



## O PERCURSO E AS TRAMAS DO MODERNO EM SÃO LUÍS:

a questão urbana de 1901 a 1970

Gabriela Melo Silva<sup>1</sup>

**Resumo:** São Luís, como tantas outras cidades do mundo, finalizou os últimos anos do século XIX e iniciou as primeiras décadas do século XX, pretensiosa de ser moderna, de alcançar as dimensões do dito mundo civilizado europeu, norte-americano e da vizinha Buenos Aires em termos de arte, cultura e expressões urbanas. Para tal fim, instaurou o obstinado culto ao progresso sob postulados de ideal revolucionário, criando novos cenários por meio da remodelação da capital. Claro que nem tudo foi sonho ou concretização, muita coisa ficou perdida, ou simplesmente, tornou-se conflito ou fragmentos de modernidade.

**Palavras-chave:** São Luís, planejamento urbano, modernidade.

**Abstract:** St. Louis, like many other cities in the world, ended the last years of the nineteenth century and began the first decades of the twentieth century, pretentious to be modern, to reach the dimensions of Buenos Aires and the civilized European and North American world in terms of art, culture and urban expressions. To this end, introduced the stubborn cult of progress through revolutionary ideal postulates, creating new spaces through the remodeling of the capital. Of course, not everything was dream or completion of projects, much was lost, or simply became conflict or fragments of modernity.

**Key words:** St. Louis, urban planning, modernity.

---

<sup>1</sup> Mestranda. Universidade Federal do Maranhão. E-mail: gabimelohst@hotmail.com



## 1 INTRODUÇÃO

Quando nos voltamos para as três primeiras décadas do século passado, encontramos a capital maranhense ansiosa da concretude do discurso modernizante, porém, ainda cheia de suas especificidades, arraigada às suas tradições, o que fazia o velho muito mais nítido do que o novo. O cotidiano da cidade convivia com as ressonâncias de outras épocas e com as mudanças que ocorreriam com a expansão das práticas comerciais, estruturada na confecção de um parque fabril, erguido no final do século XIX. O esforço de transformar a capital maranhense em uma área industrializada consolidou uma importância regional destacada no setor de serviços, apesar das constantes crises que afetavam a economia decorrente da imaturidade do empresariado local em administrar o empreendimento. A população teve um crescimento expressivo e a cidade redefiniu seus desenhos urbanos, com o surgimento de novos bairros e ampliação de outros.

A capital que já era palco de discussões sobre a modernização encontrou na reestruturação econômica e conseqüente aumento populacional, outro indicativo de que mudanças aconteciam. E desta forma, a reorientação dos serviços de higiene e saúde pública passou a fazer parte da rotina da cidade, mesmo que em grande parte somente nas tintas dos jornais ou decretos-leis que não perduravam, uma vez que população geralmente os descumpria ou não tinha como acatá-los. O próprio governo insistia em tornar concreto somente aquilo que fosse belo aos olhos, ou seja, importava mais maquiagem as rachaduras da cidade do que ver as infiltrações, e impressionar os que aqui chegavam, como revela o autor desconhecido do artigo “A Nova Avenida”, publicado no jornal “A Campanha” de 27 de março de 1903.

As principais ruas d’esta capital em misero estado se conservam sem que se lembre ao menos o coronel Nuno Álvares de Pinho que as deve manter com o devido asseio.

Há pouco tempo, entre o largo do Quartel e o Campo de Ourique, construíram um monstruoso aborto de cimento, contendo alguns canteiros sem graça, a que deram o nome de Avenida Gomes de Castro.

Para que serve semelhante obra? Ninguém o sabe dizer. (A CAMPANHA, 27 de março de 1903, p.01).

No final dos anos da segunda década do século XX, o discurso pleno da trilogia do progresso continuou com alicerces pautados em urbanizar, civilizar e modernizar. Porém, agora



com os serviços de água, esgoto e luz elétrica a ganharem os *primevos* rebocos de suas paredes, infelizmente frágeis.

