andrea, Renata, Izabella e Roseane, sem os quais esta jornada teria sido ainda mais turbulenta (e talvez mais magra). Sou muita grata por tê-las na minha vida, obrigada pelos momentos que vivemos, espero que nossa amizade continue sempre se fortalecendo. Aos demais colegas, Luís Marcos, Emilly e Gabi.

A minha chefe querida, Karla Moraes, pela oportunidade de estágio, por toda compreensão e pela conversa que tivemos dias antes da primeira qualificação, a qual foi essencial para acalmar meu coração desesperado.

À equipe do Arquivo Público do Estado do Maranhão, aqui representada pela Silvânia, que sempre me acolheu tão bem e cujos esforços foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho.

À Universidade Estadual do Maranhão, pelas oportunidades e por todo o conhecimento fornecido.

A minha orientadora Thaís Zenkner, não só por sua contribuição neste trabalho e dedicação, mas também por ter me concedido a oportunidade de desenvolver dois projetos de Iniciação Científica ao seu lado. Sinto-me honrada em ser orientada por uma profissional de tamanha competência.

Aos demais professores e funcionários do curso, em especial as professoras Marluce Wall e Jussara Nogueira, que contribuíram de forma tão significativa para meu crescimento pessoal e profissional, abrindo meus olhos para a questão urbana.

Por fim, agradeço a professora Grete Pflueger e, novamente, a arquiteta Karla Moraes, por comporem a banca de minha defesa.

“A forma segue a função – isso tem sido mal interpretado. Forma e função deveriam ser um só, unidos em uma união espiritual ”

(Frank Lloyd Wright)

RESUMO

Após mais de 350 anos, nos quais a expansão territorial em São Luís era restringida por fatores geográficos, já que se limitava aos rios Anil e Bacanga, se inicia um processo de expansão que transformaria significativamente a forma desta cidade. Esta expansão deu-se orientada por uma série de investimentos, dos quais destacamos os realizados na infraestrutura urbana, como abertura de novas vias e a consolidação destas áreas, através da habitação e dos serviços públicos. Por outro lado, tinha-se a instalação de novos empreendimentos, que caracterizariam um novo surto industrial maranhense, em que destacamos o Programa Grande Carajás (PGC) e o Consórcio de Alumínio do Maranhão (ALUMAR). Visando o ordenamento desta nova configuração urbana, elaborou-se tardiamente o Plano Diretor de 1974, que contribuiria de forma definitiva para um processo de dispersão espacial em São Luís. Diante deste contexto, este trabalho tem como questão central realizar um estudo evolutivo da formação urbana de São Luís/MA entre os anos 1970 até 1990, observando quais processos ocorreram e que resultaram na forma urbana que visualizamos. Assim, pretende-se contribuir com a temática urbana, tratando de um importante período do nosso objeto, São Luís.

Palavras chaves: Evolução urbana. Forma urbana. São Luís nas décadas de 1970 a 1990.

ABSTRACT

After more than 350 years, in which territorial expansion in São Luís was restricted by geographic factors, since it was limited by the rivers Anil and Bacanga, a process of expansion that would significantly transform the shape of this city begins. This expansion was led by a series of investments, in which we highlight those performed in the urban infrastructure, such as new roads and the consolidation of these areas through the housing and public services. On the other hand, there was the installation of new projects, which would characterize a new Maranhão industrial boom, in which we highlight Carajás and Alumar. In order to organize this new urban configuration, a Master Plan was elaborated in 1974, which would contribute permanently to a process of completely new spatial dispersion in São Luís. Given this context, this work is mainly concerned to understand how the urban formation of São Luís / MA occur between the years 1970 to 1990, observing processes that happened and resulted in the urban form that we visualize. Therefore, we intend to contribute to the theme, dealing with an important period in the urban history of our study object, São Luís.

Keywords: Urban evolution. Urban form. São Luís between the 70's and 90's.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - O entorno de São Luís.	24
Figura 2 - Planta da cidade em 1640.	26
Figura 3 - Planta da cidade em 1844.	28
Figura 4 - Fábricas em São Luís.	29
Figura 5 - Planta da cidade em 1912.	30
Figura 6 - Planta de São Luís em 1950.	31
Figura 7 - Vista do Filipinho.	32
Figura 8 - Evolução urbana de São Luís: 1612-1960.	34
Figura 9 - Plano de Expansão de São Luís.	36
Figura 10 - São Luís antes das pontes.	37
Figura 11 - Inauguração da ponte do São Francisco.	38
Figura 12 - Cartão postal da construção da Barragem do Bacanga. Emitido por Mercator, datado em 28 de setembro de 1972.	39
Figura 13 - A barragem do Bacanga finalizada.	39
Figura 14 - Visão do Anel Viário.	39
Figura 15 - Conjuntos Residenciais São Francisco, Renascença e Basa.	40
Figura 16 - Anúncio da instalação do PGC em São Luís.	43
Figura 17 - Projeção de unidades habitacionais construídos até 1974.	44
Figura 18 - Dispersão dos conjuntos habitacionais.	44
Figura 19 - Mapa de implantação dos conjuntos habitacionais produzidos na década de 70.	46
Figura 20 - Conjunto Vinhais em construção.	47
Figura 21 - Evolução urbana de São Luís: década de 70.	Erro! Indicador não definido.
Figura 22 - Ponte Bandeira Tribuzzi.	49
Figura 23 - Matéria de jornal sobre previsão de entrega da Cidade Operária em 1986.	51
Figura 24 - Mapa de implantação dos conjuntos habitacionais produzidos nas décadas de 80 e 90.	53
Figura 25 - Mapa esquemático das ocupações informais no território.	Erro! Indicador não definido.
Figura 26 - Mancha urbana: 1988 e 2001. Comparação da mancha urbana da década de 80 com a mancha urbana de 2001, demonstrando o avanço sobre municípios vizinhos.	56
Figura 27 - Bairro Renascença.	58
Figura 28 - Evolução urbana de São Luís: décadas de 80 e 90.	Erro! Indicador não definido.
Figura 29 - Linhas de desejo entre o Centro e outras Zonas.	63
Figura 30 - Zoneamento proposto pelo Plano Diretor de 1974.	64
Figura 31 - Proposta de malha viária segundo Plano Diretor de 1974.	65
Figura 32 - Densidade populacional estimada por setor censitário.	66
Figura 33 - Densidade populacional proposta. Indicação em vermelho das áreas prioritárias.	67
Figura 34 - Esquema da estrutura da Lei nº 3.253.	69
Figura 35 - Gabaritos estabelecidos pelo PD/92, operações urbanas PD/92.	70

Figura 36 - Densidade projetada por Zona.	71
Figura 37 - Evolução da mancha urbana de São Luís.	75

LISTAS DE TABELAS

Tabela 1 - São Luís: crescimento horizontal, 1612-1970.....	33
Tabela 2 - Conjuntos habitacionais construídos entre 1967-1969.....	40
Tabela 3 - Conjuntos habitacionais produzidos em São Luís pela COHAB e Cooperativas entre os anos 1971-1980.	45
Tabela 4 - Conjuntos habitacionais produzidos pelo IPEM em São Luís na década de 80.....	50
Tabela 5 - Conjuntos habitacionais produzidos pela CEF em São Luís 1989-1992.	52
Tabela 6 - Áreas de ocupação identificadas em São Luís no período 1930-1998.....	54
Tabela 7 - São Luís: crescimento horizontal, 1612-1996.....	59

LISTAS DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Crescimento demográfico da Microrregião da Aglomeração Urbana de São Luís, 1950-1991.....	57
Gráfico 2 - Prédios construídos em São Luís até o final da década de 90.	59
Gráfico 3 - Evolução da produção habitacional promovida pela COHAB-MA.....	74

LISTAS DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALUMAR	Consórcio de Alumínio do Maranhão
APEM	Arquivo Público do Estado do Maranhão
BNH	Banco Nacional da Habitação
CDI	Companhia de Desenvolvimento Industrial
CEF	Caixa Econômica Federal
CEPRAMA	Centro de Produção Artesanal do Maranhão
COHAB	Companhia de Habitação Popular
COHAB-MA	Companhia de Habitação Popular do Maranhão
COHAFUMA	Cooperativa Habitacional dos Funcionários da Universidade Federal do Maranhão
COHAJAP	Conjunto Habitacional Jardim Primavera
COHAMA	Cooperativa Habitacional do Maranhão
COHAPAM	Conjunto Habitacional dos Profissionais Autônomos do Maranhão
COHASERMA	Cooperativa Habitacional dos Servidores do Estado do Maranhão
COHATRAC	Cooperativa Habitacional dos Trabalhadores Comerciais.
COHEB	Companhia Hidrelétrica de Boa Esperança
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
DER-MA	Departamento de Estradas e Rodagens do Estado do Maranhão
IAPC	Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Comerciais
ICM	Imposto de Circulação de Mercadoria
IPASE	Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado
IPEM	Instituto Previdenciário dos Servidores do Estado do Maranhão
IPLAM	Instituto de Pesquisa e Planejamento Municipal
PD	Plano Diretor
PGC	Programa Grande Carajás
PNCCPM	Programa Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNDU	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano

PPRCHSL	Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís
SURCAP	Sociedade de Melhoramentos e Urbanismo da Capital
UEMA	Universidade Estadual do Maranhão
ZIS	Zona de Interesse Social

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	ALGUNS AUTORES QUE DISCUTEM SOBRE CIDADE.....	17
2.1	A cidade e o capital.....	17
2.2	Cidade como produto social	19
2.3	Breve reflexão sobre forma urbana	21
3	PANORAMA HISTÓRICO DA CIDADE DE SÃO LUÍS.....	23
3.1	Localização da área de estudo	23
3.2	Formação do espaço urbano de São Luís	24
3.3	Plano de Expansão da Cidade de São Luís por Ruy Mesquita	35
4	SÃO LUÍS NAS DÉCADAS DE 70 A 90.....	37
4.1	A reestruturação urbana em São Luís durante os anos 70.....	37
4.2	Apogeu industrial e a dinâmica espacial das décadas 80 e 90	49
4.3	Planos Diretores e o crescimento urbano	61
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	73
	REFERÊNCIAS	76

1 INTRODUÇÃO

Desde o período pós-guerra, especialmente em 1972 quando, segundo Charles Jencks, citado por Harvey (1992), ocorre a transição do modernismo ao pós-moderno, vem ocorrendo uma mudança nas práticas culturais, políticas, econômicas e sociais. Essa transformação está vinculada à emergência de novas maneiras de produção dominantes, tais como o capitalismo.

Com o advento do sistema capitalista, a cidade gradativamente foi perdendo a sua função de promoção do encontro, tornando-se um local de serviços e atividades econômicas. Neste processo de reestruturação urbana segundo o capitalismo, encontram-se muitas cidades brasileiras, que vivenciam esta reorganização de seus espaços. É nesse contexto que se desenvolve São Luís, capital do Maranhão, onde a concentração da população, acompanhada da expansão de sua área, configuraram uma nova paisagem urbana, motivada pelos interesses do capital. Sendo assim, o presente trabalho tem como objetivo estudar a evolução do espaço urbano de São Luís, buscando pontuar os principais fatos que marcaram o desenvolvimento dessa forma urbana e compreender como este processo ocorreu entre os anos de 1970 a 1990, resultando na cidade que visualizamos hodiernamente.

A delimitação do recorte temporal deve-se a sucessão de grandes transformações urbanas ocorridas a partir da década de 70, provocadas inicialmente pela construção da ponte José Sarney, que possibilitaria a mudança de eixo de seu crescimento e levaria ampliação do seu perímetro urbano; posteriormente, com a produção dos conjuntos habitacionais e criação do Distrito Industrial, além de investimentos em portos e aquecimento da construção civil, gerando postos de trabalho temporários, que favoreceram os fluxos de migração de curta distância. Dessa maneira, a forma urbana começara a se transformar, com a perda da homogeneidade e escala do território urbano, indo de uma cidade compacta para uma cidade fragmentada (RIBEIRO JUNIOR, 1999).

As atividades de desenvolvimento dessa monografia foram divididas em dois momentos. O primeiro, destinado a pesquisa bibliográfica, com realização de toda fundamentação teórica em que destacamos algumas reflexões sobre cidade e forma urbana, além de uma pesquisa sobre a evolução urbana de São Luís entre as décadas de 70 a 90; no segundo momento da produção escrita foram reunidos os resultados em um texto que buscou englobar o objeto e objetivo.

Para executar a metodologia proposta, utilizamos como procedimento a pesquisa qualitativa através da revisão documental acerca do tema, abrangendo fontes primárias e secundárias, estas em maior volume, como livros, jornais da época, artigos, dissertações, meio eletrônico e legislações pertinentes. Estes levantamentos foram realizados na Biblioteca Pública Benedito Leite, no Arquivo Público do Estado do Maranhão-APEM, Biblioteca da FAU-UEMA, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE e bibliotecas particulares.

Assim o presente trabalho será estruturado em cinco capítulos, sendo o primeiro referente à introdução. No segundo buscamos aproximação de questões referentes às cidades, fundamentado a partir de um referencial teórico que abrange conceitos como cidade e capitalismo, forma urbana, dentre outros. Para tanto, foi imprescindível um levantamento bibliográfico envolvendo a temática, utilizando, entre outros autores, Rolnik (2004) e Corrêa (1995).

O terceiro capítulo corresponde ao período da gênese e do desenvolvimento da cidade de São Luís, fez-se um panorama que atravessa o século XVII e a primeira metade do século XX. No quarto capítulo abordamos a evolução urbana de São Luís, compreendendo seu processo de expansão com foco nos processos ocorridos dentro do recorte temporal estabelecido para este trabalho. Para fundamentação deste capítulo, os autores consultados serão Ferreira (2014), Ribeiro Junior (1999), Burnett (2008), entre outros que abordam a formação do espaço urbano de São Luís. E por fim, o quinto capítulo, dedicado às considerações finais sobre o presente trabalho.

Além da produção escrita, destacamos como relevante contribuição a produção de mapas temáticos que exemplifiquem como ocorreu a ocupação do território na cidade de São Luís evidenciando sua forma urbana resultante. Assim, com este trabalho pretendemos promover uma reflexão sobre o crescimento urbano de São Luís entre os anos 1970 a 1990, buscando pontuar os principais fatos e investigar como esse processo foi orientado.

2 ALGUNS AUTORES QUE DISCUTEM SOBRE CIDADE

Antes de fazermos uma digressão sobre a formação do espaço urbano de São Luís, é necessário entendermos alguns conceitos básicos, mas essenciais para apreensão correta desse processo.

Questionar a cidade construída a partir da forma do sítio e da sua influência na modelação do traçado urbano permite identificar e perceber o valor do contexto no âmbito dos fenómenos que agem na produção da forma urbana. (COELHO, 2015, p. 37).

2.1 A cidade e o capital

Segundo Rolnik (2004), as cidades funcionam como um ímã, que transformaram o modo do ser humano ocupar o espaço, uma vez que este se estabeleceu em torno da tarefa de plantar o alimento, estabelecendo um domínio sobre aquele espaço. As cidades, com seu poder de atração, geram um tipo de espaço que ao concentrar pessoas, intensificam as possibilidades de troca e interação humana, potencializando sua capacidade produtiva, criando o mercado.

Para Souza, citado por Rodrigues (2008, p.12):

[...] as cidades são assentamentos humanos muito diversificados no que se refere às atividades econômicas, diferentemente dos aldeamentos, pois neste a vida econômica gira em torno da agricultura e da pecuária, e o comércio é rudimentar, voltado para o abastecimento local.

A cidade, por outro lado, determina uma nova centralidade econômica, sendo um local de concentração de ofertas e serviços.

Na proporção que esses locais de trocas, os mercados, vão se ampliando, tem-se o surgimento de uma nova rede de circulação de mercadorias, estabelecendo pontos específicos para produção e outros para comercialização. É a partir dessa divisão que é concretizada a divisão de trabalho e produção entre campo e cidade, fazendo valer também a divisão territorial. Aos poucos as forças produtivas desenvolvidas e desencadeadas a partir da cidade vão garantindo sua primazia sobre o campo.

É interessante ressaltar que as relações de comércio também se transformaram, uma vez que a circulação de mercadorias se modificou. Antes o objetivo era obter as mercadorias necessárias, e depois, a circulação era o dinheiro; assim a

mercadoria passava a valer enquanto valor de troca. Dessa forma, o dinheiro que circulava tornava-se capital. (RIBEIRO JUNIOR, 1999).

A cidade por ser local que favorece as trocas, passa a reunir as melhores condições para o desenvolvimento do capitalismo. O seu caráter de concentração, de densidade, demanda e oferta viabiliza a realização com maior rapidez do ciclo do capital, diminuindo o tempo entre produção e o consumo do produto.

Dessa forma, não podemos dissociar o desenvolvimento capitalista do desenvolvimento urbano. Segundo Rolnik (2004, p. 71 – grifo nosso) “ao analisar a cidade capitalista apontamos para alguns traços essenciais de seu desenvolvimento [...]. Mas não falamos ainda da força poderosa que dá ritmo e intensidade a estes movimentos: *a produção industrial*”.

Lefebvre em *O Direito à Cidade* (2001, p. 11) afirma que para tratar da problemática urbana deve-se ter como ponto de partida o processo de industrialização, uma vez que este processo é o motor de transformações na sociedade, “se distinguirmos o indutor e o induzido, pode-se dizer que o processo de industrialização é o indutor [...]”.

A prodigiosa expansão das trocas, da economia monetária, da produção mercantil, do “mundo da mercadoria” que vai resultar da industrialização, implica uma mudança radical (LEFEBVRE, 2001, p. 14).

O desenvolvimento do capitalismo industrial provocou fortes transformações nos moldes da urbanização, assim, industrialização e urbanização têm aparecido sempre associadas, como se se tratassem de um duplo processo, os dois aspectos desse processo que apesar de serem uma unidade, são conflitantes. Sposito (2004, p. 10) afirma que “a industrialização dá o “tom” da urbanização contemporânea”, a cidade se transforma em território-suporte para a atividade industrial, por se constituir num espaço de concentração, por reunir as condições necessárias a esta forma de produção e por concentrarem capital e força de trabalho.

[...] a cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordina-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso (LEFEBVRE, 2001, p. 14).

Assim, a cidade e a realidade urbana passam a depender do valor de uso. Corrêa (2006) argumenta que a produção, circulação e consumo – fatores intrínsecos ao

capitalismo – tornam-se necessários na cidade, pois há vários pontos interferindo neste processo de circulação.

As transformações, que historicamente se deram, permitindo a estruturação do modo de produção capitalista constituem consequências contundentes do próprio processo de urbanização no que se refere ao papel desempenhado pelas cidades e na estrutura interna destas cidades. A cidade nunca fora um espaço tão importante, e nem a urbanização um processo tão expressivo e extenso a nível mundial, como a partir do capitalismo.

2.2 Cidade como produto social

Milton Santos (2004, p. 100) afirma que o espaço “é a natureza modificada pelo homem através do seu trabalho”, e que “ao se tornar produtor [...], o homem se torna ao mesmo tempo um ser social e um criador do espaço”. Para ele, a natureza modificada torna-se o espaço humano, que é o espaço social, e esse espaço será palco das relações de produção, bem como da divisão do trabalho.

Esta concepção se alinha ao pensamento lefebvriano de que o espaço é um produto que não existe em si mesmo, consistindo em um resultado das relações sociais e seus contextos históricos, mas que também sofre influência do sistema vigente.

Se partimos da perspectiva de que a cidade capitalista é um produto social, devemos questionar quem são os agentes sociais que atuam na produção desse espaço, quais são suas estratégias e objetivos, além de perceber que esta cidade resulta em uma forma espacial orientada pela lógica do sistema vigente (no caso o capitalismo), considerando os interesses políticos, econômicos e sociais envolvidos na produção desse espaço.

Assim, para Ferreira (1998, p. 33), por agente social “se entende um agrupamento de pessoas e/ou instituições que desenvolvem ações definidas, visando a defesa de seus interesses; essas ações contribuem no processo de reprodução espacial, sendo, contudo, resultado da reprodução do capital”.

Corrêa (1995), organiza os agentes sociais em cinco tipologias: os proprietários dos meios de produção e fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

Os proprietários de grandes empresas e indústrias são grandes consumidores do espaço, vez que precisam adquirir terrenos bem localizados, a fim de oferecer suporte

físico e requisitos locacionais à atividade, além de mercado consumidor. Contribuem assim para valorização de áreas não só do seu entorno, mas de todo o espaço, dependendo do tipo de atividade implementada. Em São Luís, dentro do nosso recorte temporal, podemos citar como exemplo o setor siderúrgico a título de capital industrial e os shopping centers instalados, quanto ao capital comercial.

