



O PLANO DE EXPANSÃO DA CIDADE DE SÃO LUÍS: as ideias de Ruy Mesquita para o crescimento da capital maranhense

Gabriela Melo Silva¹

Resumo: O presente trabalho faz uma leitura do *Plano de Expansão de São Luís*, formulado pelo poder público estadual, em 1958. Na condição de documento base para o crescimento e desenvolvimento de São Luís, capital do Maranhão.

Palavras-chave: Desenvolvimento urbano, *Plano de Expansão*, São Luís.

Abstract: The present work is a reading of the Expansion Plan of St. Louis, made by the state government in 1958. Provided the base document for the growth and development of Sao Luis, capital of Maranhão.

Keywords: Urban development, Expansion Plan, São Luís.

¹ Mestre. Universidade Estadual do Maranhão (UEMA). E-mail: melo.gabriela@gmail.com



1. INTRODUÇÃO

Nos anos de 1950, São Luís, capital do estado do Maranhão, contava com uma população de 70.731 habitantes, e os discursos, fossem eles oficiais ou simplesmente de articulistas demarcavam uma necessidade intrínseca de mudar o perfil da cidade, considerada velha e imprópria (SILVA, 2012). Como um dos caminhos para redefinir seus espaços o poder público formulou, em 1958, o *Plano de Expansão da Cidade de São Luís*.

O documento é dos elementos emblemáticos 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.

Com pouco mais de dez páginas, o plano, propõe uma reorganização urbana da capital dentro dos padrões do urbanismo moderno. Direciona e destaca a problemática urbana como uma questão a ser solucionada pelo estado. Caberia ao poder público organizar o espaço conforme as necessidades da sociedade, visando à consolidação do estágio de progresso e desenvolvimento nos marcos do capitalismo. A princípio, não foi colocado em prática, mas serviu como orientação para projetos de governos futuros.

É de nosso desconhecimento a realização de trabalhos relacionados unicamente para análise e compreensão do *Plano de Expansão de São Luís*. Entre os autores pesquisados, encontramos referência em Barros (2001), que o define como um projeto ambicioso, elaborado para remodelar a estrutura urbana da cidade. Além disso, indicava a urgência de uma adequação desta às necessidades do mundo contemporâneo, com grandes avenidas cortando, dividindo o espaço em todos os sentidos, rodovias facilitando a comunicação com outros estados e pontes que dessem acesso a novas áreas, na medida em que a população crescesse.

Porém, a autora o utiliza como fonte para analisar o processo de construção da Ponte do São Francisco. Enquanto, nosso interesse é investigar o documento como projeto de modernização para capital maranhense. Contribuindo para as discussões sobre o desenvolvimento urbano em São Luís.



2. AS SINGULARIDADES DO PLANO

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

Nos primeiros parágrafos do documento, o diretor do DER-MA, relata o processo de formação do núcleo urbano da cidade, partindo da origem até o período em que escreve. A cidade neste ínterim pouco havia se desenvolvido, limitando-se a uma faixa estreita de terra, em decorrência de uma topografia acidentada e a disposição dos rios Anil e Bacanga. O crescimento foi marcadamente *caótico e desorganizando*, o que justificava a necessidade da adoção de um plano básico de ordenamento do espaço urbano. Nas conclusões de Mesquita o crescimento ideal para cidade se dava na acepção da lógica da expansão. Expansão que encontra na construção de “boas estradas de rodagem, ligando as zonas rurais com a cidade e em articulação com os demais sistemas de viação (férrea, fluvial e marítima), constituirão um sistema básico para o desenvolvimento e o progresso da ilha de São Luís”.

Mesquita refletia a dialética do urbanismo racionalista moderno, encontrava-se inteiramente inserido ao discurso do capitalismo de sua época e em perfeita consonância com a política do governo popular de Juscelino Kubitschek (1956-1961).

Com o *slogan* “*Cinquenta anos em cinco*”, que se tornou marca do desenvolvimentismo, Juscelino Kubitschek foi eleito presidente da República, colocando em prática a implementação de um ambicioso plano de metas, entre as quais se destaca



o programa de obras públicas, especialmente a construção da nova capital federal e a indústria automobilística.

Em 1958, Brasília ainda era um canteiro de obras, mas o desenho urbanístico, assinado por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, já explicava a modernização a qual a nova capital republicana estaria mergulhada. As grandes avenidas esboçadas para a cidade anunciavam o crescimento da indústria automobilística e a necessidade de adequação de cidades de outrora a se adequarem as projeções do futuro. De todas as metas, exceto Brasília, nenhuma outra se destacou mais e influiu tanto no orgulho brasileiro como a da implantação da indústria automobilística no Brasil. A produção de carros se apresentou como o símbolo do progresso e da riqueza nacional.

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

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

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



necessária para melhorar sua condição de vida. Contudo, não expõe melhorias direcionadas a resolver os problemas dos mocambos.