Quando comparada a outras capitais brasileiras, São Luís, dos primeiros ares da década de 1920, era considerada uma cidade pequena<sup>2</sup>, de 52.929 habitantes (BRAGA, 1992, p.57), a conviver com uma arquitetura dos tempos de colônia e império, a gritar por reformas, sobretudo nos mais antigos bairros da urbe: Praia Grande e Desterro. Além disso, um incipiente comércio, assegurado por firmas tradicionais, como Cunha Santos & Cia., Martins Irmão & Cia., Lages & Cia., Meireles & Cia., Francisco Aguiar & Cia, o lucrativo mercado da jogatina e os sedutores empórios das meretrizes (LIMA, 2002). E uma economia pautada na exportação de algodão, babaçu, consolidada na primeira Guerra Mundial (1914-1918); e na produção do parque fabril, principalmente têxtil, inaugurado no final do século XIX. E, principalmente, a vivenciar um grave problema, a falta de habitação adequada para as pessoas de baixa renda, que se encontravam amontoados nos andares térreos dos sobradões ou em pequenos casebres na periferia da cidade, herança dos tempos imperiais, agravado neste período.

Por esta época, o governo do Estado estava nas mãos de Urbano Santos; suas políticas e os anseios de articulistas afluíam perfeitamente para a edificação de uma nova cidade, embelezada e salubre. Para obter a urbe desejada, o político impetrou contrato com o governo federal mediante o custeio pela metade do serviço de profilaxia urbana e rural; com a Fundação Rockefeller para a erradicação da malária e o início da construção do leprosário do Sá Viana; a continuidade da Estrada de Ferro São Luís - Teresina (1921); a edificação do prédio da Escola Benedito Leite; e a reforma do Quartel do Campo d'Ourique e do teatro da cidade, redenominado como Teatro Artur Azevedo. Outra medida do administrador, a fim evitar conflitos entre o governador e o prefeito da capital, tal como o ocorrido entre o chefe do poder municipal, Clodomir Cardoso, e o representante do Estado, Herculano Parga (1914-1918), foi, mediante uma reforma da constituição estadual, aprovada em fevereiro de 1919, determinar, em parágrafo

---

<sup>2</sup>Em 1921, São Luís era dividida em três áreas: urbana, suburbana e rural. Conforme Luso Torres, prefeito do município, contavam-se na área urbana, do palácio Dois Leões até o quartel do Campo d'Ourique, 5.922 prédios e 35.208 pessoas; na suburbana, do final da rua Oswaldo Cruz até a Ponte do Cutim, 512 prédios e 10.646 pessoas. Um total de 8.416 casas e 45.518 habitantes. Moradias cobertas de telhas 5410, destas 93 não pagavam imposto predial, por pertencerem aos governos federal, estadual e municipal, ou servirem de sede a cultos e instituições de caridade, 122 pela pobreza dos seus proprietários, 77 por serem construções ou reconstruções, isentas por lei. Em São Luís, no mesmo período, existiam 2 parques, 4 avenidas, 14 praças, 72 ruas, 26 travessas, 2 becos, 4 praias, 8 arrabaldes (PAXECO). Braga (1992, p.57) informa que a Pacotilha, de abril de 1924, confirma que os três logradouros contavam com 1.166 moradias, habitadas por 5.162 pessoas.



único, que na capital haveria um prefeito de livre nomeação e demissão do Presidente de Estado<sup>3</sup>. (DIÁRIO OFICIAL, 25/02/1919, p.02).

Contudo, foi somente na administração subsequente a de Urbano Santos, ou seja, no mandato de Godofredo Viana, entre 1922 a 1926, o processo de “melhoramento”, “embelezamento” e modernização foi efetivamente incorporado a São Luís. Os bondes antes puxados à tração animal passaram a ser movidos por força elétrica e os trilhos incorporados às ruas. A iluminação pública, à base de azeite, foi substituída pelo álcool e, a partir de 1924, mediante contrato assinado com a companhia norte-americana ULEN, começaram algumas obras de aperfeiçoamento dos serviços de água, esgoto e energia elétrica. O acordo com a empresa perdurou por 20 nos, quando o governo estadual rescindiu o contrato com aquela prestadora de serviço público.