Já os proprietários de terra têm o objetivo de lucrar o máximo com suas propriedades, buscando usos que gerem a maior remuneração possível, o que influencia diretamente no valor dos imóveis. E isto lhes beneficia, uma vez que lhes interessa mais o valor de troca do que o valor de uso desses espaços.

Segundo Córrea citado por Rocha (2006) o espaço tem dois valores: um “valor de uso”, no qual constitui-se no suporte físico sobre o qual a sociedade se organiza, e um “valor de troca”, mais significativo, no qual constitui-se numa mercadoria que possibilitará a obtenção de uma renda por parte daqueles que dela se apropriaram.

Corrêa (1995, p. 18) afirma que “os proprietários de terras bem localizadas agem pressionando o Estado visando à instalação da infraestrutura urbana ou obtendo créditos bancários para eles próprios instalarem a infraestrutura”. Se o uso do solo urbano na economia capitalista e o seu preço estão relacionados à sua demanda para fins de ocupação, existe o interesse pelas vantagens locacionais, determinado pelo acesso a serviços urbanos, como transporte, serviços de água e esgoto, escolas, comércio. Tais investimentos agregam valor a essas terras ainda mais, e assim a urbanização de *status* e a urbanização popular variam dependendo do local do terreno.

Como a posse da terra se relaciona a um interesse venal, é possível que os proprietários fundiários se tornem também promotores imobiliários, que são os responsáveis pela comercialização dos imóveis, tendo estes o objetivo de obter um alto preço de venda (CORRÊA, 1995).

Tendo em vista que o interesse dos promotores imobiliários consiste em obter lucro, concretiza-se uma desigualdade no espaço, uma vez que nem todos dispõem do capital necessário para investir nessa “mercadoria”. Esses grupos sociais excluídos passam a buscar moradia por outros meios, como a ocupação de áreas irregulares nas proximidades da área central ou em áreas periféricas. Essa busca por moradia de forma ilegal favorece o crescimento urbano sem nenhum planejamento e desigual, que não considera o modelo urbanístico proposto pelos planos de ordenamento.

Para a realidade de São Luís, os moradores de áreas de ocupação correspondem a este agente social que se particulariza pelo fato de seus integrantes serem

peças que se organizam e lutam, inicialmente por moradia, posse e propriedade do terreno, e em seguida por infraestrutura, como transporte, água, luz elétrica, saúde, etc.

Já o Estado é o agente social que contribui mais eficazmente em relação à produção do espaço urbano. Essa contribuição faz-se diretamente, tendo em vista as intervenções, articulações, e omissão que se referem à ineficácia em termos de definição e implementação de política urbana.

No entanto, é através da implantação de serviços públicos, como sistema viário, calçamento, água, esgoto, iluminação, parques, coleta de lixo etc., interessantes tanto as empresas como à população em geral, que a atuação do Estado se faz de modo mais corrente e esperado. A elaboração das leis e normas vinculadas ao uso do solo constituem (CORRÊA, 1995, p. 24).

Entretanto, o Estado deve exercer sua política de gestão do espaço urbano considerando não só a perspectiva do capital, que o encarrega de garantir as condições gerais de reprodução, mas também as necessidades e reivindicações dos habitantes.

Convém ressaltar que entre os cinco agentes sociais identificados, é o Estado cujas ações e estratégias se fazem mais presentes tanto no tempo quanto no espaço, e induz a ação e/ou o surgimento dos demais.

Então é a partir das ações realizadas pelos agentes sociais que ocorrem os processos espaciais, que são forças atuantes ao longo do tempo e que permitem que os processos sociais originem as formas espaciais. Tais processos espaciais são responsáveis imediatos pela organização da cidade e, conseqüente, sua forma urbana (CORRÊA, 1995).

2.3 Breve reflexão sobre forma urbana

A cidade pode ser lida e apreendida de maneiras distintas, inclusive no campo da arquitetura e urbanismo. Existem tantas formas de cidades quanto o número de cidades existentes, já que uma cidade nunca é igual à outra, levando em consideração os diversos aspectos para sua formação, uma vez que a cidade é fruto de uma cultura e de uma época, tornando palpável e registrando um povo em determinado momento histórico.

O estudo da forma urbana é importante para se entender o espaço urbano e nele poder intervir e melhorá-lo. A disciplina que estuda as formas, interligando-as com os fenômenos que lhes deram origem, denomina-se morfologia e a análise da forma é feita nas partes físicas ou elementos morfológicos em relação a sua evolução no tempo.

Um estudo morfológico deve necessariamente tomar em consideração os níveis ou momentos de produção do espaço urbano. [...] Ao longo da História, esses níveis foram, essencialmente, a formalização ou composição urbana, o que poderei chamar “desenho urbano”, e a realização das construções. (O plano da cidade ou das suas partes e projeto dos edifícios ou das diferentes construções). (LAMAS, 2000, p. 76).

Kostof citado por Cantalice (2012) considera o desenho urbano como arte e diz que deveria se levar em conta o comportamento humano gerador da forma da cidade. Afirmar ainda que, quanto mais se estuda o desenvolvimento histórico, mais se conhece o ambiente construído e há mais possibilidades de lê-lo corretamente. Assim, a forma da cidade é neutra, até que seja impressa na cidade uma intenção cultural e social.

Cantalice explica ainda que Kevin Lynch, em sua obra *Good City Form*, estabelece três meios para entender a evolução da forma: a partir do planejamento, buscando compreender como o poder público e suas decisões influenciam no desenvolvimento da forma da cidade; a partir da funcionalidade, que tenta explicar como a cidade toma forma e como essa forma funciona; e a normativa, que trata as conexões entre valores humanos e formas de assentamento, estimulando uma reflexão sobre a boa forma ou não, da cidade.

Para Lamas (2000, p. 44), “a forma surge como resposta a um problema espacial, no qual ela é a solução do problema posto naquele contexto, ou seja, a forma torna-se produto de uma ação e a solução de um problema”. Assim, a cidade deve ser vista como uma história de relações entre grupos, espaço, tomada de decisões, conflito de interesses e desempenhos dos agentes privados e públicos (CANTALICE, 2012).

Então, podemos estabelecer que o processo de desenvolvimento de cada cidade é particular, relacionado a cultura e a sociedade de cada uma, considerando a forma do assentamento e seu suporte geográfico, pois a forma é uma disposição espacial das atividades das pessoas que a habitam, dos bens, da informação e do traçado físico, que modificam o espaço de forma significativa a organização da cidade.

3 PANORAMA HISTÓRICO DA CIDADE DE SÃO LUÍS

Segundo Ferreira (2014) é fundamental remontar-se no tempo para apreender os diferentes elementos e conteúdos que se materializaram até a atualidade, pois:

[...] na medida em que a sociedade produz e reproduz sua existência de um modo determinado, este modo imprimirá características históricas específicas a esta sociedade e conseqüentemente influenciará e direcionará o processo de produção espacial (CARLOS *apud* FERREIRA, 2014, p. 24).

O objetivo do referido capítulo é refletir sobre a trajetória histórica de formação do espaço urbano de São Luís de modo que no capítulo seguinte a análise possa alcançar o recorte temporal estabelecido para esta monografia. Antes, porém, convém situar nosso objeto de estudo.

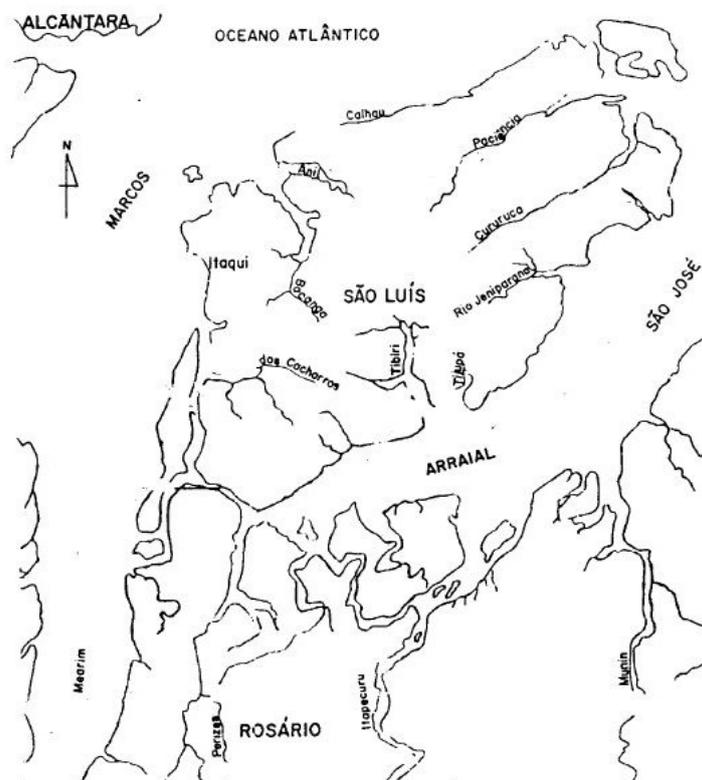
3.1 Localização da área de estudo

A cidade de São Luís, capital do estado do Maranhão, está situada na Ilha de São Luís, no Golfão Maranhense, entre as baías de São José e de São Marcos, com mais três municípios: Paço do Lumiar, Raposa e São José de Ribamar, constituindo parte da Região Metropolitana de São Luís.

Capital do estado, possui uma área territorial de 834,785 km², correspondendo a 57% da Ilha de São Luís, que segundo o censo de 2010, era ocupada por 1.014.837 habitantes e estima-se que em 2017 a população total fosse de 1.091.868 pessoas, correspondendo a 15,59% do total populacional estadual estimado para o ano passado.

São Luís localiza-se entre as coordenadas geográficas 2° 28' 12" e 2° 48' 09" de Latitude Sul e 44° 10' 18" e 44° 35' 37" de longitude oeste, sendo limitada a norte pelo Oceano Atlântico, a sul pelos municípios de Bacabeira e Rosário, a leste pelo município de São José de Ribamar e a oeste pelos municípios de Alcântara e Cajapió. Um importante elemento de sua fisiografia é a presença dos Rios Anil e Bacanga, primordiais para sua formação urbana nuclear (ESPIRITO SANTO, 2006).

Figura 1 - O entorno de São Luís.



Fonte: MARQUES, 1996.

3.2 Formação do espaço urbano de São Luís

Acredita-se que o primeiro nome concedido ao território de “Ilha Grande” seja Trindade, alguns cronistas comentam sobre uma expedição de reconhecimento do português Diogo Moura no ano de 1513. Apesar de tal especulação, baseando-se em relatos do Sr. Comendador Francisco Adolfo de Warnhagem, ocorrera, em 1535, um naufrágio do qual os sobreviventes teriam fundado uma povoação chamada Nazaré, possivelmente onde atualmente é São Luís. Não obstante acabou sendo abandonada por conta da resistência indígena¹ e da dificuldade de acesso (RIBEIRO JUNIOR, 1999). Essa teoria é ratificada através de relatos de Simão Estácio da Silveira, primeiro presidente do Senado da Câmara de São Luís, que encontrara “uma fortaleza, de que ainda ali estão vestígios em que se veem pedras brancas das de Alcântara” (MARQUES, 1970, p. 444).

¹ São Luís, inicialmente Upaon-Açu, era habitada por índios tupinambás, pertencentes ao grupo tupi, que se distribuía em 27 aldeias pelo território, totalizando de dez a doze mil índios (D’ABBEVILLE, 1975).

A conquista francesa, quase oitenta anos após a criação da Capitania do Maranhão, concretiza-se em 1612, com uma expedição francesa comandada pelo Tenente-general Daniel de La Touche, Senhor de La Raverdière, com a denominação de França Equinocial e a construção do Forte “Saint Louis” em homenagem a Luís XIII, futuro rei da França. Próximo ao forte, construíram-se cabanas feitas de madeira para abrigar recém-chegados e habitações específicas para religiosos, fundando assim a Vila de São Luís (RIBEIRO JUNIOR, 1999).

No entanto, em 1615, com a retomada do domínio luso² pelo General Alexandre de Moura na Batalha de Guaxenduba, ruíam as últimas possibilidades de consolidação de uma colonização francesa no Brasil. A ocupação territorial pelos portugueses foi organizada em duas frentes, uma pelo Norte e outra pelo Sul. A partir de 1616, a frente Norte foi orientada por Jerônimo de Albuquerque, primeiro capitão-mor do Maranhão, visando o reconhecimento territorial da capitania e a organização administrativa e urbana da cidade.

A implantação do traçado urbano de São Luís enfatizou o resgate do domínio português, obedecendo ao plano viário do engenheiro-mor Francisco Frias de Mesquita, que estabeleceu o arruamento a fim de orientar o crescimento horizontal em direção ao interior da ilha e efetuar um ordenamento físico que atingiu na época todo o contingente populacional da cidade. Seu crescimento posterior significou apenas a ampliação do espaço urbanizado, preservando a organização em malha ortogonal (FERREIRA, 2014; LOPES, 2013).

O processo de colonização passou por diversos embates, entre eles a ocupação holandesa na cidade em 1641. Os holandeses buscavam retomar sua hegemonia sobre o comércio açucareiro, explorando as riquezas da colônia e buscando uma rota mais curta para o Peru. A ocupação holandesa perdurou até 1644, quando foram expulsos do território, consolidando o domínio português.

Quanto ao traçado urbano, este evoluía seguindo o traçado de Mesquita. Podemos observar duas áreas no mapa (figura 2): uma referente à parte delimitada por uma muralha, correspondente ao núcleo original e às atuais áreas entre a Avenida D. Pedro II e Praça Benedito Leite; e outra externa, no sentido N-S, propriamente urbana com maior concentração de construções distribuídas em 13 quarteirões, e W-E, menos

² O direito de exploração da Capitania do Maranhão havia sido concedido a Portugal em 1494 através do Tratado de Tordesilhas, um acordo entre Portugal e Espanha que tinha como objetivo resolver os conflitos territoriais relacionados às terras descobertas no final do século XV.

habitada, mas que demonstra a necessidade de especializar a ocupação em decorrência do crescimento demográfico e novas atividades produtivas (MEIRELES, 2015).

Figura 2 - Planta da cidade em 1640.



Fonte: REIS, 2000.

Neste período, a economia maranhense se estruturava em torno da produção açucareira, que apesar de não ser relevante no contexto regional, possibilitava a acumulação de capital por parte da população. Assim, a produção deste espaço era relativamente espontânea, mas orientada pelo Senado da Câmara, ressaltando os interesses comuns entre o Estado que precisa organizar e estruturar a cidade e acaba por viabilizar as condições necessária para ação dos detentores de capital.

Embora sem registros datais, um dos primeiros bairros a surgir foi a Praia Grande, devido às boas condições portuárias. Em decorrência da intensificação dessas atividades, foi se expandindo por incorporação, através de aterros, das áreas às margens dos rios Anil e Bacanga (FERREIRA, 2014).

Mas Marques aponta a ocupação de outras áreas contemporâneas a Praia Grande:

[...] vemos na elevação da ponta de São Francisco, junto ao, mar, um fortim, no alto da elevação uma pequena igreja voltada para o mar com a sua cruz, e as casas derramadas pela encosta, aqui e ali, sem ordem.

Na elevação da Ponta da Areia há outra igreja, com a frente para o boqueirão e deixando ver, lá pela sua parte posterior, o princípio de um forte. O Convento de São Francisco estava no meio das matas. (MARQUES, 1970, p. 445).

Durante a segunda metade do século XVIII, São Luís atingiu seu apogeu econômico, tanto pela exploração do tráfico de escravos, como pela produção e exportação de seu principal produto agrícola, o algodão.

Buscando elevar o crescimento econômico no Norte do país, o Marquês de Pombal cria em 1755 a Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão, que se instalou na capital maranhense. A partir de então São Luís se transformou em um importante ponto mercantil, onde foram instaladas casas comerciais, exportadores e importadoras, e passou por um surto urbano com melhoramento de construções e calçamentos, resultando na valorização das terras próximas às atividades econômicas (RIBEIRO JUNIOR, 1999).

Nesse período começam a emergir casarões e sobrados azulejados e, sendo esse momento contemporâneo a data de reconstrução da Baixa Pombalina em Lisboa e devido à estreita ligação que São Luís mantinha com a Metrópole, observa-se coincidência de técnicas construtivas, materiais e formas produzidas em ambas as cidades.

Entretanto, em 1777/78, com a queda no preço do algodão, a Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão entrou em declínio. Porém como foi um processo lento, em 1808, quando os portos brasileiros são abertos às nações amigas, são instalados em São Luís diversas casas comerciais inglesas e francesas. Como resultado desse novo panorama econômico, a cidade continua a desempenhar um importante papel no cenário maranhense.

Nesse ínterim ocorre o primeiro grande crescimento populacional de São Luís, totalizando quase 20 mil habitantes. Esse crescimento deu-se de forma desordenada e nesse momento se nota uma preocupação quanto ao ordenamento urbanístico, com melhorias nas edificações, abastecimento de água através de chafariz em 1856 e serviço de iluminação. Segundo Ferreira (2014, p. 38):

Com efeito, a cidade de São Luís se horizontalizava e se estruturava. Tomando como referência o ano de 1844 tem-se que o crescimento horizontal ocorria primordialmente no sentido W-E, tendendo a acompanhar o traçado do Caminho Grande, que era continuação da rua Grande ou Osvaldo Cruz.

A expansão territorial em São Luís, no entanto, era restringida por fatores geográficos, já que se limitava aos rios Anil e Bacanga, bem como pelo capital, uma vez que a maioria da população não possuía condições de beneficiar-se não somente dos sistemas de serviços, mas também da terra. O solo urbano adquire tanto valor de uso quanto o de troca, tornando-se uma propriedade privada da terra³, dificultando seu acesso para os extratos mais baixos da sociedade. Produz-se então no espaço urbano a terra-mercadoria e assim temos a emergência de um novo agente social, o proprietário de terra (FERREIRA, 2014; RIBEIRO JUNIOR, 1999).

Figura 3 - Planta da cidade em 1844.



Fonte: GASPARINI, 1972.

Com o declínio da base econômica agroexportadora, o capital comercial passou a ser investido na atividade industrial a partir de 1875, transformando o Maranhão de agrícola a industrial, baseado na fiação de tecidos (FERREIRA, 2014).

Assim, os industriais emergem como os principais detentores de capital e se tornam grandes consumidores do espaço, influenciando as áreas adjacentes, considerando

³ Lei n° 601/1850, regulamentada pelo Decreto n° 1.318/1854, instituiu a figura da propriedade privada da terra, tanto rural quanto urbana.

a infraestrutura necessária para o empreendimento. Em São Luís, houve a implantação de nove fábricas, entre elas as mais relevantes:

- Companhia de Fiação e Tecidos Maranhenses: 1890, localizada na Camboa;
- Companhia Fabril Maranhense: 1891, que contribuiu para o surgimento de áreas residenciais como Vila Passos e Areal;
- Companhia de Fiação e Tecidos Cânhamo: 1893, atualmente é o Centro de Produção Artesanal do Maranhão - CEPRAMA;
- Companhia de Fiação e Tecelagem São Luís: 1894, que originou as áreas residenciais denominadas São Pantaleão, Madre Deus, Goiabal e Lira;
- Santa Amélia: 1895;
- Companhia de Fiação e Tecidos do Rio Anil: 1893, atual Centro Integrado Rio Anil (CINTRA).

Figura 4 - Fábricas em São Luís.



1. Fábrica de Tecidos e Malhas Ewerton | 2. Fábrica Santa Amélia | 3. Companhia Progresso Maranhense | 4. Companhia de Fiação e Tecelagem São Luís | 5. Companhia de Fiação e Tecidos Cânhamo | 6. Companhia Industrial Maranhense | 7. Companhia Fabril Maranhense – Santa Isabel | 8. Companhia de Fiação e Tecidos Maranhense | 9. Companhia de Fiação e Tecidos Rio Anil.

Fonte: DAMACENO, 2018.

Com a consolidação do processo de industrialização, teve início a expansão da malha viária e a instalação de núcleos residenciais operários adjacentes às fábricas, como o Anil, distante aproximadamente oito quilômetros do Centro Histórico, próximo à

Fábrica de Tecidos Rio Anil (atual CINTRA) e o aparecimento dos núcleos habitacionais fabris, no entorno das fábricas Camboa e Santa Isabel.