As propostas contidas no *Plano de Expansão da Cidade de São Luís* tinham muito do *Plano Rodoviário da Ilha de São Luís*, elaborado oito anos pelo engenheiro – a citar, a indicação da construção de uma ponte sobre o rio Anil. No *Plano de Expansão*, Mesquita aprimorou a ideia de constituição de uma nova *urbe*, e explicitou, assim como, no primeiro documento uma São Luís que *nasceu e desenvolveu-se caótica e desorganizada*, sem a orientação de um plano básico. A parte central estava limitada e nessas condições, ou a cidade crescia em sentido vertical, ou sua expansão ocorria pelas áreas compreendidas entre os rios Anil, Bacanga e a baía São Marcos. Mas, apresentando-se o centro da cidade com ruas estreitas e topografia acidentada, de difícil circulação para o tráfego, o crescimento em altura deveria ser evitado “para não provocar congestionamento, confusões, insegurança e, conseqüentemente, desvalorização dos imóveis” (MESQUITA, 1958).

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

Duas vigas mestras foram definidas no plano para expansão da capital, a cidade de São Luís e o Itaqui, locais para os quais convergiam ou deles irradiavam as estradas principais da cidade. Para o Itaqui indicava a construção de um porto, que por sua vez obrigaria a edificação de uma ponte sobre o rio Bacanga. Essas duas construções, porto e ponte, trariam vários benefícios para cidade de São Luís: conquista de uma nova faixa de terra; localização de novas indústrias na margem esquerda do rio Bacanga; construção de depósitos de combustíveis e outros, afastados do centro da cidade; movimento de carga entre o porto e o interior do Estado sem perturbar; deslocamento da estrada de ferro para a margem esquerda do rio Bacanga; aproveitamento do atual leito da estrada de ferro para o lançamento de uma grande Avenida ao longo de toda cidade até o Tirirical e paralela à Avenida Getúlio Vargas, que



esta sendo construída pelo DER-MA; entrada e saída da cidade através da ponte sobre o rio Bacanga (MESQUITA, 1958).

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

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

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

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

É interessante ressaltar que as ideias de Ruy Mesquita casavam perfeitamente com os desejos da população. A edificação de uma ponte ligando as margens do rio Anil, já transitava no imaginário da época, visto que, longe de ser apenas



uma simples colônia de pescadores e lavradores, o São Francisco já abrigava moradores que possuíam seus trabalhos do outro lado do rio e dependiam todos os dias das canoas para realizarem a travessia. Também tinham aqueles que sonhavam em poder morar mais próximo das praias, abandonando uma cidade velha e insalubre.

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

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

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

Ao indicar a mudança da Estrada de Ferro, Ruy Mesquita (1958), mostra os sintomas de outro momento da modernização, o trem que outrora fora sinônimo da modernidade é sucumbido pelo ônibus, o prédio da Estrada de Ferro deixaria de apenas um prédio para se tornar lugar de ser remodelado. Há um sutil rompimento com o antigo,



dando espaço aquilo que em voga consideravam moderno. Um movimento sutil porque não se muda completamente o tradicional apenas o reinventa-se.

Arroladas a estas obras vinham outras que, segundo Mesquita, *são de fácil execução e uma vez realizadas darão a São Luís vida, beleza e proporções de uma Grande Capital*. Além das pontes sobre os rios Anil e Bacanga, outras duas deveriam ser construídas pelo DER-MA, uma na ponta do Matadouro e outra em Caratatiua. Para acompanhar, também, o crescimento da cidade se fazia urgente a melhoria dos serviços de água, luz e esgoto.

As terras do imenso mangal desenvolvidas nas margens dos igarapés Jansen e Jaracati, na área limitada pelas terras firmes do Asilo de Mendicidade e outras adjacentes, trecho da Avenida Ponte de São Francisco – São Marcos – Tirirical, terras firmes do sítio Jaracati até a ponta do Sítio Novo e trecho da avenida marginal e paralela ao rio Anil compreendido entre a ponta do Sítio Novo e a ponta do Angelim, deveria ser totalmente saneado para localização do *GRANDE PARQUE DA CIDADE*, com avenida perimetral para veículos automotores, pista para bicicletas, excelente arborização, um grande lago artificial, diversões para ambos os sexos e todas as idades, campos de futebol, de golfe, de tênis, de basquetebol, de voleibol, área para patinação, esqui, hipódromo, área para exposições, circos etc. A granja Barreto, de propriedade do Estado, aparece no plano, também, como local adequado para abrigar um Jardim Zoológico.