Nas décadas de 1930 e 1940, no Palácio do Governo, a cidade era planejada pelas mãos do interventor Dr. Paulo Ramos, nomeado em 1936. A empolgação deste era tanta em afinar os novos valores de progresso implantados pela nova república que guiavam o país com a capital maranhense, em acompanhar o ritmo alucinante das reformas modernistas de São Paulo e do Rio de Janeiro, que o conjunto arquitetônico e urbanístico praticamente intacto, desde o século XIX, passou a ser visto como marco emblemático do atraso econômico, social e cultural de São Luís. Um empecilho para evolução urbana.

Adornadas a essa postura, várias obras foram aparecendo para modificar o perfil decadente da cidade: o aumento do número dos trilhos da ferrovia São Luís – Teresina (não dependia eoa mais só do mar); o Palácio do Comércio; a penitenciária do estado, construída à margem direita do rio Bacanga; a construção da avenida Getúlio Vargas; da avenida Cinco de Julho; a pavimentação de ruas; a edificação de estádios; a restauração de parte do mercado do Ourique; a construção do Palácio da Justiça, que ficava à rua Afonso Pena; reforma da biblioteca pública e da praça Benedito Leite. (RAMOS, 1943, p. 22)

Mas, a mais representativa de todas as obras de Paulo Ramos foi à abertura de uma via no sentido norte-sul, a avenida Magalhães de Almeida, em 1940, que cortou a cidade pelo Largo do Carmo até o Mercado Novo, destruindo vários quarteirões antigos. (RAMOS, 1942, p. 20).

O interventor imprimiu à cidade uma imagem que desconsiderava os registros coloniais e imperiais. A despeito, dessa questão, não se preocupou nem mesmo com a criação do SPHAN

---

<sup>3</sup> Denominação utilizada nessa época para o governante estadual.



(Superintendência do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), em 1937, órgão criado por Getúlio Vargas, como presidente da República, objetivando a proteção dos bens culturais do país, como a arquitetura colonial e oitocentista.

Funcionando como um assessor direto do interventor, o prefeito da capital, Pedro Neiva de Santana, também empreendeu mudanças no casario antigo da cidade. No edital número 12, de 30 de junho de 1938, intimava os proprietários dos prédios (Joanna Carvalho, Maria F. Carneiro e Abellardo da Silva Ribeiro), respectivamente, nº 32 e nº 36, na Rua Belarmino Mattos, nº 254, na rua Euclides Farias, e nº 317 na rua 13 de Maio, a realizar a demolição deles dentro de um prazo improrrogável de cinco dias a partir da publicação do documento, sob pena de a instituição tomar as necessárias providências, acordadas com o disposto no parágrafo único do art. 493 do Código de Posturas, que prevê multa de 300\$000, seguindo-se de demolição mandada proceder pela municipalidade à custa daquele (DIÁRIO OFICIAL, 30/04/1937, p. 11). (O IMPARCIAL: 1938, p.02).

A prefeitura participou diretamente em todas as feitura do Governo do Estado em São Luís. Na reforma da avenida Getúlio Vargas ou Caminho Grande, foi a responsável direta pelo depósito dos 300 mil paralelepípedos usados na pavimentação (O GLOBO, 28/11/1939, p. 02).

A reforma do Caminho Grande aparece como uma obra inadiável. Mais importante que a remodelação do parque 15 de Novembro e da praça João Lisboa, logradouros públicos do centro da capital, que mereciam um aperfeiçoamento de forma *a torna-los mais atrahentes e estheticos*. A avenida era o único escoadouro de uma grande população trabalhadora, ponte forçada a todos os subúrbios que se estendem para além do Canto da Fabril. (O GLOBO, 23/08/1939, p. 02).

Outra obra de importância que a prefeitura municipal dialogou diretamente com o público estadual é demolição da Igreja de Nossa Senhora da Conceição, localizada à Rua Oswaldo Cruz (Rua Grande). Conforme decreto-lei nº 6, de 29 de agosto de 1939, a igreja deveria ter suas paredes reduzidas a pó, considerando que para os técnicos da Diretoria dos Serviços Municipais, os trabalhos de reforma e pavimentação da alameda esbarravam no edifício, que se achava fora do alinhamento, prejudicando, por tal forma, não só o intenso trânsito, mas também a estética do ambiente. A demolição do templo foi assunto nos bancos da praça João Lisboa e falatório adensado entre beatas horrorizadas com atitude do governo, mas Arquidiocese compreendeu e autorizou o empreendimento, depois de receber vasta indenização das mãos do Estado(O GLOBO, 07/07/1940, nº 305, p. 02).