A atividade fabril, especialmente o setor têxtil, marcou um período de elevado desenvolvimento econômico. Houve o incremento dos equipamentos urbanos tanto em função da dinâmica econômica decorrente da localização de unidades industriais, quanto devido ao lento crescimento horizontal da cidade entre 1920-1940. Até então a cidade restringia-se do Centro Histórico até a Vila do Anil, ou seja, ao longo do Corredor Centro-Anil (FERREIRA, 2014).

Tal estruturação revelava o discurso da necessidade de modernizar São Luís, cujas referências foram o Plano de Melhoramentos Urbanos da gestão Jayme Tavares (março de 1926 a novembro de 1927), o Código de Posturas, a Taxa de Melhoramento Urbano, a Comissão do Plano da Cidade, e a "Taxa de Embelezamento" da década de 1930 (FERREIRA, 2014, p. 42).

Figura 5 - Planta da cidade em 1912.



Fonte: FERREIRA, 1912.

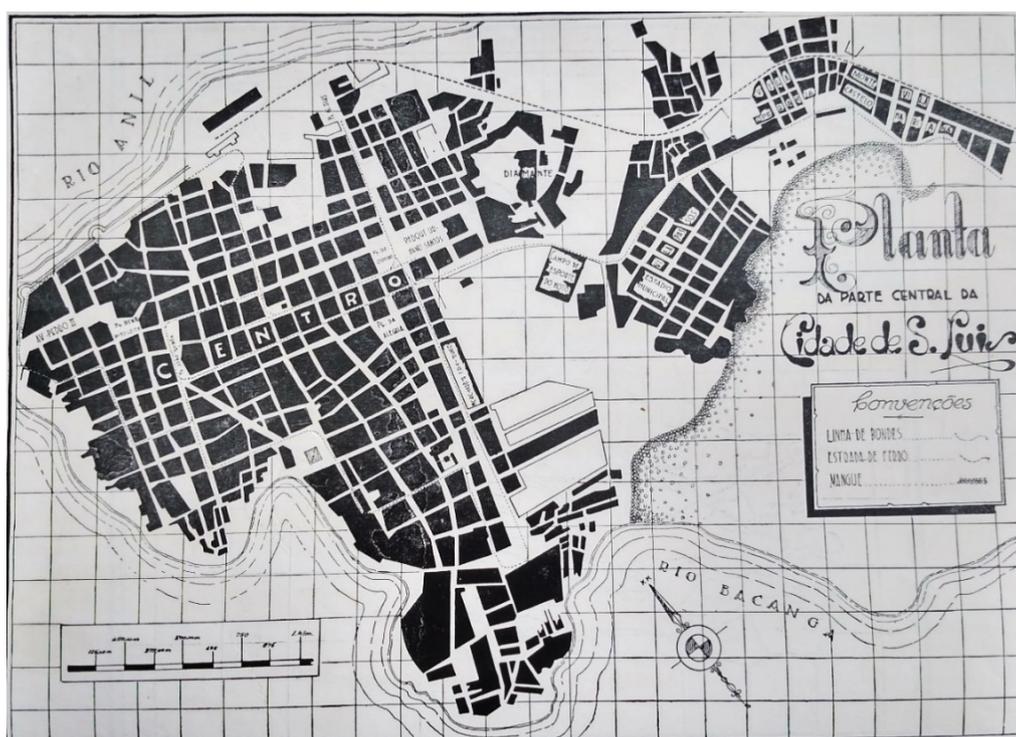
O declínio das fábricas de tecidos na capital maranhense, somado ao fraco movimento do comércio e do porto (cais da Sagração) levou a região da Praia Grande à decadência e a população que ocupava seu entorno passou a migrar para as áreas em que se dinamizava a cidade, isto é, ao longo do Caminho Grande (FERREIRA, 2014).

Com efeito, foi instituído o Decreto nº 330, de 03 de junho de 1938, com o propósito de direcionar a ocupação e induzir a produção do espaço. Concebido como o primeiro zoneamento de São Luís, tinha como intuito:

Promover a localização racional dos seus diferentes órgãos, proporcionando aos seus moradores vantagens de ordem econômica, sanitária, estética, em um Centro Administrativo ou Centro Cívico (FERREIRA, 2014, p. 43).

Assim, o processo de formação do espaço urbano em São Luís se destaca pela forma linear e lenta com que se efetivou a ocupação. Linear, devido ao fato de o crescimento horizontal ter seguido o Corredor Centro-Anil; em se tratando do aspecto lento, este justifica-se porque em 338 anos (1612-1950) a área ocupada correspondeu a apenas 7,17 km².

Figura 6 - Planta de São Luís em 1950.



Fonte: JORGE, 1950.

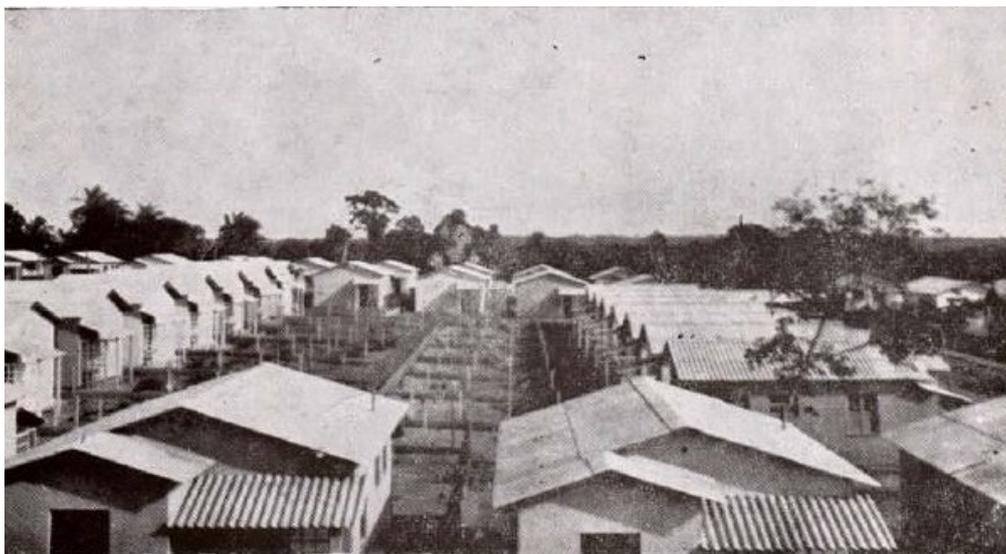
Então, pós declínio industrial, São Luís se torna capital administrativa. Nesse momento, a expansão físico-territorial urbana foi induzida pelos investimentos regionais, que propiciaram uma breve saída do declínio econômico até então verificado, principalmente devido ao aumento das exportações de babaçu.

Na década de 60, a canalização de investimentos para a cidade repercutiu no direcionamento dos vetores de crescimento da ocupação da malha urbana. Destacaram-se como fatores determinantes da expansão da mancha urbana: primeiro a ampliação do sistema viário em áreas já urbanizadas; em segundo lugar a consolidação dos bairros até então considerados suburbanos e em terceiro a implantação dos primeiros conjuntos habitacionais (ESPIRÍTO SANTO, 2006).

A ampliação do sistema viário urbano ocorreu concretamente com o prolongamento do corredor Centro-Anil, ligando os bairros mais afastados (situados na periferia) à área central, formados pelo prolongamento do Caminho Grande, (atualmente Avenida Getúlio Vargas) e Avenida João Pessoa. Estes espaços tornaram-se os novos locais de reprodução do capital comercial, viabilizado pela eclosão dos bairros Matadouro (atualmente Liberdade), Areal (hodierno Monte Castelo) e Cavaco (atual Fátima), João Paulo, Caratatiua, Jordoa e Sacavém, além do acesso ao distrito do Anil, que seria criado em 1952.

Quanto à implantação dos conjuntos habitacionais, quando em 1937, o Estado brasileiro inicia a produção de habitações voltadas para trabalhadores assalariados, tem-se no Maranhão, por intermédio do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Comerciantes-IAPC, a construção, em 1953, do conjunto Filipinho com 320 unidades na Avenida João Pessoa (FERREIRA, 2014).

Figura 7 - Vista do Filipinho.



Fonte: JORGE, 1950.

Assim, decorrente do crescimento demográfico e incentivos da União, via o Banco Nacional de Habitação – BNH, foi criada, através da Lei nº 2.637/66, a Companhia de Habitação Popular do Maranhão - COHAB-MA, que buscava ofertar unidades habitacionais para a população cuja a renda chegasse até três salários mínimos. A COHAB-MA construiu três conjuntos habitacionais (Anil I, Anil II, Anil III) entre os anos de 1967/70. Estes conjuntos foram implantados em áreas afastadas do centro, criando grandes vazios urbanos, que exigiram a expansão da infraestrutura e dos serviços de abastecimento, saneamento e transporte, promovendo a valorização destes espaço e geração de empregos (FERREIRA, 2014).

Em se tratando de efeito acumulativo, a ocupação espacial foi intensificada, pois São Luís passa, entre os anos 1951 a 1970, por um crescimento horizontal de 38,66%, totalizando 9,87 km² de área ocupada, como poder ser observado na tabela 1.

PERÍODO	ÁREA OCUPADA (KM²)
1612-1950	7,17
1951-1970	9,87

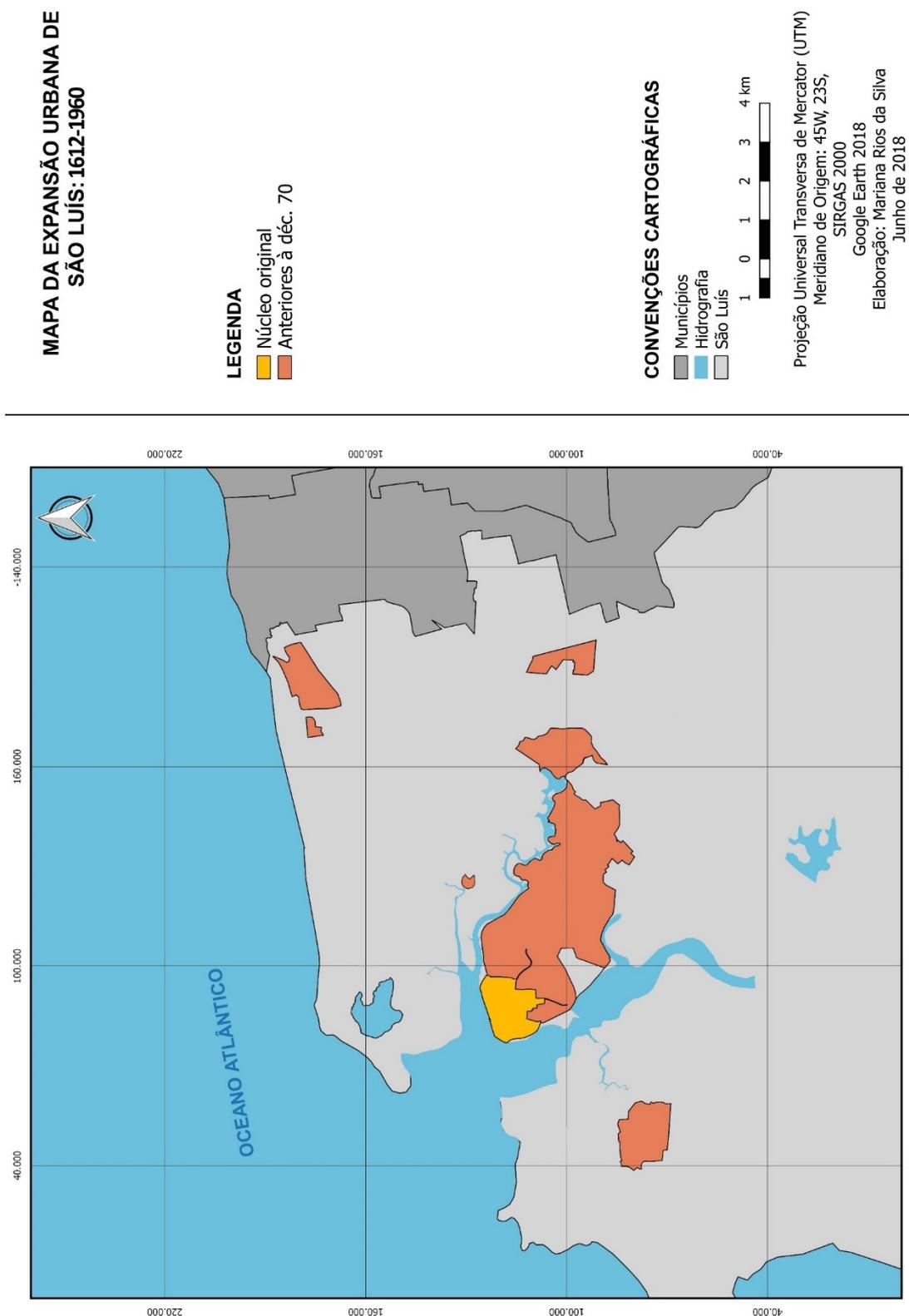
Fonte: FERREIRA, 1999 e 2002; LIMA; FERREIRA; et al., 2012 *apud* FERREIRA, 2014.

Tabela 1 - São Luís: crescimento horizontal, 1612-1970.

É no final dos anos sessenta e início dos anos setenta que a ocupação do espaço de São Luís muda em relação ao eixo Centro-Anil. Devido a algumas estratégias adotadas pelo Estado, que se mostrou o principal agente, e que possibilitaram o crescimento do espaço urbano via incorporação de novas áreas a partir da construção de duas pontes sobre o rio Anil, as quais facilitaram o acesso e a expansão urbana aos setores Norte/Nordeste e a construção da barragem do rio Bacanga, ambos processos a serem explanado no capítulo seguinte.

Assim, temos na figura 8 a representação gráfica da evolução urbana de São Luís até o final da década de 60:

Figura 8 - Evolução urbana de São Luís: 1612-1960.



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

3.3 Plano de Expansão da Cidade de São Luís por Ruy Mesquita

Quando dos anos 50, São Luís contava com uma população de 70.731 habitantes e eram propagados discursos acerca da necessidade de mudar o perfil da cidade, modernizando-a. Como um dos caminhos para redefinir seus espaços, foi formulado em 1958, o Plano de Expansão da Cidade de São Luís (SILVA, 2013).

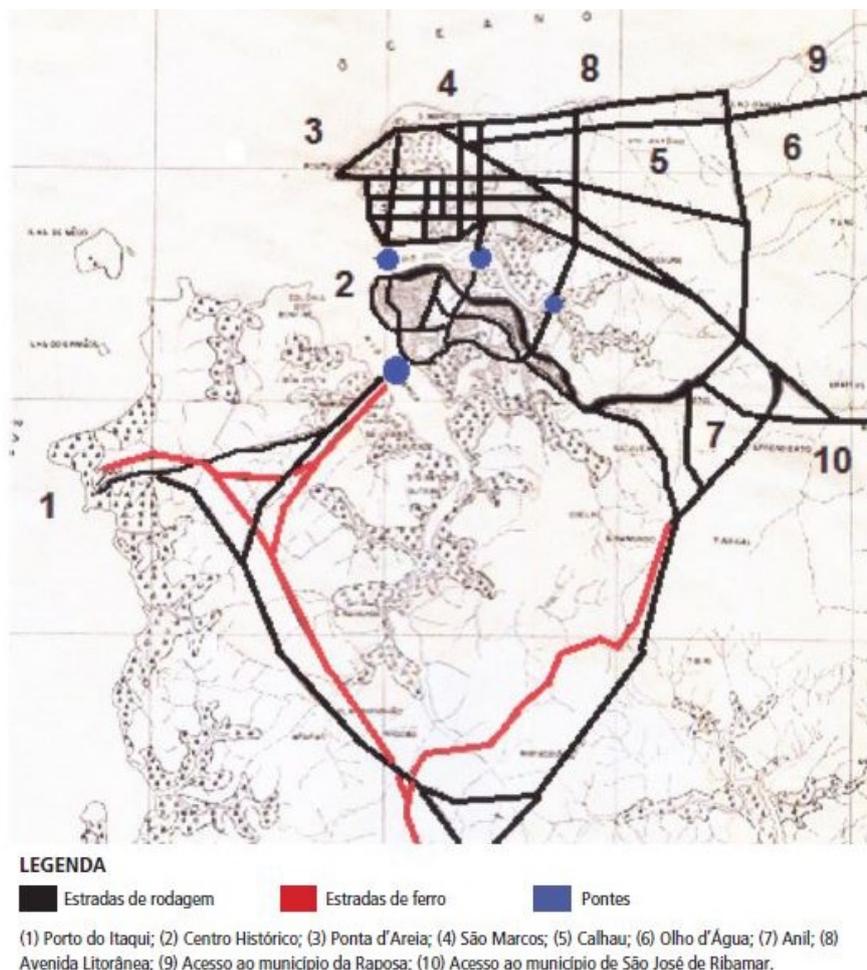
Este documento é um dos elementos do movimento de modernização da capital, assinado pelo, então, engenheiro e diretor geral do Departamento de Estradas e Rodagens do Estado do Maranhão - DER-MA, Ruy Ribeiro Mesquita. Parte

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 antes pelo engenheiro), como 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 (SILVA, 2013).

Dessa forma, o mais recomendado era o crescimento em expansão, com a finalidade de descentralizar a cidade e, por conseguinte, a circulação de veículos. Houve a indicação de construções das pontes sobre os rios Anil e Bacanga, em razão do crescimento descentralizado, que desafogasse o centro da cidade, uma vez que ultrapassar a barreira do rio Anil significava permitir o deslocamento das pessoas do centro para a parte norte da ilha, ocupando as áreas situadas entre a orla marítima e o rio Anil.

Para o Itaqui indicava a construção de um porto, que por sua vez obrigaria a edificação de uma ponte sobre o rio Bacanga. A construção da ponte traria vários benefícios para cidade de São Luís, como ligação da parte central com a parte sul e sudoeste da Ilha, onde mais tarde seriam implantados o porto do Itaqui e um distrito industrial. Entretanto, foram realizados um aterro e a construção de uma barragem, sendo esta a única infraestrutura rodoviária que permite o deslocamento mais rápido do Centro Histórico para essas áreas, até os dias de hoje (PEREIRA; ALCÂNTARA JR., 2017).

Figura 9 - Plano de Expansão de São Luís.



Fonte: PEREIRA; ALCÂNTARA JR., 2017.

Apesar de muitas das proposições do plano não terem sido executadas logo de imediato, algumas seriam realizadas posteriormente. Boa parte das obras previstas foi implementada pelo governador José Sarney (1966-1970), tais como a ponte sobre o rio Anil, o porto do Itaqui e o Parque da Cidade, que longe de ocupar as zonas de mangue ficou restrito ao Parque do Bom Menino.

Apesar de tudo, não há como desconsiderar as influências do pensamento do engenheiro no espaço urbano da capital, principalmente em 1974, com a elaboração Plano Diretor de São Luís no qual observa-se os mesmos vetores de crescimento apresentados por Mesquita.

4 SÃO LUÍS NAS DÉCADAS DE 70 A 90

Neste capítulo buscamos compreender a evolução urbana ocorrida na cidade de São Luís/MA e promover uma reflexão sobre esse crescimento. Para isso pontuamos os principais fatos e investigamos como esse processo foi orientado dentro do recorte temporal, explicitando a ação dos agentes sociais identificados. A fim de haver melhor compreensão da temática, apresentamos os fatos em ordem cronológica.

4.1 A reestruturação urbana em São Luís durante os anos 70

Ante os processos iniciados na década de 60, ocorre a alteração do eixo de crescimento Centro-Anil com a inauguração de duas pontes: a Newton Bello (1968), popularmente conhecida como Caratatiua e a Governador José Sarney (1970), ambas sobre o Rio Anil, as quais facilitaram a expansão urbana aos setores Norte e Nordeste da ilha.

Figura 10 - São Luís antes das pontes.



Fonte: BARROS, 2001.

A primeira facilitou o acesso às praias do Olho d'Água e Araçagi e anos depois possibilitaria a construção de grandes conjuntos residências da cidade, como o

IPASE, Maranhão Novo e COHAMA; enquanto a segunda ponte possibilitou a ligação do Centro Histórico com as regiões atuais do São Francisco, Ponta d'Areia e Calhau, se mostrando mais eficiente para o processo de expansão urbana da cidade.

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 Caratuiua 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 (TORRES, 1998 *apud* BARROS, 2001, p. 66).

Figura 11 - Inauguração da ponte do São Francisco.



Fonte: BARROS, 2001.

Desse modo, a construção dessas duas pontes propiciou não só a produção do espaço, mas do capital, uma vez que houve a valorização dessas novas áreas, o que levou a procura por habitação fora do centro, que posteriormente foi facilitada pela construção dos numerosos conjuntos habitacionais (FERREIRA, 2014).