Várias eram as outras preocupações do plano de expansão, entre elas, a de tomar medidas rigorosas para impedir construções de prédios na avenida litorânea², excetuando o trecho compreendido dentre a área reservada do Farol de São Marcos até a casa de praia do governador. Mas, há ainda uma preocupação maior no plano, dividir os espaços em zonas, a partir de funções diferenciadas. Comprometido com as orientações do urbanismo progressista³, Mesquita (1958), utiliza em seu planejamento as proposições da Carta de Atenas, que divide a cidade em quatro funções básicas, atividades de

² Ruy Mesquita não explica as razões pelas quais defende a ideia, não sendo possível fazer uma análise mais detalhada sobre a questão.

³ Segundo Choay (1979, p.22), “os urbanistas progressistas separam cuidadosamente as zonas de trabalho das zonas de habitar, e estas dos centros cívicos ou dos locais de lazer. Cada uma dessas categorias é, por sua vez, dividida em subcategorias igualmente classificadas e ordenadas. Cada tipo de trabalho, burocrático, industrial, recebe sua atribuição. Não escapam ‘cafés’, restaurantes, lojas... vestígios da rua atual que não devam tomar ou ser ordenados, colocados em estado de plenas eficácia. Lugares projetados para diversão e sociabilidade”.



trabalho, habitação, recreação e circulação, ao distinguir dentro do *Plano de Expansão*, um plano para o desenvolvimento da cidade na área compreendida entre o rio Anil e o mar.

No referido plano estão previstos uma Praça dos Três Poderes ou Praça da Administração – com a indicação de três edifícios, cada qual com dez pavimentos, para os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, ou, ainda, para as secretarias e repartições do Estado –; centro social; área destinada para hotéis, cinemas e teatros; estabelecimentos bancários; zona comercial-residencial; zona residencial de luxo; zona residencial de primeira classe; zona residencial de segunda classe; zona residencial de terceira classe; espaços comprometidos para jardins, parque, estádio, hipódromo, feiras, circo e até mesmo realização de concentrações. Como se nada houvesse passado despercebido ao atento olhar do engenheiro.

Ao examinarmos a planta para ocupação desta área temos a impressão de estarmos diante de um enorme tabuleiro de xadrez, milimetricamente dividido. Houve a preocupação em determinar todas as metragens e a localização exata de tudo. Avenidas, ruas, lotes, prédios, afastamento entre construções, bancos etc. A Praça dos Três Poderes ficaria a cabeceira da ponte; do lado direito, à margem do rio Anil, um espaço para o estádio e hipódromo, assim como zona residencial de terceira classe; próximas ao mar ficariam as zonas residenciais de luxo e ao redor da Lagoa da Jansen, um parque cercado por uma ciclovia. As zonas residências de luxo, primeira e segunda classe poderiam ter no máximo dois pavimentos, enquanto as de terceira classe deveriam se contentar apenas com um pavimento; os prédios dos hotéis e de apartamentos teriam no mínimo dois pavimentos e no máximo quatro pavimentos.

Os lotes da terceira classe teriam um tamanho de trezentos metros quadrados, enquanto um lote na zona residencial de luxo tinha como área mínima oitocentos e cinquenta metros. Contudo, Ruy Mesquita (1958) não especifica o que ele chama de terceira classe ou outra classe que cita no documento, mas as imposições exigidas para aquisição de um lote e construção nos levam a acreditar que a população dos mocambos, das quais ele cita no início do plano, não estavam incluídas. A cidade nova autossuficiente não estava sendo pensada para todos, mas apenas para aqueles que a pudessem possuir.



Ruy Mesquita imaginava o programa de execução do plano de expansão executado em cinco anos, um período, na sua concepção, relativamente curto. Apostava no sucesso do empreendimento se contasse com o concurso, além da prefeitura, na gestão de Emiliano Macieira – que propôs em conformidade ao projeto o *Plano de Expansão da Prefeitura* –, do Departamento Nacional de Obras de Saneamento, Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, Departamento Nacional de Estradas de Ferro, Serviço Especial de Saúde Pública (SESP) e Centrais Elétricas do Maranhão (CEMAR). Cada instituição ficaria responsável pela execução de uma parte do programa.

3. CONCLUSÃO

O plano ficou muito mais no papel do que na prática, distante dos cinco anos calculados, alguns projetos foram aos poucos integrando subseqüentes planos de governo estaduais e municipais. 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 que hoje denominamos de Parque do Bom Menino.

Em 1974, quando da elaboração do *Plano Diretor de São Luís* observamos, por exemplo, os mesmos vetores de crescimento apresentados por Mesquita. Nesse sentido, não há como desconsiderar as influências do pensamento do engenheiro no espaço urbano da capital.

REFERÊNCIAS

- BARROS, Valdenira. **Imagens do moderno em São Luís**. São Luís, 2001.
- CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 2007.
- MESQUITA, Ruy Ribeiro. **Plano de expansão da cidade de São Luís**. São Luís: [s.n.]. 1958.
- SILVA, Gabriela Melo. **Traços desejanter da cidade: o apelo pela modernização em São Luís (1889 – 1970)**. Dissertação do PPGPP – UFMA, 2012.