Paulo Ramos e Pedro Neiva de Santana se foram com regime getulista, mas a mentalidade modernista por parte dos arquitetos e urbanistas do governo prosseguiu. Em 1950, quando São Luís contava com uma população de 70.731 habitantes, o diretor do Departamento de Estradas e Rodagem, o engenheiro Rui Mesquita traçou o Plano Rodoviário de São Luís, que imaginava a cidade para além do antigo centro, com outras vias, que não o Caminho Grande para se chegar a áreas da ilha, como Turu, Vinhais, Araçagi, São José de Ribamar.

O plano continha todo um teor de modernidade, Mesquita idealizava, no papel, a descentralização da cidade antiga e o surgimento da cidade nova, do outro lado dos rios Anil e Bacanga. Uma ponte ligaria a ponta de São Francisco à Rua do Egito e daí à Praça João Lisboa (coração da *urbes ludovici*). Acompanhando o ritmo do pensamento do engenheiro os habitantes intensificaram o processo de descaracterização da arquitetura antiga, várias estruturas internas de prédios foram alteradas para facilitar a instalação de lojas, enquanto os proprietários de antigas residências deslumbravam-se com a reforma de suas fachadas.

Era uma necessidade intrínseca de mudar o perfil da cidade, respaldado por um número expressivo de desabamentos no centro antigo e pelos novos ditames da arquitetura moderna. A construção dos edifícios para a sede do IAPC, IAPI, IPASE e IAPETC fora motivo de agitação e conversas nas ruas da capital, posto que cada qual contaria com oito andares e passariam a ser os prédios mais altos do Maranhão. No imaginário da época, a construção dos arranha-céus representava uma riquíssima contribuição para o embelezamento da urbe, principalmente do centro antigo (O IMPARCIAL, 09 de março de 1948, p.08).

Quem também não ficou para trás no que respeita a mudanças foi o subúrbio. Na ordem do dia da Câmara Municipal de 10 de março de 1948, entrou em discussão, artigo por artigo, o anteprojeto de lei enviado pelo prefeito da capital, concedendo autorização ao município para adquirir, na Avenida João Pessoa, um terreno com área de 28.149 metros quadrados para ser utilizado na construção do segundo grupo de casas populares (O IMPARCIAL, 10 de março de 1948, p.08). O projeto piloto de moradias já vinha sendo construído a mais de um ano e sua entrega aconteceu pouco mais de um mês depois da citada aprovação. No 16 de abril de 1948, a cidade assistiu o prefeito, Pires Ferreira, entregar as chaves das casas aos adquirentes do primeiro grupo de habitações, localizado à avenida Getúlio Vargas, perto da Escola Técnica de São Luís (O IMPARCIAL, 17 de abril de 1948).



No embalo do discurso de modernização, o engenheiro Ruy Mesquita, oito anos depois do lançamento Plano Rodoviário, aprontou o Plano de Expansão da Cidade de São Luís, aprimorando a idéia de constituição de uma nova urbe. Conforme o documento, São Luís nasceu e desenvolveu-se caótica e desorganizadamente, sem a orientação de um plano básico para o seu crescimento. A parte central estava limitada. Nessas condições, ou a cidade cresceria em sentido vertical, ou sua expansão ocorreria pelas áreas compreendidas entre os rios Anil, Bacanga e a baía São Marcos. Mas, apresentando-se o centro 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.

As duas vigas mestras da expansão da capital eram as duas pontes, uma sobre o rio Anil e outra sobre o Bacanga, que deveriam ser construídas. A edificação da primeira já era prevista no orçamento da União para 1957 e 1958, cuja obra aparece como de elevada significação social e econômica para a cidade de São Luís. De acordo com o projeto, com extensão de oitocentos metros, 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; 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).