No mesmo ano de inauguração da ponte Governador José Sarney, é construída a barragem do rio Bacanga, necessária em decorrência de problemas no Cais da Sagração, que permitiu a ligação entre o centro e a região onde viria a ser instalado o Porto do Itaqui. A barragem também foi fator favorável para implementação do loteamento Anjo da Guarda, em atendimento à população do Goiabal, Lira e Fátima para ali deslocada; bem como a formação da Vila Nova, do Fumacê, Vila Embratel e Sá Viana, consolidando a ocupação da área.

Figura 12 - Cartão postal da construção da Barragem do Bacanga. Emitido por Mercator, datado em 28 de setembro de 1972.



Fonte: OLIVEIRA, 2015.

Figura 13 - A barragem do Bacanga finalizada.



Fonte: BARROS, 2001.

Cinco anos depois, essas duas frentes de crescimento resultariam na malha viária que circundaria todo o perímetro urbano mais antigo da cidade, o Anel Viário, cuja obra foi iniciada em 1971 e concluída em 1976-78, sendo um dos projetos fundamentais para racionalização do tráfego de veículos na época. Paralelo a isso houve a inauguração da Via marginal do Bacanga (Av. Presidente Médici, atual Avenida dos Africanos), via que garante acesso a saída da cidade.

Figura 14 - Visão do Anel Viário.



Fonte: GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO, [1974?].

Considerando o processo de expansão, foi criada através da Lei Municipal nº 1.848/69 a Sociedade de Melhoramento e Urbanismo da Capital – SURCAP, com a finalidade de executar obras e serviços urbanísticos para dotar a cidade de um padrão urbanístico. Nesse ínterim, ocorre a mais alta taxa de crescimento anual populacional.

Foi, em decorrência desse crescimento, que se tornou necessária a construção de novos conjuntos habitacionais que suprissem a demanda da classe média e baixa. Assim, entre o final dos anos 60 e 70, foram construídos alguns conjuntos populares (RIBEIRO JUNIOR, 1999).

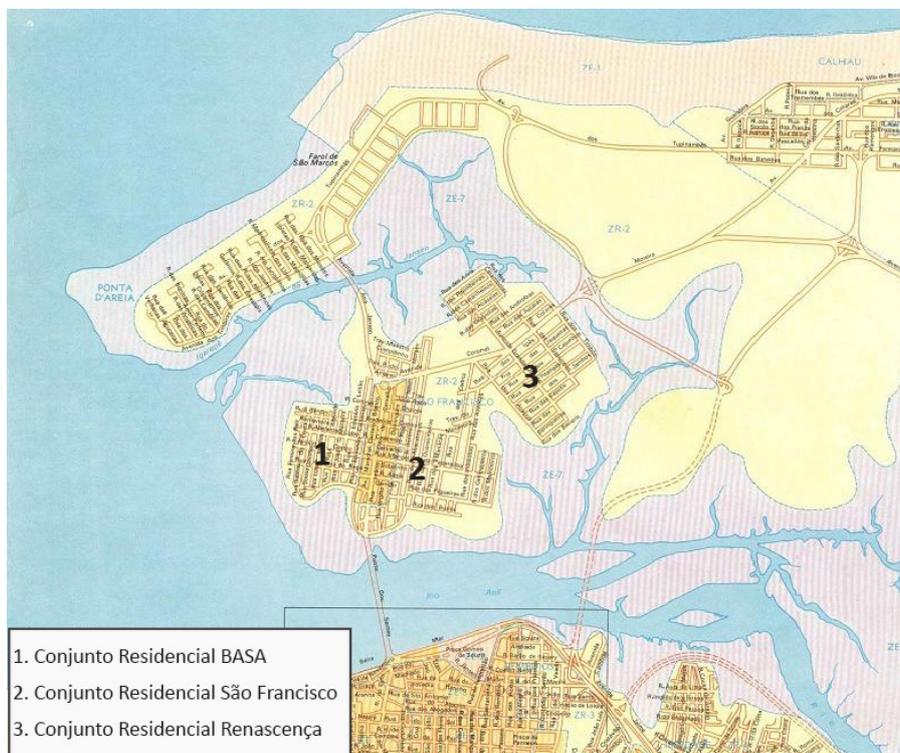
Conjunto	Ano	Unidades Habit.
Residencial Caratatiua	1967	58
Cohab - Anil I	1967	505
Cohab - Anil II	1968	516
Cohab - Anil III	1969	1.417

Fonte: RIBEIRO JUNIOR, 2001.

Tabela 2 - Conjuntos habitacionais construídos entre 1967-1969.

Houve também no eixo de expansão norte, nova área nobre da cidade, a edificação de conjuntos residenciais como São Francisco, Basa e Renascença, que atendiam a faixa populacional de classe média (LOPES, 2008).

Figura 15 - Conjuntos Residenciais São Francisco, Renascença e Basa.



Fonte: VENANCIO, 2011.

Até então, parte das glebas de São Luís pertenciam legalmente à União por se localizar em uma ilha costeira⁴, e visando a implantação do Plano de Desenvolvimento Urbanístico da Área Metropolitana de São Luís, foram cedidas⁵ ao Estado as glebas do Itaqui-Bacanga (7.210ha), destinada à instalação da Universidade Federal do Maranhão e embrionário do residencial Anjo da Guarda; e Rio Anil (3.690ha), que em 1972⁶ o Estado pode ceder ao Município, precisamente à SURCAP, visando empreender na mesma um Plano de Desenvolvimento Urbanístico (FERREIRA, 2014).

Considerando essa estratégia de cessão de terras, tem-se que para uma área total de 834,780 km relativa ao município de São Luís e que legalmente pertence à União por se localizar em uma ilha costeira, verifica-se que dos 584,94 km concernentes às terras emersas, 333 km² ou 56,93% abrangendo os setores Oeste e Sul (área Itaqui-Bacanga e área Tibiri-Pedrinhas, respectivamente) passaram a pertencer ao governo do Maranhão., enquanto 73.3 km² ou 12,53% compostos pelas áreas rio Anil (setor Norte) e parte da bacia do rio Bacanga, além da sesmaria de 1615, (Centro-Outeiro da Cruz), ao Município (FERREIRA, 2014, p. 57).

Esses fatos revelam que o Estado é o predominante proprietário de terras, uma vez que toda a área restante integra o patrimônio da União. Logo, ao viabilizar a infraestrutura viária, esse agente social “redefine as localizações intra-urbanas, levando ao mesmo tempo à redefinição dos preços da terra, portanto na magnitude e nas formas de renda da terra urbana” (SEABRA, 1982 *apud* FERREIRA, 2014, p. 58), influenciando nos usos do solo.

O Estado no seu papel de produtor do espaço buscou viabilizar a incorporação de novas áreas para propiciar a implantação de programas, planos e projetos, uma vez que a partir da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU, são oferecidas pela União assessoria técnica e linhas de financiamento para elaboração de Planos Diretores cujo financiamento era muitas vezes realizado pelo próprio BNH. É deste contexto que nasce o Plano Diretor de São Luís de 1974 (BURNETT, 2008), que será melhor estudado no tópico "4.3" deste trabalho.

Além do estímulo à criação dos planos diretores, havia a preocupação com programas de investimentos nas cidades brasileiras, de acordo com o seu tipo: Grandes Metrôpoles, Cidades de Porte Médio, Pequeno Porte e Núcleos de Apoio. No caso de São

⁴ Artigo 20º, inciso IV da Constituição da República Federativa do Brasil (1998).

⁵ Decreto Federal nº 66.227/70.

⁶ Decreto Federal nº 71.206/72.

Luís, por conta do Plano Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio (PNCCPM), houve grandes investimentos em infraestrutura.

Assim, dentro dos objetivos do PNDU, várias ações deveriam ser fomentadas para a cidade, entre as quais destacamos os investimentos em: planejamento urbano, com foco na organização do espaço urbano; habitação, sobretudo voltada à população de baixa renda (pelas COHABs e Cooperativas Habitacionais); proteção do meio ambiente e ao patrimônio histórico (VASCONCELOS, 2014).

Destaca-se que em 1974 o governo do Maranhão criou a Companhia de Desenvolvimento Industrial (CDI-MA). Salientando as ações do Estado, que visavam atrair grandes empreendimentos econômicos que, por sua vez, necessitariam de grande área e toda uma infraestrutura necessária às atividades, até então inexistente em São Luís, cabendo ao Estado desenvolver ações e estratégias que viabilizasse um local específico para instalação dos mesmos. E assim, por intermédio da Lei Estadual nº 3.589/74 foi instituído o distrito industrial da capital maranhense.

Vislumbrada a possibilidade de serem implantados os projetos industriais, o Estado utiliza de duas estratégias para a produção do espaço urbano na capital. Segundo Ferreira (2014, p. 81), a primeira relaciona-se à indução do uso do solo, “à medida que foi reservada uma área de 199,43 km² localizada no setor Oeste e parte do Sul (implicando em 23,89% do município de São Luís)”, a ser dedicada exclusivamente à implantação do distrito industrial, que, por sua vez, levou à valorização e uso das terras próximas, assim como aquelas que poderiam ser ocupadas em função da disponibilidade, que neste caso, cingiram-se aos setores Norte e Leste.

A segunda estratégia se concretiza através da CDI-MA, em que o governo estadual tornava público vantagens locacionais para os empreendimentos industriais se instalarem em São Luís. Entre tais, ressaltamos o acesso rodoviário asfaltado, energia elétrica, pagamento de terreno e água subsidiados, isenção total ou parcial de Imposto de Circulação de Mercadoria⁷ (ICM), além de crédito especializado. Somando a isso, tem-se a boa localização do distrito industrial, bem como as potencialidades quanto à atividade portuária nas adjacências do Itaqui.

Nesse cenário de crescimento era essencial um novo porto que substituiria o Cais da Sagração, próximo à Praia Grande. Essa mudança para a enseada do Itaqui já se

⁷ Tributo que incide sobre a movimentação de mercadorias em geral e sobre serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação.

apresentava como alternativa desde o período colonial, porém só fora concretizada em 1966 quando as obras foram reiniciadas (RIBEIRO JUNIOR, 1999).

Provavelmente, os investimentos que se fizeram na expectativa da instalação do Projeto Grande Carajás (PGC) foram um dos grandes responsáveis pela mudança na dinâmica da produção do espaço urbano da capital maranhense. Neste contexto, além dos próprios investimentos implantados diretamente por este complexo, o que incluiu o Porto do Itaqui (inaugurado em 1971), a Rede Ferroviária da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e o complexo siderúrgico da ALUMAR, toda uma gama de outros investimentos foi realizada, justificando a construção deste empreendimento (VASCONCELOS, 2014).

Figura 16 - Anúncio da instalação do PGC em São Luís.

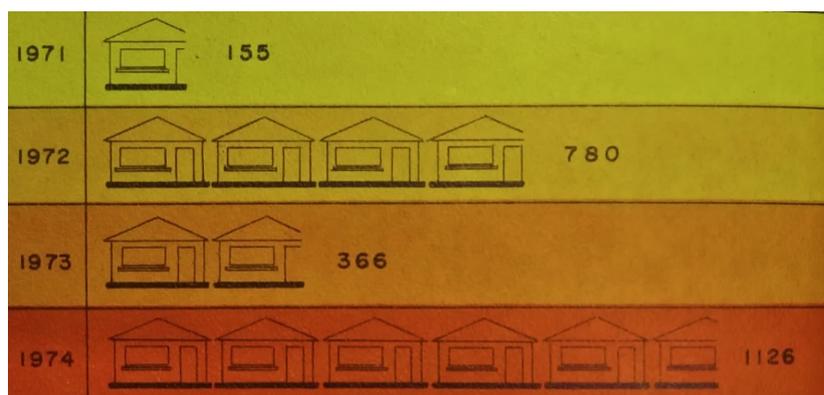


Fonte: O ESTADO DO MARANHÃO, 1973.

Ante esse momento favorável ao incremento da atividade industrial, esperava-se um desenvolvimento capaz de reverter a estagnação econômica vivida por São Luís. A partir de então, iniciou-se uma nova fase em que mudanças de ordem socioeconômica e espacial foram significativas devido à ação governamental induzida pela União com fins de expandir os setores de infraestrutura.

Dessa forma, o setor mais visado foi o da habitação, pois o Estado já atuava como promotor imobiliário através da construção de conjuntos residenciais efetivados pela COHAB e Cooperativas, impulsionando uma série de novos bairros e fomentando ao mesmo tempo, a indústria da construção civil e a economia urbana (VASCONCELOS, 2014).

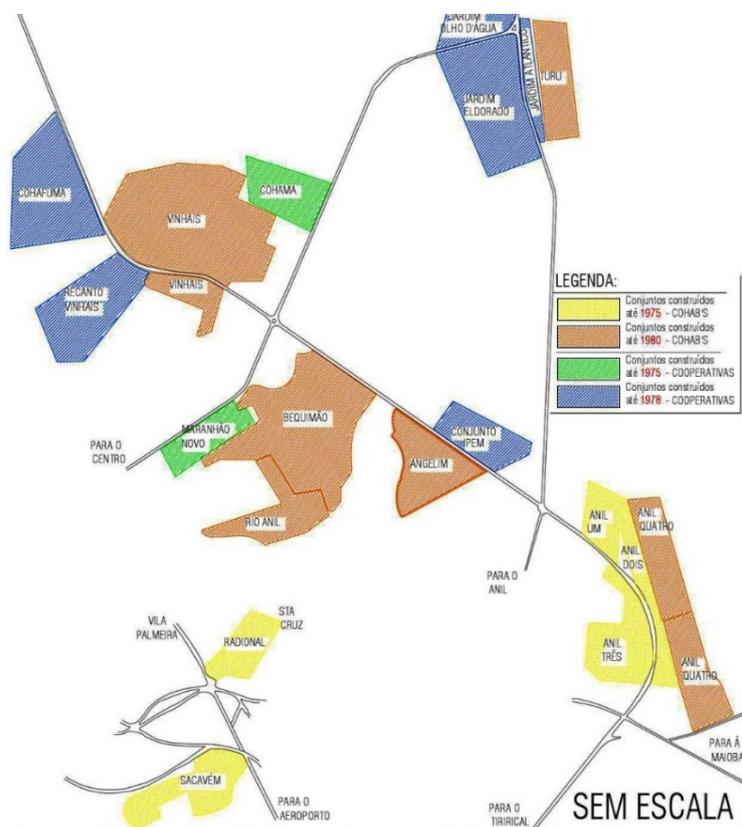
Figura 17 - Projeção de unidades habitacionais construídos até 1974.



Fonte: GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO, [1974?].

Entretanto, esses conjuntos se particularizam pela distância em relação ao centro histórico da cidade, o que se traduz na descontinuidade da mancha urbana e acabou por provocar uma mudança do modelo urbano compacto e adensado para um modelo multi-nuclear, além de favorecer a especulação imobiliária, em função da valorização dos espaços intermediários entre esse centro e as áreas aonde os conjuntos eram implantados.

Figura 18 - Dispersão dos conjuntos habitacionais.



Fonte: Vasconcelos, 2007 *apud* Venancio, 2011.

Quanto à atuação do Estado enquanto promotor imobiliário, verifica-se que foram produzidos os seguintes conjuntos entre 1971 e 1980:

Conjunto	Ano	Unidades Habit.
Maranhão Novo	1970	...
Coheb - Sacavém	1970	476
Ipase	1971	525
Radional	1972	366
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
Vinhais	1979	1.627
Bequimão	1979	1.190
Turu I	1979	767
Rio Anil	1979	365

Fonte: Ribeiro Junior, 2001; Ferreira, 2014. Adaptado por Rios, 2018.

Tabela 3 - Conjuntos habitacionais produzidos em São Luís pela COHAB e Cooperativas entre os anos 1971-1980.

O que se pode extrair de todo o processo é a contínua valorização do espaço, uma vez que a produção desses conjuntos se concentrou nos setores Norte (COHAMA, COHASERMA, COHAJAP, COHAJOLI, Bequimão, Angelim, Vinhais e Habitacional Turú) e Leste (COHAB Anil IV, COHAPAM e COHATRAC 1), induzindo a definição de usos do solo e a infraestrutura a ser alocada.

Figura 20 - Conjunto Vinhais em construção.



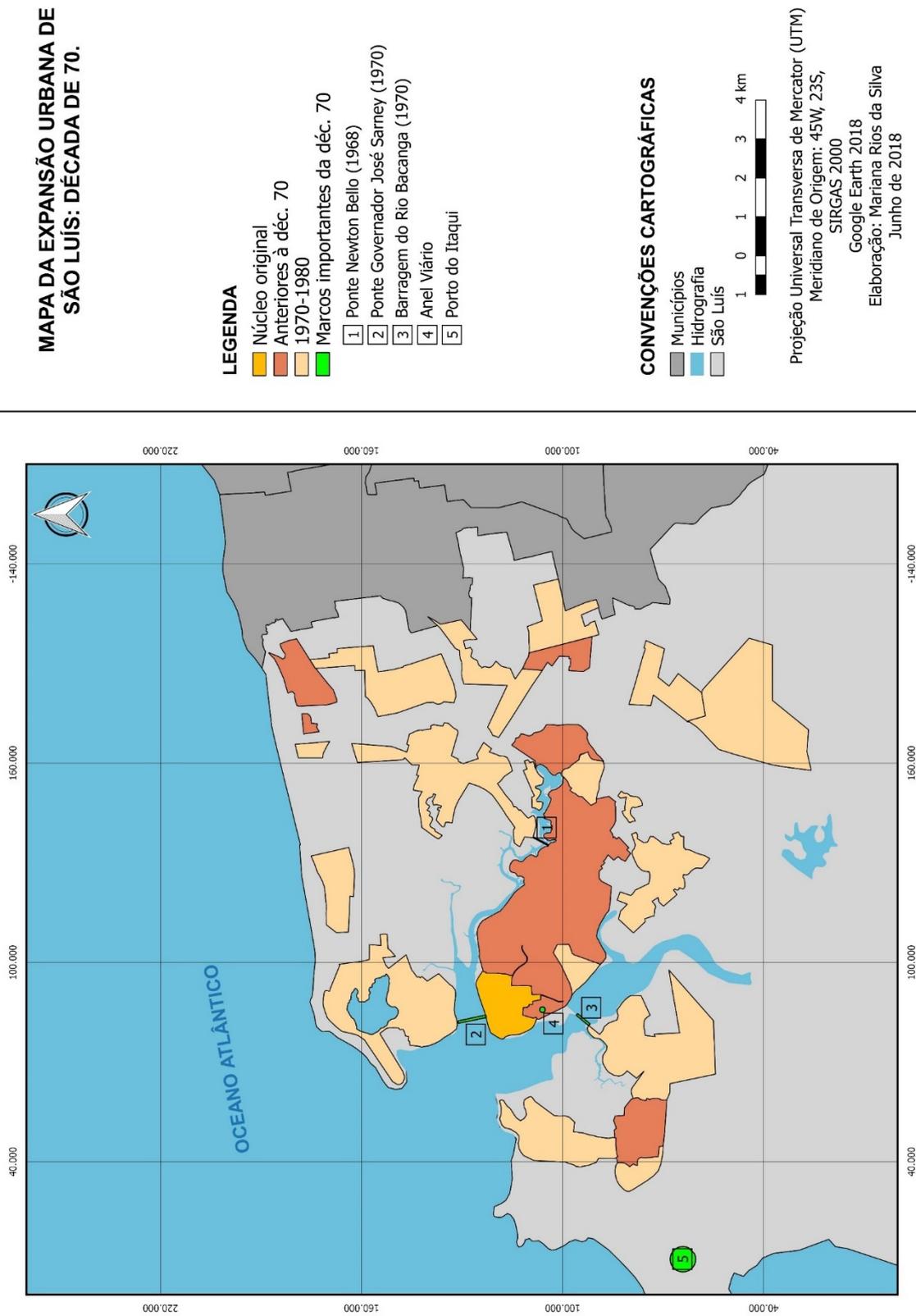
Fonte: Maranhão 1978 *apud* Vasconcelos, 2014.

Quanto ao incremento da indústria de construção civil, este decorreu da articulação entre o capital imobiliário e o Estado. Registra-se, pois, que todas as cem empresas desse setor cadastradas em 1981 se localizavam em São Luís, sendo que apenas 18% instalaram-se antes de 1970, enquanto 82% ao longo dos anos setenta (CEAG, 1981 *apud* FERREIRA, 2014, p. 69).

A ascendência da indústria da construção civil, portanto, resultou do processo de transformações urbanas que ocorreu na capital maranhense. Tal fato deriva da necessidade de o Estado atender à demanda no setor habitacional e, por conseguinte, participar do ciclo de produção do espaço urbano de São Luís (FERREIRA, 2014).

Assim, pode-se observar na figura 21 a evolução urbana resultante dos processos ocorridos na década de 70:

Figura 21 - Evolução urbana de São Luís com foco nos processos ocorridos nos anos 70.



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

4.2 Apogeu industrial e a dinâmica espacial das décadas 80 e 90

Devido esse processo de expansão, houve uma gradativa redução do uso residencial da área central da cidade, fazendo com que os moradores se deslocassem para as novas áreas de expansão, além do Rio Anil; preservando no Centro as atividades comerciais e os serviços.

O abandono da região central, que passou a comprometer fisicamente parte da área, foi combatido parcialmente pela legislação urbanística municipal e, de forma mais direta, pelo Projeto Praia Grande (etapa inicial do Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís – PPRCHSL), com intervenções sobre as estruturas físicas daquele trecho da cidade. As intervenções compreenderam a restauração e adequação às novas funções dos edifícios históricos, assim como a renovação de infraestrutura urbana, com a reforma das redes de água, esgoto e drenagem, a substituição da rede telefônica e elétrica aérea pela subterrânea, o alargamento das calçadas e a construção de praças e jardins (ESPIRÍTO SANTO, 2006).

No mesmo ano dessa iniciativa, 1980, foi finalizada a construção da terceira ponte sobre o Rio Anil, nomeada por decreto governamental de Ponte Bandeira Tribuzzi (em homenagem ao poeta e intelectual homônimo), que serviu de alternativa ao fluxo de automóveis na área do São Francisco, à medida que facilitou a interligação do Centro ao Calhau e Vinhais/COHAMA, através da Avenida Carlos Cunha.

Figura 22 - Ponte Bandeira Tribuzzi.



Fonte: O ESTADO DO MARANHÃO, 1980.

Em relação à modificação da economia urbana que estava estagnada, a atividade industrial é o referencial. A grande modificação pode ser datada em 1980, com

elaboração do Programa de Desenvolvimento Integrado da Amazônia Oriental, que enquanto política territorial visava a implantação de projetos destinados à mineração, metalurgia e agropecuária (FERREIRA, 2014).

Assim, nasce como articulador das ações múltiplas dos grandes projetos o Programa Grande Carajás e em São Luís destacaram-se os empreendimentos do Projeto Ferro Carajás, pela CVRD, e do Consórcio ALUMAR. Os investimentos realizados ante a perspectiva da implantação desses empreendimentos impactaram significativamente a economia maranhense:

Os investimentos tiveram início em dezembro de 1980, com a aprovação do decreto lei 1.813. Em fevereiro de 1985, foram entregues os portos especializados da ALUMAR e Vale e a Estrada de Ferro Carajás, em um investimento total de US\$ 2,9 bilhões, gerando 1.300 empregos diretos e 1.200 indiretos. A segunda etapa do empreendimento, é relativa a construção da ALUMAR, que seria a responsável pela produção de alumina e alumínio. Esta etapa consumiu mais 1,5 bilhões de dólares, gerando 2.440 empregos diretos e 2.000 indiretos (VASCONCELOS, 2014, p. 68).

Quanto aos investimentos no setor habitacional, estes restringiram-se ao Instituto Previdenciário dos Servidores do Estado do Maranhão - IPEM, uma vez que as Cooperativas e a COHAB-MA reduziram sua participação em função da crise econômica. Em uma década o IPEM efetivou a produção de onze conjuntos habitacionais que corresponderam 4.177 unidades. Tais conjuntos se localizaram nos setores Norte e Leste da cidade.

Conjunto	Ano	Unidades Habit.
Ipem/Bequimão	1981	912
Henrique de La Roque I	1981	260
Henrique de La Roque II	1982	355
Solar dos Lusitanos	1983	158
Cohatrac IV (1ª etapa)	1984	498
Cohatrac IV (2ª etapa)	1985	499
Parque dos Nobres	1985	190
Residencial Angelim	1987	480
Cohatrac IV (3ª etapa)	1988	389
Residencial Primavera	1991	250

Fonte: RIBEIRO JUNIOR, 2001; FERREIRA, 2014.

Tabela 4 - Conjuntos habitacionais produzidos pelo IPEM em São Luís na década de 80.

Apesar de ter sua participação reduzida, foi nessa década que a COHAB-MA implantou seu mais significativo conjunto: a Cidade Operária em 1987/1988, com o equivalente a 7.500 unidades, localizado próximo ao recém-instalado Distrito Industrial. Este conjunto correspondeu a 45,47% do total de unidades construídas pela referida companhia, no período de 1967 a 1980. É interessante observar que este aglomerado habitacional já era cogitado desde os anos 70, ante a perspectiva de que São Luís passaria por mudanças significativas em sua base produtiva em decorrência da formação do complexo siderúrgico e Porto do Itaqui (FERREIRA, 2014; RIBEIRO JUNIOR, 1999).

Figura 23 - Matéria de jornal sobre previsão de entrega da Cidade Operária em 1986.



Fonte: O ESTADO DO MARANHÃO, 1986.

Mas em 1982, a COHAB-MA também produziu em Paço do Lumiar um grande complexo destinado a população de baixa renda: o conjunto Maioba (mais conhecido como Maiobão), com 4.770 unidades. A partir de então, essa área à margem esquerda da MA-201 tornou-se propícia à localização de conjuntos habitacionais, como Tambaú, Jaguarema, Paranã (I, II e III etapas) e Lima Verde (RIBEIRO JUNIOR, 1999).

Ante o cenário da crise econômica, o BNH acaba sendo extinto e suas atribuições são passadas a Caixa Econômica Federal (CEF). No período de 1989 até 1992 foram produzidos vinte e cinco conjuntos habitacionais, correspondentes a 9.035 unidades.

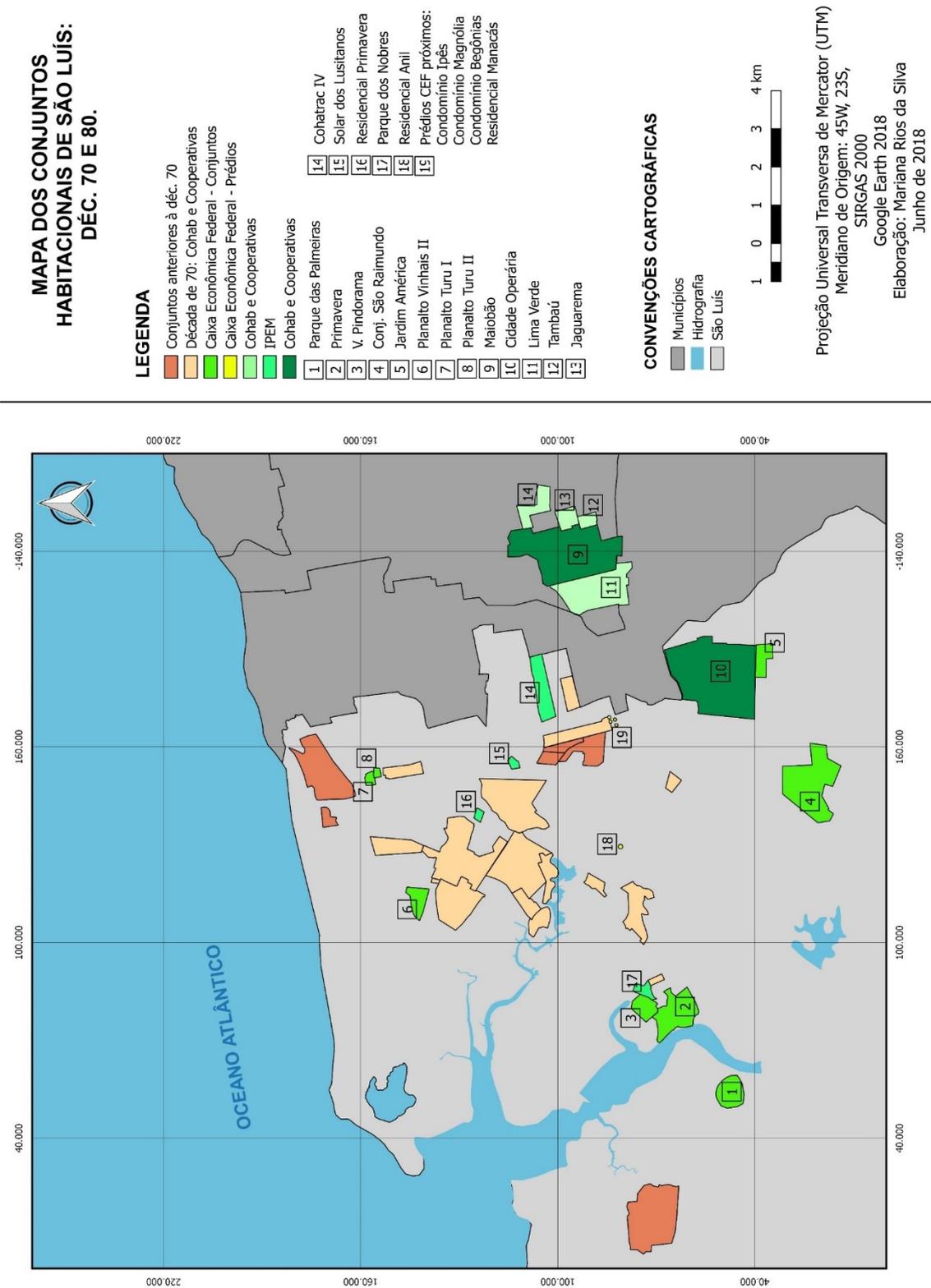
Conjunto	Ano	Unidades Habit.
Ipês	1989	224
Magnólia	1989	112
V. Pindorama	1989	12
Manacás	1989	224
Samambaia	1989	112
Begônias	1989	112
Parque das Mangueiras	1989	196
Anturius	1989	128
Planalto Turu I	1991	311
Planalto Turu III	1991	252
Jardim América	1991	1.748
H. Rodrigues	1991	96
Planalto Turu II	1992	250
Planalto Vinhais II	1992	125
N. Esperança	1992	196
J. Palmeira	1992	191
Cidade Operaria III	1992	217
N. Metropole	1992	146
Pirapemas	1992	136
Res. Anil	1992	196
São Raimundo	1992	3.500
Primavera	1992	250

Fonte: FERREIRA, 2014.

Tabela 5 - Conjuntos habitacionais produzidos pela CEF em São Luís 1989-1992.

Destaca-se que nesse período os conjuntos produzidos foram mais distribuídos espacialmente, devido ao alto preço das áreas não ocupadas em São Luís, quando comparadas às de São José de Ribamar e Paço do Lumiar. Dessa forma, os novos loteamentos passaram a se concentrar nas proximidades desses dois municípios, como pode ser verificado na imagem a seguir:

Figura 24 - Mapa esquemático de implantação dos conjuntos habitacionais produzidos nas décadas de 80 e 90.



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

Todavia, paralelamente ocorria um aumento da ocupação informal pelos movimentos populares demandadores de mais moradias, originando assentamentos espontâneos como João de Deus, São Bernardo, Divinéia, Vila Brasil e Vila Luisão, consolidando um padrão de segregação do tipo centro-periferia, no qual se estabelecem regiões para os diferentes grupos sociais, com as elites próximas ao centro e ao litoral e as classes populares na periferia.

Entre 1974-1998 foram ocupadas informalmente 49 áreas na capital maranhense. Estas ocupações se estabeleceram próximas aos conjuntos habitacionais que estavam sendo produzidos pelo Estado, uma vez que estes já possuíam infraestrutura necessária.

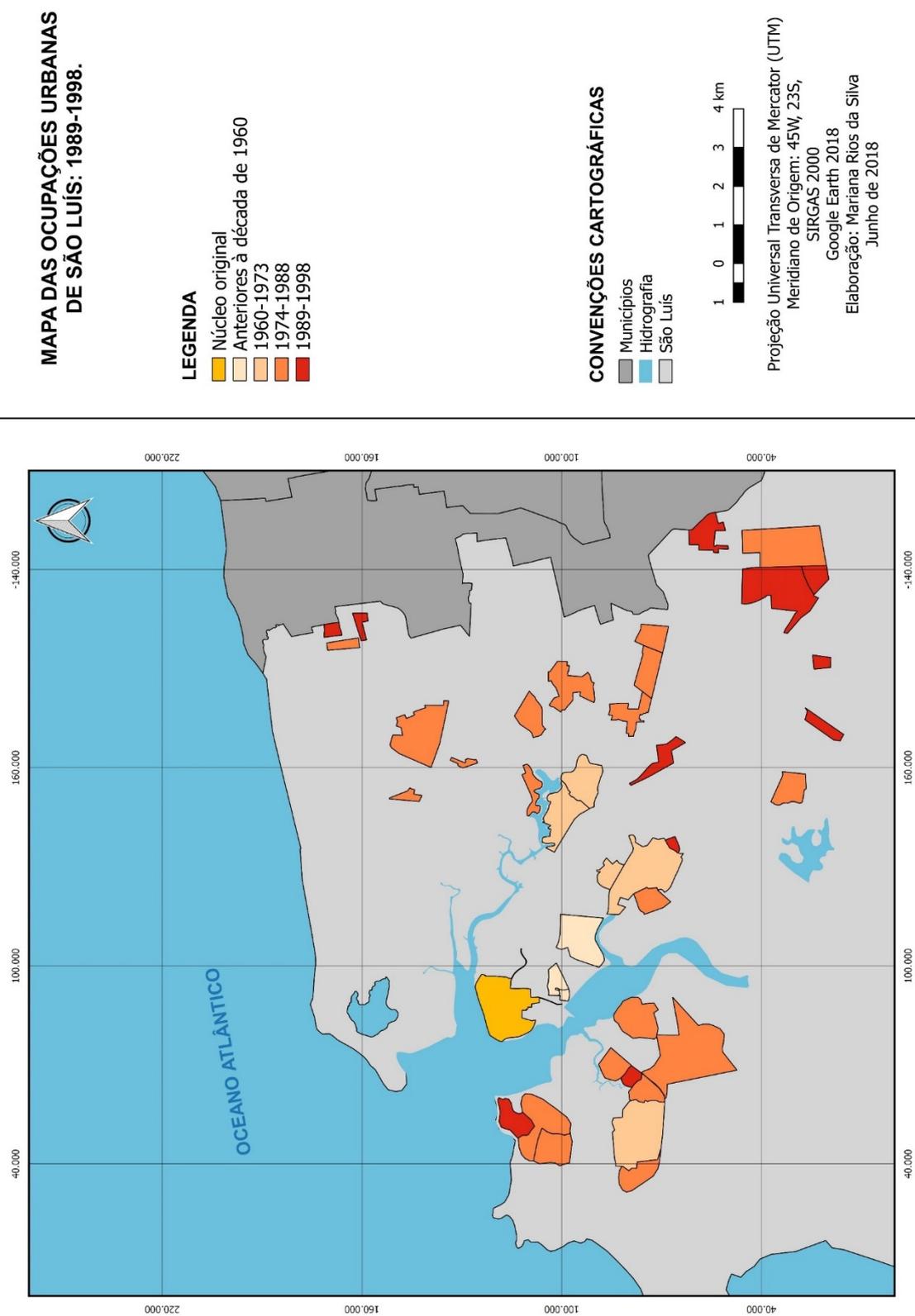
Conjunto	Ano
1930	Fátima.
1950	Goiabal.
1960-1973	Vila Palmeira, Coroado, Coroadinho, Santa Cruz, Vera Cruz, Anjo da Guarda.
1974-1988	João de Deus, Padre Xavier, S. Bernardo, Vila Brasil, Vila dos Frades, Cantinho do Céu, Divinéia, Nova Divinéia, Pica Pau Amarelo, Rio Anil, Novo Angelim, Santos Dumont, Vila Isabel Cafeteira, Vila da Paz, Bom Jesus, Menino Jesus de Praga, Vila Itamar, Vila Janaína, Vila Césamo, Vicente Fialho, Vila Isabel, Fumaê, Vila Nova, Vila Bacanga, Vila Embratel, Sá Viana, Mauro Fecuri I.
1989-1998	Bonfim, D. Luís, São Raimundo, Vila Conceição, Sitinho, Vila Funil, Vila Lobão, V. S. João, Vila Forquilha, Brisa do Mar, Sol e Mar, Ayrton Senna, Vila Luizão, Pavão Filho, Santa Clara, Santa Efigênia, Vila Vitória, Argola e Tambor, Apaco, Parque Roseana Sarney e Residencial Canudos.

Fonte: *apud* FERREIRA, 2014.

Tabela 6 - Áreas de ocupação identificadas em São Luís no período 1930-1998

No mapa a seguir pode ser observado um esquema das ocupações na Ilha de São Luís:

Figura 25 - Mapa esquemático das ocupações informais no território.

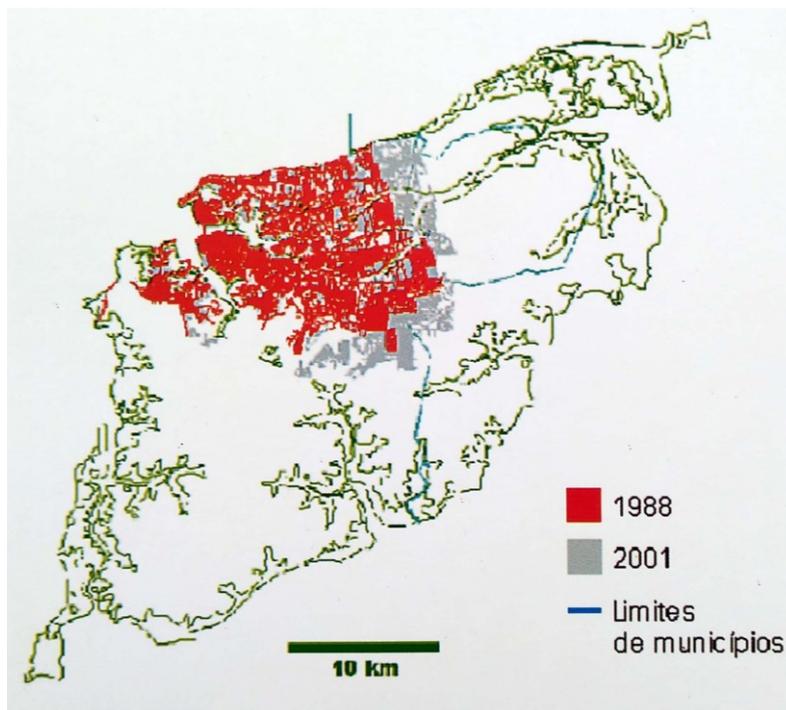


Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

Na década de 70 verificou-se o *duplo processo de ocupação direcionada*: de um lado um processo “espontâneo”, através da proliferação de ocupações irregulares de áreas urbanas; e por outro lado um processo “induzido” determinado pela implantação de grande número de conjuntos habitacionais de iniciativa privada próxima a loteamentos consolidados (ESPIRITO SANTO, 2006, p. 66) – grifo nosso.

O adensamento da ocupação do solo ludovicense fez com que o perímetro urbano fosse ampliado a Norte-Nordeste, e este acabou por avançar sobre os limites municipais de São José de Ribamar e Paço do Lumiar, compactando o uso do território insular e fazendo surgir o princípio daquilo que chamaríamos de Grande São Luís (RIBEIRO JUNIOR, 1999).

Figura 26 - Mancha urbana: 1988 e 2001. Comparação da mancha urbana da década de 80 com a mancha urbana de 2001, demonstrando o avanço sobre os municípios vizinhos.

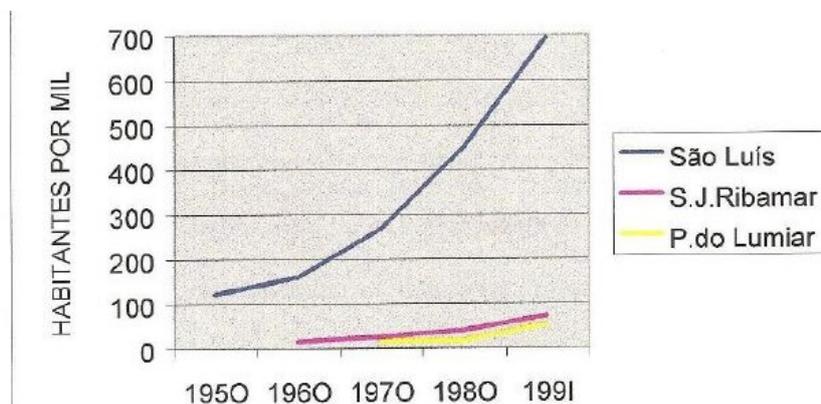


Fonte: ESPIRITO SANTO, 2006.