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. As construções trariam, entre muitos, os seguintes benefícios para cidade: conquista de uma nova faixa terra; localização de novas indústrias na margem esquerda do rio Bacanga; construção de depósitos de combustíveis e outros, afastados da zona central; movimentação de carga sem perturbar o movimento normal; deslocamento da estrada de ferro e o aproveitamento do percurso para lançamento de uma grande avenida por toda urbe; e entrada e saída da capital. 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.

Várias eram as outras preocupações do plano de expansão, entre elas, a de tomar medidas rigorosas para impedir construções de prédios na avenida litorânea, excetuando o trecho



compreendido dentre a área reservada do Farol de São Marcos até a casa de praia do governador. As terras de mangal deveriam ser reservadas para localização do Grande Parque da Cidade – um local destinado ao prazer, esporte e belas artes. E a granja Barreto, de propriedade do Estado, aparecia como local adequado para abrigar um Jardim Zoológico.

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, SESP (Serviço Especial de Saúde Pública) e CEMAR (Centrais Elétricas do Maranhão).

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 foram implantadas pelo governador José Sarney (1966-1970), tais como a ponte sobre o rio Anil, o porto do Iatqui e o Parque da Cidade, que longe de ocupar as zonas de mangue ficou restrito ao que hoje denominamos de Parque do Bom Menino. Todavia, é uma referência urbanística ludovicense. Em 1974, quando a equipe de Wit Olaf Prochnik elaborou o Plano Diretor de São Luís, ele, em muitos pontos diferiu do desenho contido no plano elaborado por Mesquita, mas, ainda assim, apresenta os mesmos vetores de crescimento e as ligações entre a cidade antiga e a moderna.

Não foi à ponta do São Francisco que recebeu a primeira estrada sobre as águas de São Luís e sim o Caratatiua. Em 1968, a cidade decidiu encurtar o percurso em direção à praia do Olho d'Água (local onde já existiam algumas residências de classe média). Após a construção dessa ponte, ocorreu um crescimento do número de residências localizadas ao norte da cidade, bem como a implantação de novos conjuntos residenciais localizados ao norte da cidade, como Maranhão Novo (1970), IPASE (1971) e COHAMA (1975).

É interessante ressaltar que as idéias 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 realizar a travessia. Também tinham aqueles que sonhavam em poder morar mais próximo das praias, abandonando uma cidade velha e insalubre.

Diante do exposto, podemos afirmar que, de 1901 até 1970, São Luís em vários momentos foi cenário de interferências urbanísticas que se intrometeram diretamente no cotidiano de seus habitantes. Interferências marcadas por discursos, que perpassam a necessidade de torná-la moderna.

Assim os discursos que nortearam o planejamento urbano de São Luís, nas sete primeiras décadas do século XX, foram arrolados na concepção de que o espaço carecia de ser moderno. Compreendendo a urbe como um lugar de conturbações, onde personagens (habitantes, intelectuais e governantes) receptivos ou não a mudanças, a problematizaram a partir da introjeção e resignificação dos elementos estruturais (políticos, econômicos, sociais e culturais), provocando embates com a tradição ou, de maneira inversa, retendo esses confrontos.

## 5 BIBLIOGRAFIA REFERENCIADA

BRAGA, Pedro. **História da Luz Elétrica em São Luís**. São Luís, 1992.

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

LIMA, Carlos de. **Caminhos de São Luís**. São Paulo: Siciliano, 2002.

MESQUITA, Ruy. **Plano Rodoviário de São Luís**. São Luís: Departamento de Estradas e Rodagem, 1950.

\_\_\_\_\_. **Plano de Expansão da Cidade de São Luís**. São Luís, 1958.

RAMOS, Paulo Martins. **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getulio Vargas**. São Luis: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1942.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getulio Vargas**. São Luis: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1943.



RIBEIRO, José Octacílio Saboya. **Mensagem apresentada a Câmara Municipal de São Luís.** São Luís: Imprensa Oficial, 1937.

PAXECO, Fran. **Geografia do Maranhão.** São Luís: Tipogravura Teixeira, 1922.

PREFEITURA DE SÃO LUÍS. **Plano Diretor da Cidade de São Luís.** São Luís, 1974.

## **JORNAIS PESQUISADOS**

**A Campanha**

**Diário Oficial**

**O Imparcial**

**O Globo**