A década de 80 revelou a materialização da modificação econômica de São Luís, pois estavam implantadas as condições capazes de viabilizar a reprodução do capital no território. Assim, na primeira metade dessa década, os canteiros de obras dos empreendimentos industriais e portuários impulsionaram ainda mais o setor da construção civil, gerando postos de trabalho temporários, que elevaram o poder de atração da cidade

e favoreceram fluxos de migração de curta distância, resultando em um dos maiores crescimentos demográficos no período entre 1980 e 1991⁸ (FERREIRA, 2014).

Gráfico 1 - Crescimento demográfico da Microrregião da Aglomeração Urbana de São Luís, 1950-1991.



Fonte: FERREIRA, 2005 *apud* MOREIRA, 2013.

Esse adensamento posteriormente teve impactos positivos no comércio local, cujo capital até então concentrava-se na Rua Grande. A transformação dessa dinâmica ocorre devido crescimento de outros setores, com a instalação de lojas de departamentos de escala nacional, como Riachuelo (1983), Mesbla (1985) e Americanas (1989); e inauguração de shopping center's, entre eles o Tropical Shopping (1986), primeiro shopping da cidade; Lusitana Shopping (1990), até então o maior shopping de São Luís; e o Monumental Shopping (1995), construído ao lado do Tropical. Vale ressaltar áreas mais afastadas dessa nova centralidade econômica, mas que também possuíam a potencialidade de mercado consumidor, à exemplo da população da COHAB-Anil e COHATRAC, possibilitando a descentralização do capital a partir de equipamentos menores que shoppings, a exemplo do Pop Center e o Dalplaza Center (BURNETT, 2008; FERREIRA, 2014).

A instalação de shoppings centers implica uma lógica em termos de potencial do mercado consumidor e vantagens locacionais. Em São Luís, verifica-se que a implantação dos maiores empreendimentos com esse uso priorizou áreas beneficiadas

⁸ Segundo dados apresentados por Ferreira (2014), a população em 1980 consistia em 449.433 e aumentou para 696.371 pessoas em 1991.

com infraestrutura, sendo inicialmente selecionados bairros do “triângulo nobre”, cujos vértices são o Renascença, a COHAMA e o Calhau.

Enfim, os shopping centers influenciam na revalorização do espaço urbano, imprimindo à atividade comercial novo ritmo e até mesmo induzindo o uso do solo, com uma verticalização e concentração de construções em suas proximidades, impondo uma nova centralidade e ares de modernidade (LOPES, 2008; FERREIRA, 2014).

A construção de prédios, tanto residenciais como comerciais, com verticalização elevada, despontaram como a nova estratégia de produção do espaço urbano em São Luís nesse período, principalmente na área da Ponta D'Areia, São Francisco e Renascença, valorizando os terrenos situados nessas zonas (RIBEIRO JUNIOR, 1999).

Figura 27 - Bairro Renascença.

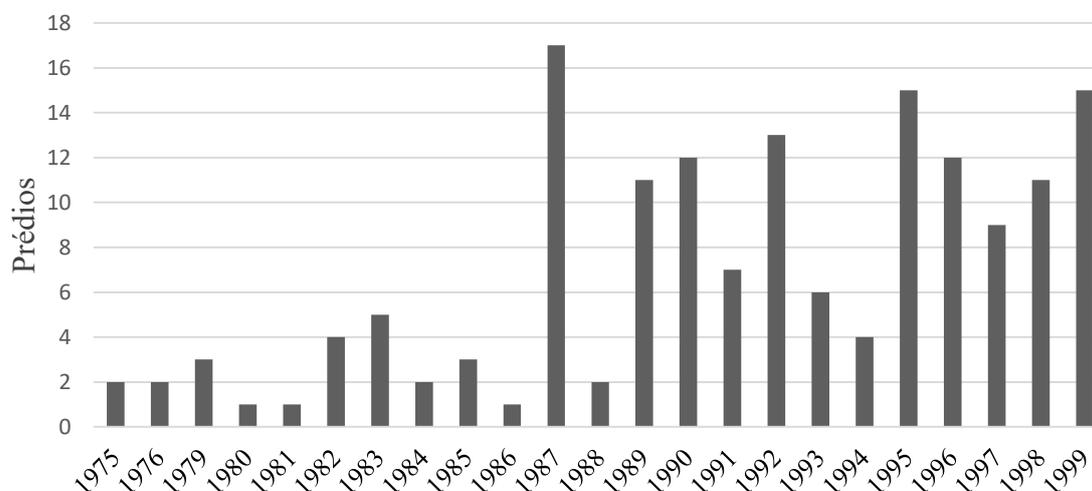


Fonte: ESPIRITO SANTO, 2006. Modificado pela autora para destacar o Monumental Shopping.

A partir de então a paisagem urbana começa a se modificar, à medida que foi viabilizada uma ótima oportunidade para se reproduzir o capital, já que "o funcionamento do mercado imobiliário faz com que a ocupação de [...] determinadas [...] áreas seja privilégio das camadas de renda mais elevadas, capazes de pagar um preço alto pelo direito de morar" (SINGER, 1980 *apud* FERREIRA, 2014, p. 100).

Como resultado, o número de prédios construídos na cidade de São Luís cresceu no intervalo 1975-1991 quando foram construídas setenta e três unidades. Aliado a esse processo, entre 1987 e 1997 o setor Norte de São Luís também passou a ser produzido, sobretudo pelo capital particular, que foi o responsável por mais 180 prédios.

Gráfico 2 - Prédios construídos em São Luís até o final da década de 90.



Fonte: ESPIRÍTO SANTO, 2006. Adaptado por RIOS, 2018.

Tendo em vista esses processos, o crescimento horizontal de São Luís foi acelerado entre o período de 1971 a 1996, pois foram incorporados mais de 250km², como pode ser visto na tabela 6. Isso implica que, de 1612 até o final dos anos 90, foi no o período estudado neste trabalho (anos 70, 80 e 90) que se materializam 88,77% do total da área efetivamente ocupada.

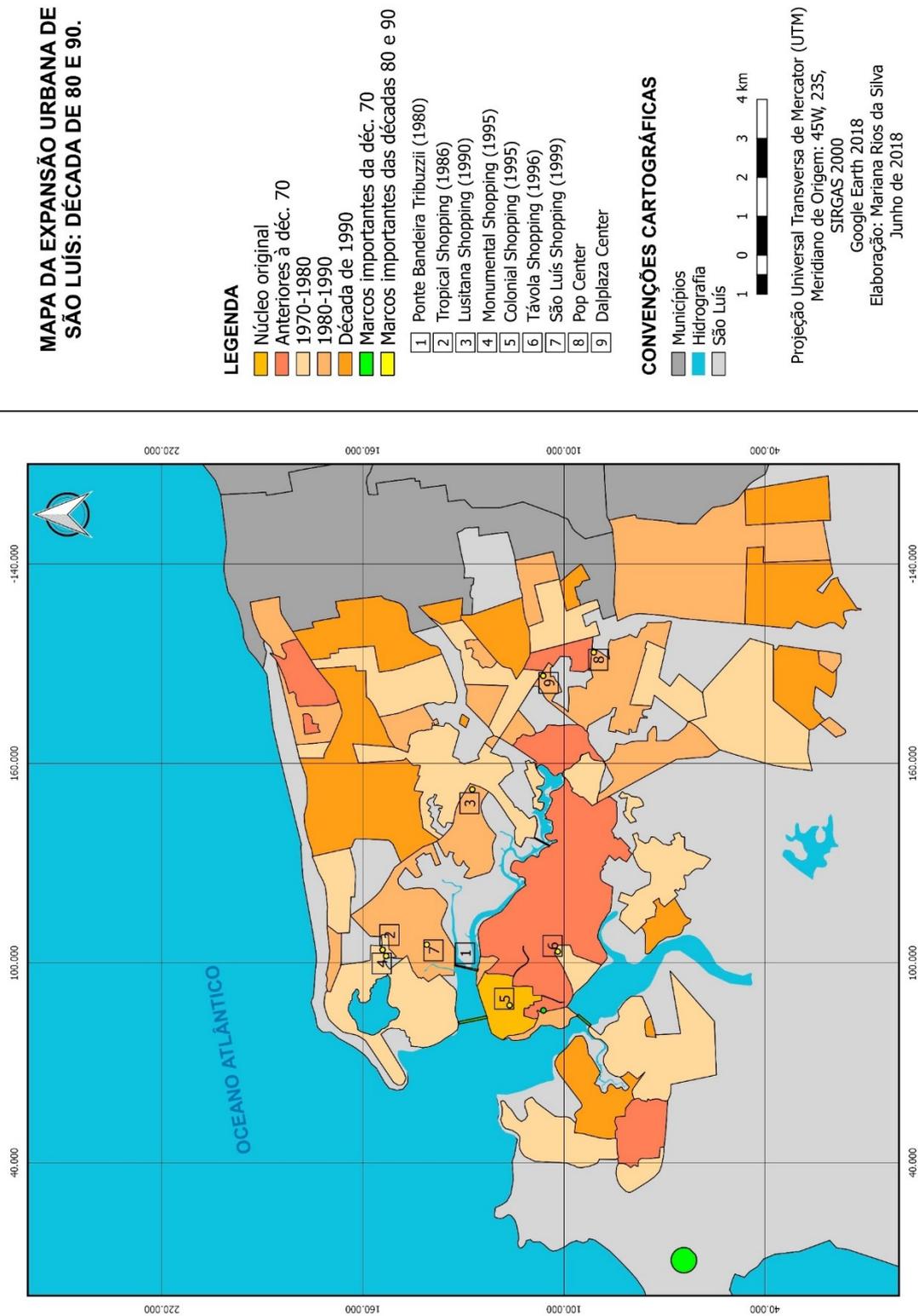
PERÍODO	ÁREA OCUPADA (KM ²)
1612-1950	7,17
1951-1970	9,87
1971-1988	233,49
1989-1996	38,71
Área ocupada até a déc 90	289,24
Área total atual	325,80

Fonte: FERREIRA, 1999 e 2002; LIMA; FERREIRA; et al., 2012 *apud* FERREIRA, 2014.

Tabela 7 - São Luís: crescimento horizontal, 1612-1996.

No mapa a seguir é perceptível a urbanização dispersa a qual São Luís foi submetida, evidenciando a estratégia de urbanização de determinadas áreas, a partir da abertura dos eixos de ocupação possibilitados pelas construções das pontes e barragem, como o setor Norte, o extremo do corredor Centro-Anil e ao longo das principais avenidas. Assim, através da representação gráfica, é irrefutável a descontinuidade da cidade produzida.

Figura 28 - Evolução urbana de São Luís: décadas de 80 e 90.



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

4.3 Planos Diretores e o crescimento urbano

Como vimos, a ideia de uma expansão da cidade de São Luís é bem anterior ao Plano Diretor. Foi, porém, na década de 70 que os problemas urbanísticos se agravaram e, justamente num panorama de crescimento desordenado e sem planejamento físico-territorial, surge a necessidade de imposição de medidas para a contenção, controle e direcionamento do uso e da ocupação do solo na cidade de São Luís. Assim, foi elaborado em 1974, por Wit-Olaf Prochnik - Arquitetura e Planejamento S.C.L. em parceria com a Prefeitura Municipal, o primeiro Plano Diretor da cidade e sua respectiva lei complementar de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, que definiram como diretrizes básicas três elementos: hierarquização das vias urbanas, organização do espaço urbano em zonas de uso diferenciado e preservação da paisagem (ESPÍRITO SANTO, 2006; PREFEITURA DE SÃO LUÍS, 1977).

Estas medidas tiveram por objetivos básicos disciplinar a circulação de veículos e de pedestres, bem como o desenvolvimento harmônico da cidade e assegurar a proteção ao meio ambiente natural, que induziram e resultaram na ocupação de determinadas áreas, assim como restringiram o uso de outras. O Plano consistiu em “um esforço no sentido de fornecer à cidade e à sua área os elementos básicos para iniciar um processo de planejamento coerente com as perspectivas que ora se lhe apresentam” (PREFEITURA DE SÃO LUÍS, 1977, p. 03).

Este esforço nasce da especulação quanto aos impactos que os empreendimentos do Projeto Carajás e da Siderúrgica de Itaqui poderiam gerar sobre o espaço e a população ludovicense. Destarte, essa perspectiva definiu dois aspectos adotados para orientar o planejamento: organização do espaço e recursos humanos. Tem-se como objetivos gerais:

- a) proporcionar a São Luís condições para receber o impacto dos grandes investimentos programados;
- b) estabelecer uma política adequada de uso da terra;
- c) definir as condições de equilíbrio entre a ocupação e o meio-ambiente;
- d) indicar hipóteses de desenvolvimento urbano, de modo a obter uma utilização racional das diferentes áreas, mesmo fora dos limites municipais;
- e) promover a adequação dos mecanismos da administração municipal ao sistema de planejamento proposto;

f) estimular a coordenação intergovernamental para o desenvolvimento das funções urbanas e regionais de São Luís.

A metodologia adotada na elaboração do Plano consistiu em obter inicialmente o retrato mais fiel das condições da época, através de estudos e pesquisas básicas, e relacioná-lo ao impacto dos investimentos programados e em andamento, tendo em vista proteger os valores de São Luís e, ao mesmo tempo, preparar o espaço e a população para recebê-los.

Segundo Venancio (2011, p. 81):

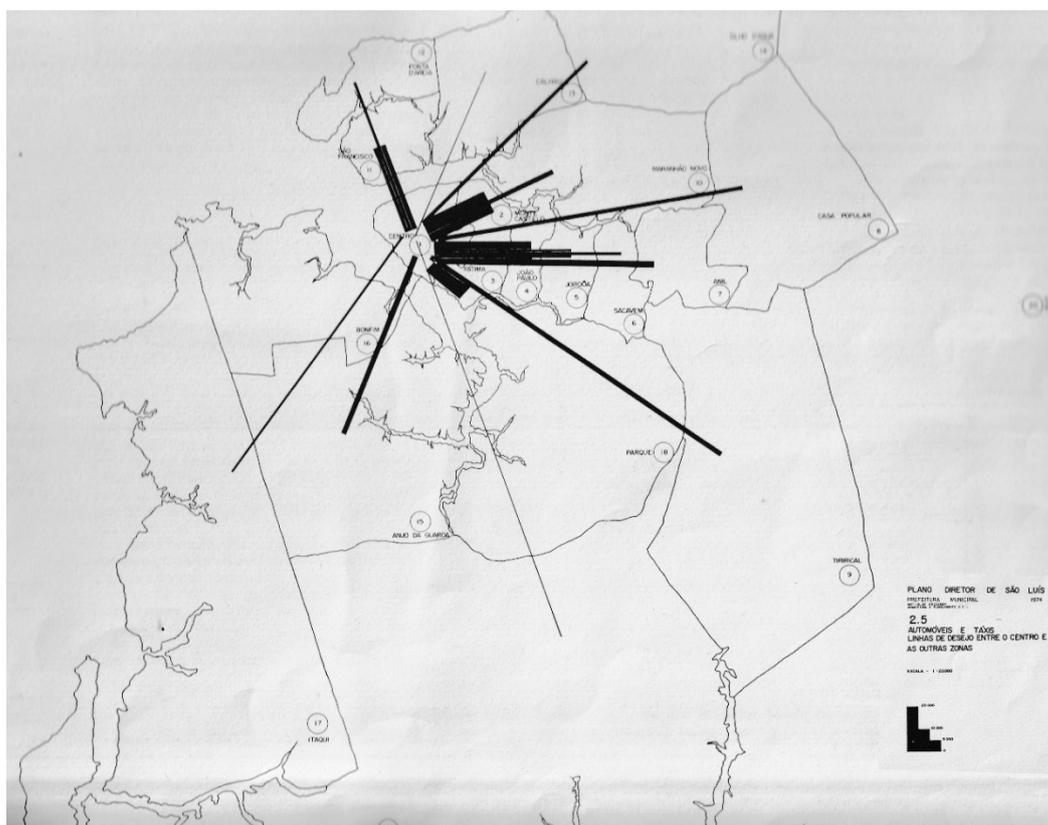
Preparar a cidade para o seu desenvolvimento era o grande objetivo, o primeiro objetivo do Plano Diretor de São Luís de 1974. Dizer preparar a cidade para seu desenvolvimento apresenta um primeiro sentido: o de uma cidade existente, ou um espaço existente que deveria receber o desenvolvimento que se previa fosse acontecer.

No segundo sentido, preparar para seu desenvolvimento significava aproveitar a urbanização como um instrumento de crescimento econômico em si, mediante o crescimento dos mercados fundiário e imobiliário, da indústria da construção civil e do próprio turismo (VENANCIO, 2011).

Desta forma, salvo os bairros que se formaram em ocupações irregulares, geralmente em áreas ambientalmente frágeis (mangues e alagados - áreas abaixo da linha de preamar) pode-se dizer que o plano teve êxito ao propor um reordenamento territorial, invertendo a tendência natural (até a década de 1970) em se adensar os limites próximos ao Centro e a ponta do São Francisco, na criação de uma cidade dispersa (VASCONCELOS, 2014).

Segundo Plano, os maiores fluxos populacionais deveriam ocorrer do centro para os bairros, numa previsão de quatro áreas de maior concentração e distribuição de tráfego a partir da hierarquização viária: Centro; Praias; Porto e Área Industrial; e bairros do eixo Centro-Anil (Monte Castelo, Raimundo Corrêa, Fátima, Alemanha, Caratatiua, João Paulo, Cerâmica).

Figura 29 - Linhas de desejo entre o Centro e outras Zonas.



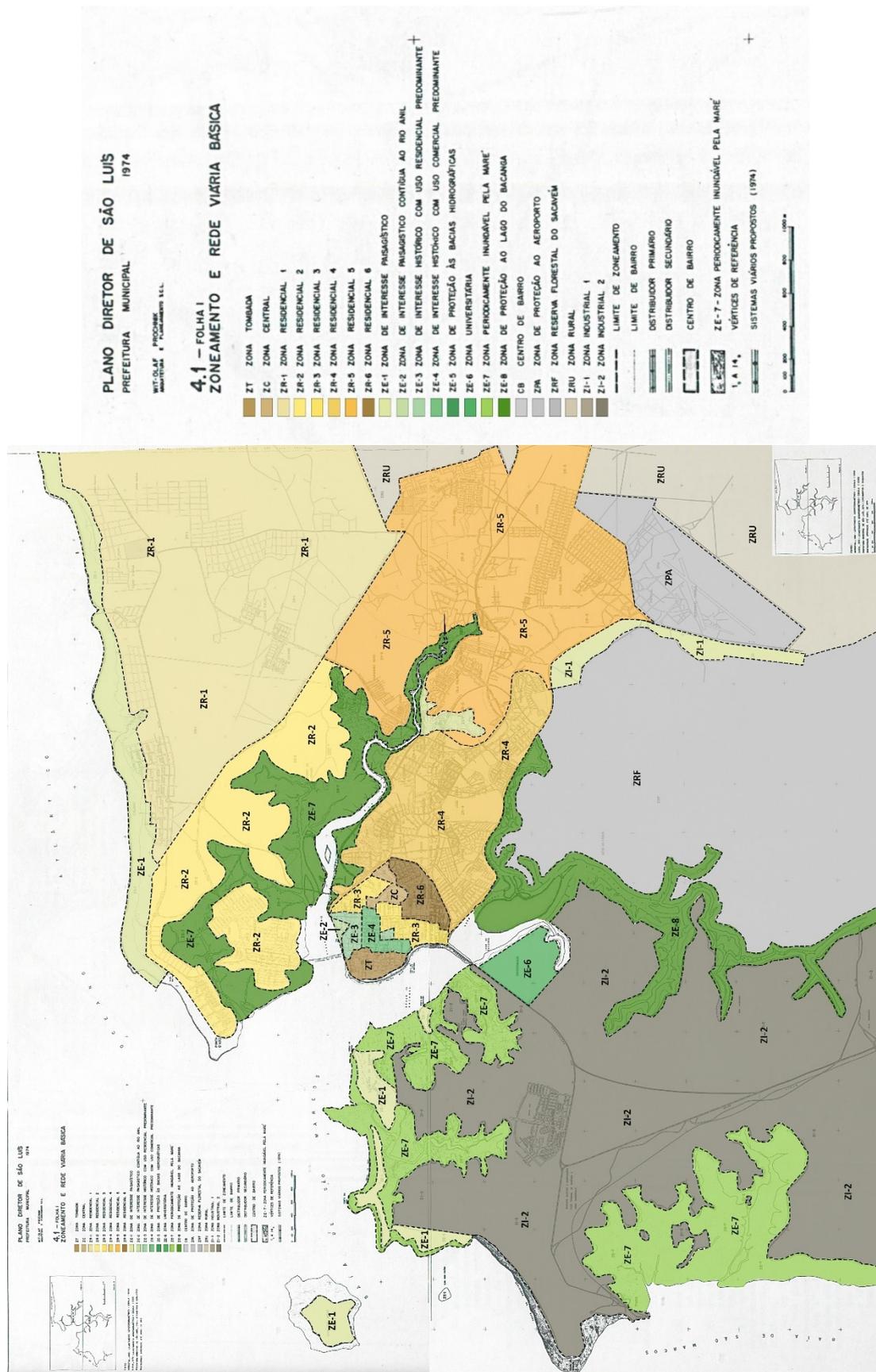
Fonte: PREFEITURA DE SÃO LUÍS, 1977.

No caso da área central, especificamente entre os bairros Monte Castelo, Fátima e João Paulo, que aliado ao Anil, já constituíam naquela data sub-centros de bairro, permanecendo consolidados até hoje (ESPIRITO SANTO, 2006, p. 76).

O segundo fluxo populacional induzido pelo PD/74 ocorreria entre a área central e o Itaqui, por constituir zona de uso previsto como fundamentalmente industrial. Também foi previsto no plano o crescimento das áreas da Ponta D'Areia, Olho D'água, Tirirical e Itaqui (ESPIRITO SANTO, 2006).

Na figura 30 destacamos a organização prevista para cidade, baseada no zoneamento. Assim, é notável a indicação das áreas a Norte quase que exclusivamente para o uso residencial, com ZR-1 correspondendo as regiões do Calhau e Ponta d'Areia e, a ZR-2, aos bairros São Francisco e Basa; além da ZR-4 e ZR-5, extremo do eixo Centro-Anil e um dos maiores fluxos populacionais indicado pelo PD/74 (essa análise fica mais evidente ao observamos a figura 33, na qual há uma clara intenção de induzir o adensamento dessas áreas); enquanto a gleba do Itaqui-Bacanga fica destinada predominantemente ao uso Industrial.

Figura 30 - Zoneamento proposto pelo Plano Diretor de 1974.



Fonte: Base: PREFEITURA DE SÃO LUÍS, 1977. Marcação das zonas elaborada pela autora, 2018.

Em relação ao sistema viário, foi necessária a complementação da rede existente, aumentando sua capacidade, para dar maior fluidez ao tráfego e melhorar o acesso das novas áreas de uso residencial industrial. Esta ação norteava a ocupação do espaço urbano através da implementação/prolongamento de vias relevantes, como o prolongamento da Av. dos Franceses para o Sacavém, ponte Bandeira Tribuzzi, eixo viário Tirirical-Sacavém, Av. Presidente Médici (atual Av. dos Africanos), Anel Viário, Via Marginal do rio Bacanga (em área urbanizável) e Via Marginal do rio Anil (em área urbanizável).

Figura 31 - Proposta de malha viária segundo Plano Diretor de 1974.



Fonte: VENANCIO, 2011.

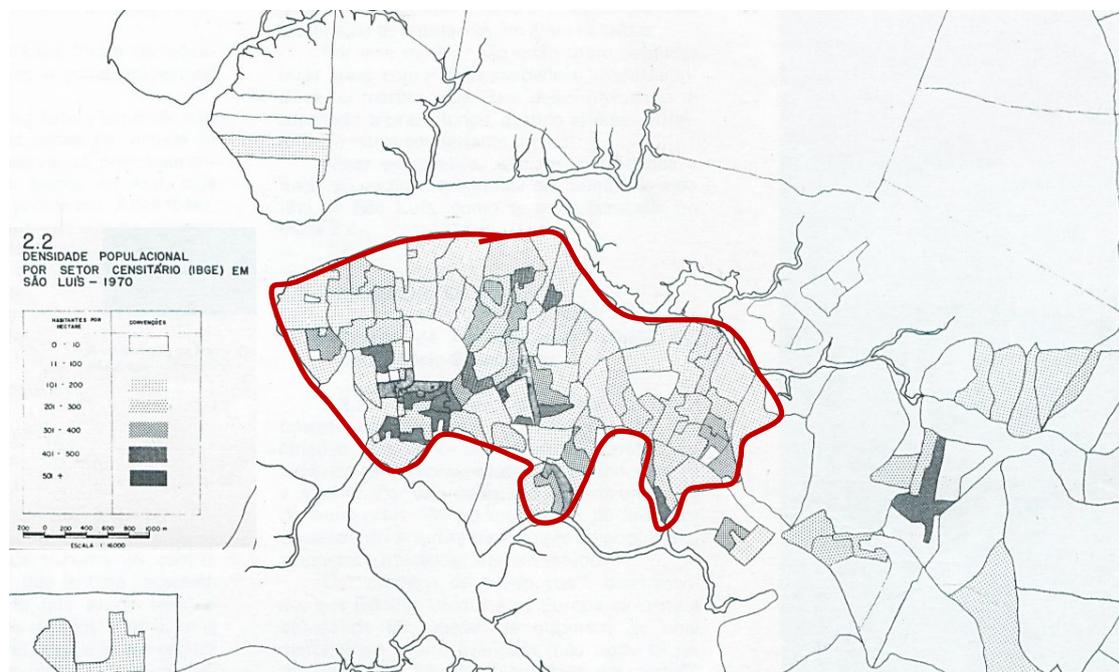
Em relação ao assentamento populacional, portanto, o PD/74 e sua respectiva Lei de Zoneamento definiram duas áreas prioritárias de ocupação residencial. Uma no extremo leste do corredor Centro-Anil, onde já se localizavam os primeiros conjuntos habitacionais implantados pela COHAB, e outra área nas proximidades do rio Bacanga.

O corredor Centro-Anil apresentava facilidades na complementação de infraestruturas, além de manter as relações de trabalho da população, já que se localizava em área próxima ao Distrito Industrial, aliado ao fato desta área possuir densidades muito

baixas. E a área do rio Bacanga foi considerada prioritária porque foram criadas condições favoráveis à urbanização, em função da construção da Barragem do Bacanga (ZR, que permitiu a ocupação de trechos antes inundáveis). “Estes fatores aliados a uma certa disponibilidade de terra (8,3 ha) e ao seu caráter transicional, justificam a intensificação do uso residencial nesta área” (PREFEITURA DE SÃO LUÍS, 1977, p. 15; ESPÍRITO SANTO, 2006).

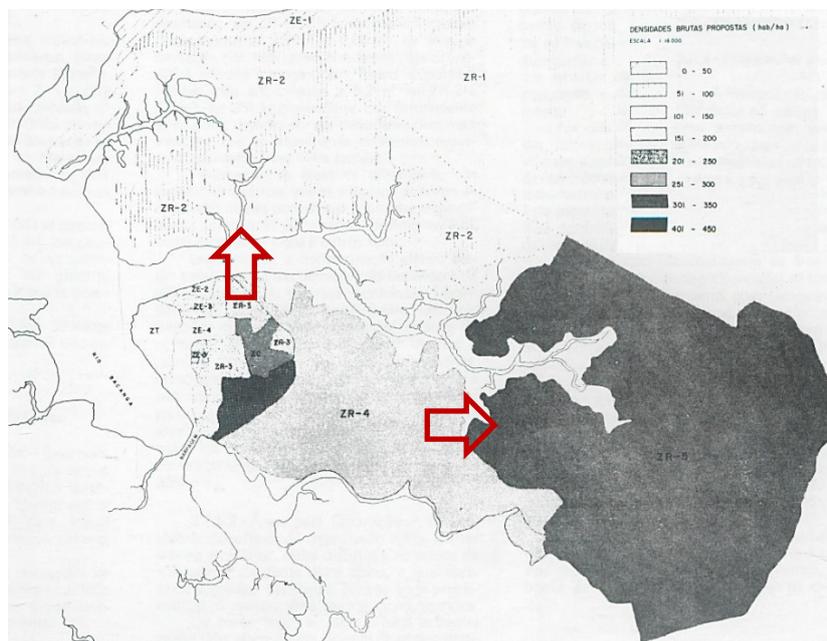
Nas demais zonas residenciais da cidade o crescimento seria mais oneroso, tanto do ponto de vista econômico quanto social devido às densidades altas, malha urbana inadequada, problemas de conservação do meio-ambiente e distância. Por este motivo, concluiu-se que o crescimento destas zonas não deveria ser estimulado. Na figura 32 é possível observar as densidades mais elevadas principalmente na área central e ao longo do corredor Centro-Anil (área destacada em vermelho), enquanto na figura 33 nota-se a intenção de adensar as áreas mais a leste desse corredor e também o setor Norte, consolidando a ocupação da nova região incorporada.

Figura 32 - Densidade populacional estimada por setor censitário



Fonte: MARANHÃO, 1977. Modificado pela autora para indicar áreas mais adensadas.

Figura 33 - Densidade populacional proposta. Indicação em vermelho das áreas prioritárias.



Fonte: MARANHÃO, 1977. Modificado pela autora para indicar áreas prioritárias quanto ao adensamento segundo o Plano Diretor/74.

Enfim, o Plano Diretor de 74 tinha o papel de orientar as demandas sociais e econômicas nas décadas de 1970 e 1980, seu período de vigência, quando São Luís sofre uma significativa transformação na sua ocupação territorial. A ideia de construção de uma nova cidade com bairros modernos ainda seria a base do pensamento para revisão da legislação urbanística feita na década de 90.

Burnett, citando Marques, coloca alguns fatores que levaram a prefeitura a revisar o Plano Diretor, entre eles, “um crescimento populacional de 85% em apenas cinco anos” (MARQUES *apud* BURNETT, 2007, p. 187) provocado por “modificações na estrutura fundiária do campo maranhense e pela atratividade que a capital, como destinatária dos grandes investimentos econômicos, começa a provocar nos movimentos migratórios até mesmo dos estados vizinhos”.

Com tudo isto acontecendo, a Prefeitura se decidiu por um novo Plano Diretor para o Município em dezembro de 1992 e pela criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Municipal (IPLAM), com o objetivo de unificar suas ações de planejamento.

O novo Plano Diretor, aprovado juntamente com sua Lei Complementar de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, foi instituído “como

instrumento normativo e orientador dos processos de transformação urbana, nos seus aspectos políticos, sociais, físico-ambientais e administrativos, prevendo instrumentos para sua implantação e execução” (PREFEITURA DE SÃO LUÍS, 1992, p. 59).

O PD/92 foi dividido em Objetivos, Diretrizes, Instrumentos e títulos específicos que norteavam as políticas públicas de Preservação do Meio Ambiente, Patrimônio Cultural, Habitação, Transporte, Desenvolvimento Econômico e Tecnológico e um título final determinava critérios para um Sistema de Planejamento e Gestão Urbana.

Os objetivos, de cunho político, sociais, físico-ambientais e administrativos, apresentam um leque de intenções com a qualidade e a oferta de prestação de serviços públicos e a qualidade do ambiente urbano; com a transparência da ação do governo e a ampliação do acesso à informação por parte da população; com a melhoria da qualidade de vida na cidade e a redução das desigualdades entre suas regiões; com a eliminação do déficit de infraestrutura, equipamentos sociais e serviços urbanos que pudessem contemplar, de modo especial, a população de baixa renda; além de preocupar-se com as populações mais carentes e determina a criação de Zonas de Interesse Social (ZIS), que buscavam assegurar a permanência de núcleos populares já consolidados.

Para Venancio (2011) é interessante observar como se manifestam alguns dos problemas sentidos na cidade, como a questão do transporte coletivo, visando sua melhoria e garantindo aos usuários maior cobertura, maior frequência, pontualidade, segurança, conforto e tarifa justa.

Entretanto, apesar dos objetivos estabelecidos no PD/92, a elaboração deste não contemplou de fato a participação popular como princípio do planejamento urbano, colocando em evidência a forma de planejamento centralizado nas decisões e ações apenas pela via do Estado, ficando claro em seu artigo 1º que o plano é “o instrumento básico de um processo de planejamento municipal para implantação da política de desenvolvimento urbano, norteando a ação dos *agentes públicos e privados*, através dos objetivos, diretrizes, instrumentos e disposições gerais” – grifo nosso.

Segundo Ferreira (1999) *apud* Moreira (2013, p. 83):

Isso implica que, se considerou como agentes sociais apenas o Estado (agente público), e os agentes privados, isto é, os detentores de capital, os “proprietários” de terra e os promotores imobiliários; não se levou em conta os agentes sociais que já se constituíam desde 1950 (áreas de ocupação), sendo que, porém, sua participação é indicada para efeito, somente, de materializar o assistencialismo.

Aprovada na mesma data do Plano Diretor, a lei complementar nº 3.253 instituiu o novo Zoneamento, Parcelamento, Usos e formas de Ocupação do Solo Urbano, dividindo o município em 38 tipos de Zonas, estruturadas em uso residencial, turístico, administrativo, industrial, preservação histórica, proteção ambiental, corredores e etc.

Figura 34 - Esquema da estrutura da Lei nº 3.253.

Capítulo I NORMAS GERAIS	Capítulo II ZONEAMENTO	Capítulo III LIMITE DAS ZONAS	Capítulo IV USO E OCUPAÇÃO DAS ZONAS	Capítulo V PARCELAMENTO DO SOLO	Capítulo VI PRESERVAÇÃO E FORMAÇÃO DE ÁREAS VERDES	Capítulo VII OCUPAÇÃO DOS LOTES	Capítulo VIII ESTACIONA- MENTOS	Capítulo IX DISPOSIÇÕES GERAIS	Capítulo X HIERARQUIA VIÁRIA	Capítulo XI DEFINIÇÕES	Cap. XII DISPOSIÇÕES FINAIS
Conteúdo	Divide o Município em Zonas, para fins de utilização urbana e/ou rural (38 tipos de Zonas, em 54 áreas e 66 corredores. Total de 120 áreas urbanísticas)	Apresenta Memórias das Zonas Urbana e Rural (forma textual)	Dispõe sobre: Usos, Dimensão e Testada Mínima dos Novos Lotes, ATME, ALLMI, Alçamento Frontal e Gabarito	Determina os tipos de Parcelamento do Solo e a Infra-estrutura Urbana mínima necessária para cada tipo e porte de empreendimento	Complementa artigos referentes à ZPA e ZRP, faixas de proteção ambiental e critérios para sua ocupação	Estabelece critérios para a localização da edificação sobre o lote: recuos laterais e de fundo, taxa máxima de impermeabilização e iluminação/ventilação e Elementos da Construção	Dispõe sobre Estacionamentos: dimensões e quantidade mínima de vagas (de acordo com o uso do imóvel)	Estabelece os Empreendimentos de Impacto, de Interesse Social, Licenças e Infrações para obras irregulares	Classifica as Vias e suas Dimensões Mínimas, estabelece Faixas <i>non aedificandi</i>	Apresenta o "Glossário Técnico" dos termos apresentados na Lei	Anexos: Lay out das Vias, Tabelas, Listagem de Categorias de Usos e Mapas
Objetivos	Definir os parâmetros de desenvolvimento urbano e rural	Ordenar a ocupação do solo e oferecer transparência à cidade	Fornecer diretrizes equilibradas para a urbanização e ocupação do solo	Garantir a organização físico-espacial urbana/rural, induzindo a infra-estrutura	Equilibrar as áreas livres, verdes e edificadas, mantendo a qualidade ambiental	Estimular o uso eficiente do espaço urbano, tornando a densidade gerenciável	Garantir a utilização equilibrada da via pública	Otimizar e maximizar o uso da terra para justiça social no uso do solo	Garantir ampliação do sistema viário sem indenização de beneficiários e maior área verde	Esclarecer os termos da Lei, permitindo transparência nos processos de análise e aprovação	Permitir rápida e precisa visualização do zoneamento
Problemas	- Áreas de interesse ambiental classificadas como urbanizáveis e vice-versa; - Usos Especiais não aparecem em nenhuma Zona; - Nomenclatura quanto ao Estado da Cidade e Agenda 21; - Transição em diferentes fases da cidade	- Zonas não respeitam loteamentos já aprovados; - Limites imprecisos e incorretos - Limites de SL diferem da legislação estadual; - Toponímia desatualizada	- Tabela de Usos está incompleta; - Zonas sem uso; - Testadas e Dimensões Mínimas dos Lotes não condizem com a realidade; - Gabaritos restritivos e/ou abusivos em várias zonas; - Estratifica a cidade e impede o desenvolvimento	- Desatualizado frente à legislação federal, estadual e municipal; - Não contemplam todos os tipos de Parcelamento do Solo; - As vilas não apresentam especificações; - Afeta a legislação do imobiliarismo ativo	- Redação imprecisa e omissa sobre Pilotis, Mezanino, Ocupações, em Declividade - Tabela de Poços de Iluminação e Ventilação irreal; - Obsrui o desenvolvimento por não refletir os papéis; - Cria situações inadequadas na densidade	- Erros gráficos; Dimensão ultrapassado para as necessidades da cidade; - Inexistência de "Pólos Geradores de Tráfego"; - Trazem prejuízos ao tráfego que se refletem em toda a cidade	- Redação imprecisa e omissa sobre Pilotis, Mezanino, Ocupações, em Declividade - Tabela de Poços de Iluminação e Ventilação irreal; - Obsrui o desenvolvimento por não refletir os papéis; - Cria situações inadequadas na densidade	- Redação imprecisa e omissa; Impacto super dimensionados; Infrações juridicamente irreais e inaplicáveis; - Falta de monitoramento do Poder Público torna a legislação inflexível	- Inexistência do PD Viário - Dissociação c/ os projetos da SEMTUR - Áreas <i>non aedificandi</i> eliminam lotes pequenos; - Cria insatisfações em parcela dos proprietários de imóveis	- Glossário incompleto; - Falta de vários termos utilizados na Lei; - Má redação dos termos listados; - Omissões e erros retardam o processo de análise e aprovação e permitem "interpretações" dos projetistas	- Anexos dissociados dos artigos da Lei; - Mapas e gráficos de má qualidade visual; - Favorece erros na localização de imóveis e prejudica a análise e aprovação dos projetos

Fonte: ESPIRITO SANTO, 2006.

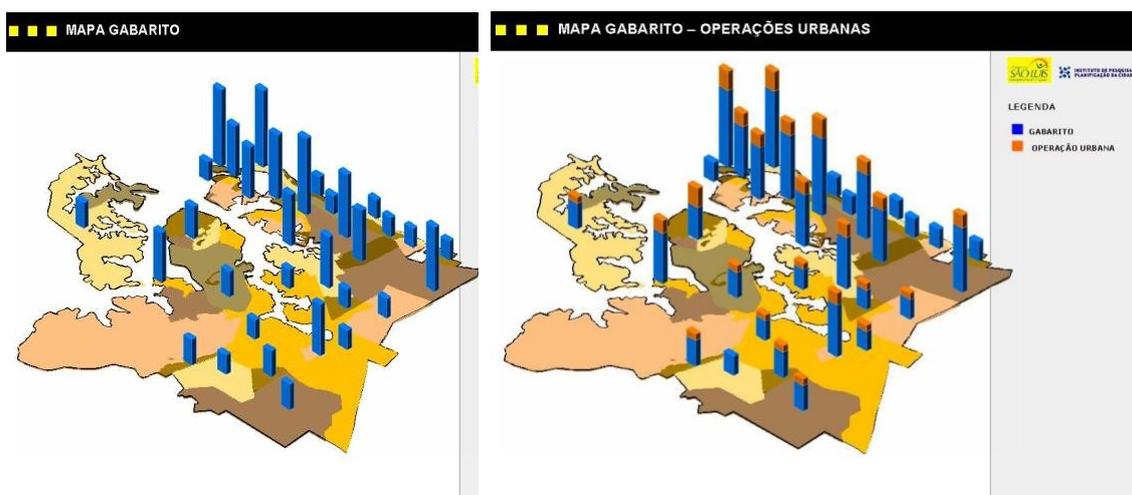
Essa lei teve em vista os seguintes objetivos:

- I. orientar e estimular o desenvolvimento urbano;
- II. minimizar a existência de conflitos entre as áreas residenciais e outras atividades sociais e econômicas;
- III. permitir o desenvolvimento racional e integrado do aglomerado urbano;
- IV. assegurar concentração urbana equilibrada, mediante o controle do uso e do aproveitamento do solo;
- V. assegurar a reserva de espaços necessários à expansão disciplinada da cidade.

Porém, destacamos, segundo Espírito Santo (2006, p.80), como um dos principais objetivos da Lei de Zoneamento de 1992 “o incentivo à ocupação dos vazios urbanos existentes em quantidades significativas na cidade”, promovendo o adensamento de determinadas áreas, a exemplo do Renascença, Ponta d’Areia e corredores principais, as avenidas que atravessavam a cidade na área nobre.

Segundo Espírito Santo (2006), o incentivo a essa ocupação foi efetivado através dos índices urbanísticos, que em vários trechos da área urbana tiveram, por exemplo, seu gabarito ampliado de forma significativa (como pode ser visto na figura 35), de seis para doze pavimentos, reforçados pela implantação do solo criado, que possibilitou edifícios de até 15 andares.

Figura 35 - Gabaritos estabelecidos pelo PD/92, operações urbanas PD/92.



Fonte: VENANCIO, 2011.

Apesar das falhas apresentadas, como a maior valorização de áreas já consideradas nobres da cidade, ainda assim é fundamental notar que o Plano Diretor de 1992 foi importante e interferiu na configuração espacial da cidade, especialmente porque foi neste plano que aconteceu uma percepção correta dos imensos vazios criados na cidade pela urbanização dispersa.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho monográfico dedicou-se ao estudo evolutivo da formação urbana de São Luís/MA entre os anos 1970 até 1990, observando quais processos ocorreram e que resultaram na forma urbana que visualizamos. Para isso buscou-se uma fundamentação teórica sobre cidade e forma urbana, além de um breve panorama histórico sobre o desenvolvimento da cidade desde o século XVII até início do século XX. Ademais, destacamos como principal contribuição para a temática urbana a produção de mapas (figuras 21 e 28) que exemplificam como ocorreu a ocupação do território na cidade de São Luís, evidenciando a forma urbana resultante dos processos explanados.

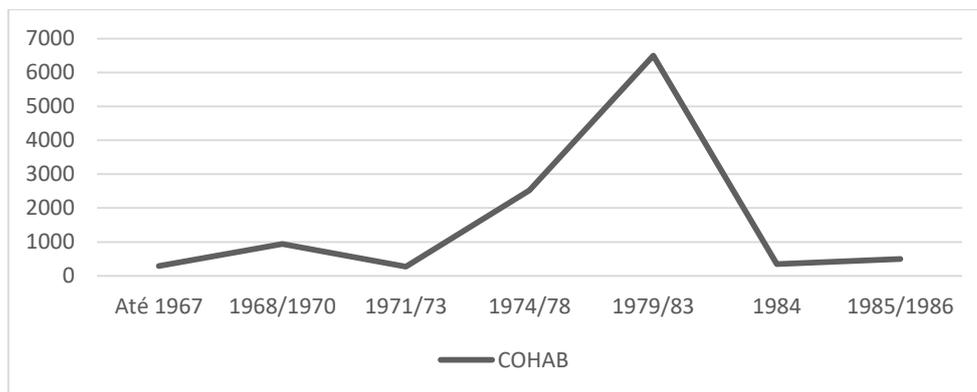
Os levantamentos bibliográfico e iconográfico foram realizados nos arquivos da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UEMA, no acervo do APEM e em bibliotecas particulares.

Enfim, tendo em vista os dados levantados, destacamos que a produção do espaço urbano da capital maranhense intensificou-se a partir de 1970, quando o Estado ampliou suas ações e estratégias visando possibilitar a reprodução do capital e expansão da cidade.

Enquanto principal agente desse processo, suas ações consistiram na melhoria e ampliação do sistema viário, abrindo eixos de crescimento, no qual destacam-se as construções das pontes Newton Bello (1968) e José Sarney (1970), assim como da barragem do rio Bacanga, as quais permitiram a incorporação de novas áreas, sobretudo no que se refere aos setores Norte/ Nordeste e Oeste. Posteriormente, já nos anos 80, com a construção da ponte Bandeira Tribuzzi, que possibilitaria a ocupação da área do Calhau e Vinhais/COHAMA.

Evidenciou-se também a atuação do Estado enquanto promotor imobiliário, por intermédio da COHAB (no gráfico a seguir pode-se observar a intensificação da produção habitacional pela referida Companhia entre o período entre 1974 e 1984), IPEM e Cooperativas, resultando na implantação de diversos conjuntos residenciais, e na consequente valorização das terras não ocupadas entre esses conjuntos e a cidade existente então. Nas figuras 19 e 24, pode-se observar a implantação desses conjuntos e a presença dos grandes vazios urbanos entre eles.

Gráfico 3 - Evolução da produção habitacional promovida pela COHAB-MA.



Fonte: VASCONCELOS, 2014. Adaptador pela autora, 2018.

Além dos incentivos à expansão da cidade e do crescimento no setor construtivo, os anos 70 marcam o início dos investimentos no setor industrial, que se desenvolveu mais satisfatoriamente na década de 80, com a criação do Programa Grande Carajás e instituição do distrito industrial de São Luís e construção o Porto do Itaqui (1971).

Posteriormente, sobretudo nos anos 90, a dinâmica de produção do espaço da capital maranhense foi alterada com as construções dos shopping centers, estabelecendo uma nova urbanização através da verticalização e concentração de construção nas suas proximidades, além da consequente substituição do uso do solo residencial pelo comercial nas principais avenidas da cidade.

Entretanto, o processo de produção do espaço dessa cidade refletiu contradições sociais, observadas na segregação socioespacial, que também se expressa por intermédio da dotação de infraestrutura, na qual uma parcela da população menos capitalizada se organiza através das áreas de ocupação (figura 25).

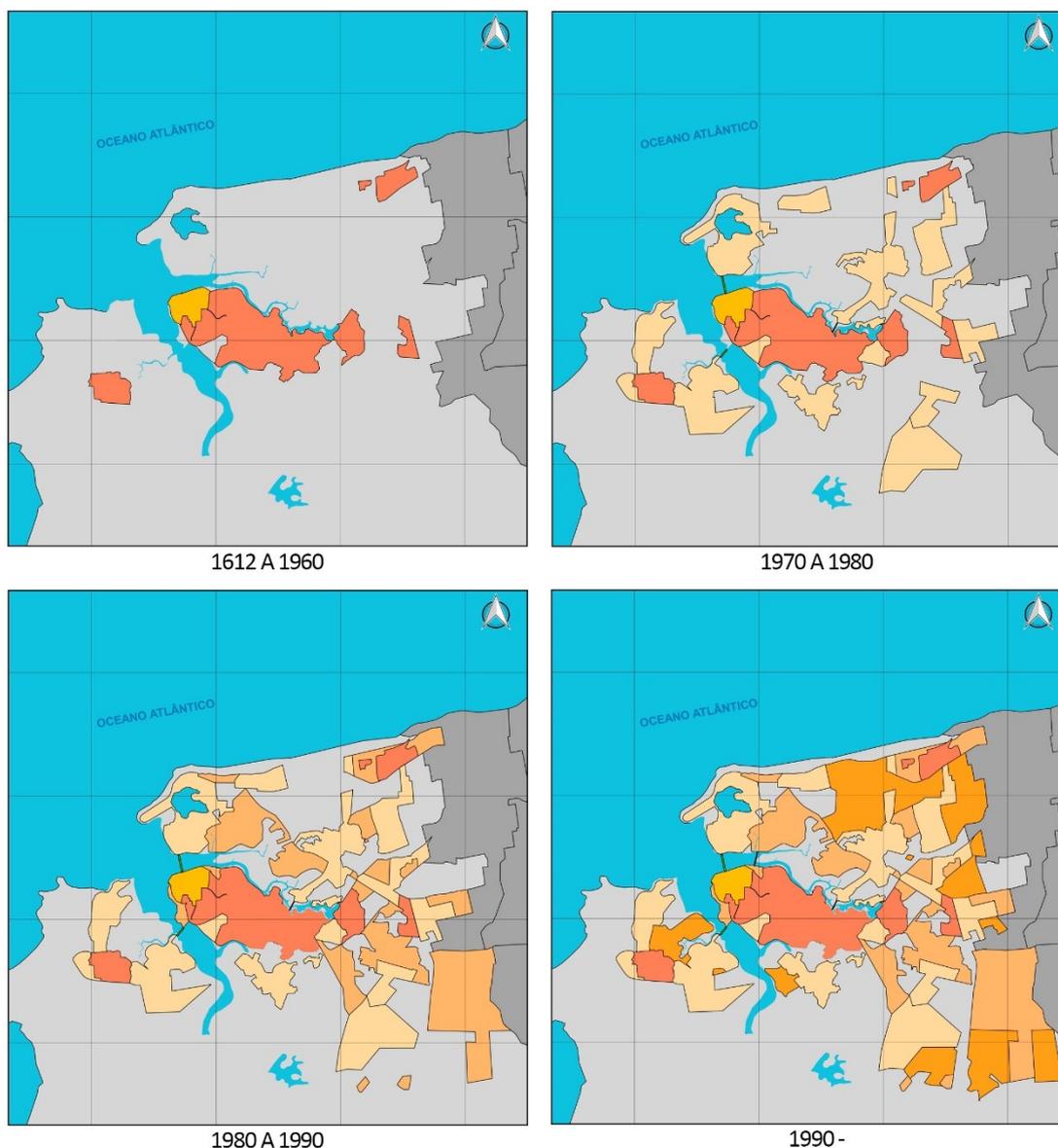
Com agravamento dos problemas urbanos decorrentes do crescimento desordenado de São Luís, o Estado estabelece ações no intuito compreender o processo de urbanização e intervir na organização desse espaço por intermédio do Plano Diretor de 1974, primeiro plano da cidade, e sua lei complementar de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano. Observa-se que os mecanismos disciplinadores da urbanização ludovicense foram pouco implementados, tendo uma revisão somente dezoito anos depois, em 1992.

Entretanto, mesmo com a elaboração do novo Plano Diretor/92, a tensão entre a concentração e a dispersão ainda se faz presente, acentuada pela instrumentalização do

espaço, principalmente com a mudança no gabarito das edificações e, como comentado anteriormente, este fato vai influenciar mudanças no padrão de ocupação da ilha que vão se materializar na Lei de Zoneamento e Uso do Solo.

Deste modo, fica evidente que, nesse período estudado, a cidade se transforma, com sua paisagem urbana mais verticalizada e com a mudança de uma cidade compacta para um modelo mais disperso, se aproximando à São Luís hodierna. Apresenta-se, a seguir, mapas da urbanização de São Luís, onde fica evidente esse caráter de dispersão a partir de 1970 e que teria seus espaços “vazios” preenchidos ao longo dos anos seguintes.

Figura 37 - Evolução da mancha urbana de São Luís.



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

REFERÊNCIAS

BARROS, Valdenira. **Imagens do Moderno em São Luís**. São Luís, 2001.

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

_____. **São Luís por um triz: escritos urbanos e regionais**. Disponível em <<http://www.secid.ma.gov.br/files/2014/09/S%C3%A3o-Luis-por-um-triz-escritos-urbanos-e-regionais.pdf>>. Acessado em 08 de junho de 2018.

CANTALICE, Aristóteles Siqueira Campos. Uma breve reflexão sobre a forma urbana. **ARCHITECTON - Revista de Arquitetura e Urbanismo**. Recife, v. 02, n. 01, p. 35-45, 2012. Disponível em: <<http://faculdadedamas.edu.br/revistafd/index.php/arquitetura/article/view/342/325>>. Acessado em 29 de abril de 2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Cidade**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2003. (Coleção Repensando a Geografia).

COELHO, Carlos Dias (Coord.). **Os Elementos Urbanos**. 2. ed. Lisboa: Argumentum, 2015.

COLEMAN, Nathaniel. **Lefebvre for architects – Thinkers for architects**. New York: Routledge, 2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. **O Espaço Urbano**. 3. ed. São Paulo. Editora Ática, 1995.

D'ABBEVILLE, Claude. **História da missão dos padres Capuchinhos na Ilha do Maranhão e terras circunvizinhas (1632)**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia & São Paulo: Ed. da Universidade de SP, 1975.

DAMACENO, André Oliveira Barros. **Manchester do Norte: arquitetura fabril em São Luís do Maranhão durante o século XIX**. 2018. 48f. Relatório de Pesquisa. Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão. São Luís, 2018.

ESPIRITO SANTO, José Marcelo (org). **São Luís: uma leitura da cidade**. São Luís-MA: Prefeitura de São Luís/Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade, 2006. 94 p.

O ESTADO DO MARANHÃO, Caderno especial. **Retrospectiva Século XX Maranhão**. 31 de dezembro de 1999.

O ESTADO DO MARANHÃO, Jornal. **COHAB entrega as casas do Maiobão**. 09 de abril de 1982.

O ESTADO DO MARANHÃO, Jornal. **Governo conclui Cidade Operária**. 25 de janeiro de 1986.

O ESTADO DO MARANHÃO, Jornal. **Ponte é Bandeira Tribuzzi**. 12 de junho de 1980.

O ESTADO DO MARANHÃO, Jornal. **Refinaria também será nossa**. Ano I, número 03, 04 de maio de 1973.

FERREIRA, Antonio de Araújo. **A Produção do Espaço Urbano em São Luís**: passado e presente; há futuro?. São Luís: EDUFMA, 2014.

_____. **O estado enquanto agente social do urbano**. Geosp. São Paulo, v.4, p.27-37, 1998. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/123316/119661>>. Acessado em 25 de abril de 2018.

FERREIRA, Justo Jansen. **Planta da cidade de S. Luiz**: capital do estado do Maranhão. [São Luís]: [s.n.], 1912. 1 mapa, col., 44,5 x 63cm em folha de 52 x 73 cm. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart536687/cart536687.jpg>. Acessado em 12 de julho de 2016.

GASPARINI, Graziano. **América, Barroco y Arquitectura**. Caracas: Ernesto Armitano Editor, 1972. Disponível em: <http://www.carlamaryoliveira.pro.br/barroco_no_brasil_gasparini.html>. Acessado em 08 de junho de 2016.

GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO. **Quatro anos de governo**. São Luís: [s.n.], [1974?].

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 26.reimpressão. São Paulo: Edições Loyola, 1992. 348p.

JORGE, Miécio de Miranda (Org.). **Álbum do Estado do Maranhão**. São Luís, 1950.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. São Paulo: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos. 2000). Primeira versão: fev-2006)

_____. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LOPES, José Antonio Viana. **São Luís, cidade moderna e cidade colonial**. São Luís: Fundação Municipal de Cultura, 2013.

MARQUES, César Augusto. **Dicionário histórico e geográfico da província do Maranhão (1870)**. Rio de Janeiro: Fon-Fon e Seleta, 1970.

MARQUES, Gustavo Martins. **Uma estratégia de desenvolvimento para São Luís**. São Luís: EDUEMA, 2012 – (Coleção São Luís 400 anos).

_____. **Uma estratégia de desenvolvimento para São Luís – MA/Brasil.** Dissertação (Mestrado) – School of Planning, Oxford Brookes University, 1996.

MASULLO, Y.A.G.; NASCIMENTO, T.S.; CARVALHO, D.S. Produção e reprodução do espaço determinando desigualdades e contradições no município de São Luís - MA. **Geografia em Questão**, Marechal Cândido Rondon, v.06, n.01, p.32-48, 2013.

MEIRELES, Mário. **História de São Luís**. 2. ed. São Luís: Edições AML, 2015.

MESQUITA, Ruy Ribeiro. **Plano de expansão da cidade de São Luís**. São Luís: [s.n.]. 1958.

MOREIRA, Tiago Silva. **Gestão Metropolitana: a região metropolitana da grande São Luís e desafios das políticas urbanas**. São Luís, 2013. 137f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Desenvolvimento Socioespacial e Regional, Universidade Estadual do Maranhão, 2013.

OLIVEIRA, Antônio Guimarães de. **Pregoeiros e Casarões**. São Luís: [s.n.], 2015.

PEREIRA, Marcio Rodrigo da Silva; ALCANTARA JR, José O. A mobilidade e a expansão territorial na cidade de São Luís, MA: um novo paradigma social na ocupação do espaço urbano. **Cad. Metrop.** São Paulo, v. 19, n. 40, p. 977-998, dez 2017. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962017000300977&lng=pt&nrm=iso. Acessado em 15 de maio de 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS. **Plano Diretor de São Luís**. São Luís: SIOGE, 1977.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS. **Plano Diretor de São Luís, 1992**. São Luís: Diário Oficial do Município/ DOM, 1992.

REIS, Nestor Goulart. **Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: Edusp, 2000.

RIBEIRO JUNIOR, José Reinaldo Barros. **Formação do espaço urbano de São Luís: 1612-1991**. São Luís: Edições FUNC, 1999.

RIOS, Mariana. Noções gerais das transformações da paisagem da Praça Pedro II: aspectos urbanos e arquitetônicos. In: COLÓQUIO IBERO-AMERICANO PAISAGEM CULTURAL PATRIMONIO E PROJETO, 4, 2016, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: MACPS / IPHAN / IEDS / ICOMOS-BRASIL, 2016. Disponível em: <http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2016/artigos/pdf/158.pdf>.

_____. **São Luís entre os anos de 1970 a 2015: um resgate de suas imagens e um panorama da sua história**. 2018. 49f. Relatório Parcial de Pesquisa. Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão. São Luís, 2018.

ROCHA, João Paulo Câmara. **A (re)produção do espaço urbano e os impactos socioambientais: Emaús, Parnamirim-RN**. 2006. 68f. Monografia (Conclusão do curso) – Centro Federal de Educação Tecnológica do Rio grande do Norte, Natal. Disponível

em: < <http://www.natal.rn.gov.br/bvn/publicacoes/joaopcr.pdf> >. Acessado em 25 de fevereiro de 2018.

RODRIGUES, Nádia Menezes de. **A organização do espaço urbano, segregação socioespacial e Plano diretor na cidade de Viçosa, MG (1996-2005):** o caso do bairro Maria Eugênia e Centro. 2008. 69f. Monografia (Conclusão do curso) – Universidade Federal de Viçosa, Viçosa. Disponível em: <<http://www.novos cursos.ufv.br/graduacao/ufv/geo/www/wp-content/uploads/2013/08/Nadia-Menezes-Rodrigues.pdf>>. Acessado em 03 de março de 2018.

RONILK, Raquel. **O que é cidade.** 6. reimpressão da 3.ed. São Paulo: Brasiliense, 2004. – (Coleção primeiros passos).

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova:** da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. 6. ed. São Paulo: Editora da USP, 2004.

SILVA, Gabriela Melo. **Traços desejan tes da cidade:** o apelo pela modernização em São Luís (1889-1970). São Luís, 2012. 201f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Universidade Federal do Maranhão.

_____. **Administração Municipal em São Luís:** a organização da Intendência Municipal nos oitocentos e seus primeiros intendent es. In: SIMPÓSIO DE HISTÓRIA DO MARANHÃO OITOCENTISTA, 2013, São Luís: UEMA.

_____. O Plano de Expansão da cidade de São Luís: as ideias de Ruy Mesquita para o crescimento da capital maranhense. In: JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 6, 2013: São Luís. **Anais [da] VI Jornada Internacional de Políticas Públicas:** O desenvolvimento da crise capitalista e a atualização das lutas contra a exploração, a dominação e a humilhação, São Luís, 20 a 23 de agosto de 2013. São Luís: Universidade Federal do Maranhão. Disponível em: < [http:// www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2013/JornadaEixo2013/anais-eixo13-questaourbanaegestaodascidades/pdf/oplanodeexpansaodacidadedesauluis.pdf](http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2013/JornadaEixo2013/anais-eixo13-questaourbanaegestaodascidades/pdf/oplanodeexpansaodacidadedesauluis.pdf)>. Acessado em 17 de maio de 2018.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização.** 16. ed., 2. reimpressão. São Paulo: Contexto, 2017.

VASCONCELOS, Paulo Eduardo Silva de. **Política habitacional do Estado autoritário em São Luís (1964-1985).** São Luís, 2014. 130f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Desenvolvimento Sócio Espacial e Regional, Universidade Estadual do Maranhão.

VENANCIO, Marluce Wall de Carvalho. **Urbanização dispersa em São Luís:** tensões entre expansão e centro. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2011. 282f. Tese (Doutorado) – UFRJ/PROURB/Programa de Pós-Graduação em Urbanismo.