

EIXO TEMÁTICO 4: CULTURA

**MODERNIZAÇÃO LUDOVICENSE: PONTE GOVERNADOR
JOSÉ SARNEY E OS ECOS DA MODERNIDADE**

FIARES, ANDRESSA

Graduanda, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,
Universidade Estadual do Maranhão, arq.andressafiares@gmail.com

RESUMO

Estudo sobre o processo de urbanização moderna, bem como os impactos sociais e ambientais oriundos da construção de símbolos modernos, a exemplo, a ponte Governador José Sarney, que diante de um deficiente plano urbano democrático, revela impactos na escala urbana. Busca-se relacionar a modernidade progressista com os interesses políticos e econômicos, tendo como ponto de partida a cidade mercantil, com seu experimento da modernidade, até a cidade moderna e progressista do governo Sarney. Com isso, estimular a criticidade dos profissionais que carregam consigo a responsabilidade de oferecer qualidade de vida a todas as classes nas soluções urbanísticas. O estudo prevê o alcance de novos olhares críticos para a vida na cidade por parte dos futuros arquitetos e urbanistas que farão uso deste trabalho. Ainda, é conjecturável que este artigo sirva de estímulo para outros que tratem de temas similares; valha como fonte para auxiliar em pesquisas de caráter urbanístico, arquitetônico, ambiental, social e político, visto que, esses assuntos serão tomados para melhor contextualização e compreensão do tema proposto, e também, para plena apreensão da temática. Para realização da pesquisa foi necessária análise bibliográfica, em especial, temas que cercam o plano urbano da cidade de São Luís.

PALAVRAS-CHAVE: modernização; urbanização; Sarney; setor imobiliário; segregação.

*MODERNIZATION LUDOVICENSE: PONTE GOVERNADOR
JOSÉ SARNEY AND THE ECHOES OF MODERNITY*

ABSTRACT

Study on the process of modern urbanization, as well as the social and environmental impacts arising from the construction of modern symbols, such as the Governador José Sarney bridge, which, in the face of a deficient democratic urban plan, reveals impacts on the urban scale. It seeks to relate progressive modernity with political and economic interests, starting from the mercantile city, with its experiment in modernity, to the modern and progressive city of the Sarney government. With this, stimulate the criticality of professionals who carry the responsibility of offering quality of life to all classes in urban solutions. The study foresees the reach of new critical perspectives for life in the city by future architects and urban planners who will make use of this work. Still, it is conceivable that this article will serve as a stimulus for others dealing with similar topics; worth as a source to assist in researches of urban, architectural, environmental, social and political character, since these subjects will be taken for better contextualization and understanding of the proposed theme, and also, for full apprehension of the theme. To carry out the research, a bibliographic analysis was necessary, in particular, themes that surround the urban plan of the city of São Luís.

KEYWORDS: modernization; urbanization; Sarney; real estate; segregation.

INTRODUÇÃO

A modernidade no Brasil, especificadamente a arquitetura moderna, ocorre de forma muito fragmentada nas cidades enquanto que em algumas regiões esse processo acontece de modo consistente e complexo, abrangendo vários setores como a industrialização, a urbanização e a produtividade, em outras regiões como o Nordeste, ela chega lentamente e inexecuível. É tanto que, em São Luís os experimentos e tentativas de modernização eram inconsistentes, pois, o sistema produtivo precisava ser otimizado, a começar pela melhoria da infraestrutura viária, a qual tinha dificultosos traços coloniais e produção arcaica.

A demanda de circulação também aumentou diante do crescimento de automóveis na cidade, implicando em grandes intervenções urbanas na gestão de Paulo Ramos e Pedro Neiva. A grande necessidade de circulação desse período impulsionou os primeiros estudos técnicos realizados por Ruy Mesquita em 1958, através do Plano de Expansão de São Luís, esse estudo idealizava a ocupação das terras além dos rios Anil e Bacanga, bem como a concepção da ponte Governador José Sarney, tendo por detrás um plano especulativo do setor imobiliário na ocupação das terras na orla ludovicense.

Sendo a ponte um projeto que ainda se encontrava no papel, José Sarney através do seu plano de modernização denominado Maranhão Novo, propagandeia a obra da ponte considerando-a símbolo moderno que ligaria a cidade velha com a cidade moderna. Após a concretização da ponte Governador José Sarney, o cenário urbano começa a se modificar, a classe média e alta se muda para a “nova cidade”, cidade essa muito bem planejada e privilegiada, simultaneamente, nos arredores dessa cidade nova se encontram a população de baixa renda, em condições precárias de moradia e infraestrutura, órfã do governo e de um plano urbanístico democrático. Outra consequência das ocupações das terras no Norte da Ilha foi a degradação do rio Anil, que está sob a ponte, prejudicando os pescadores que dependiam da pesca para sobreviver.

Uma vez identificada a dualidade que existe no meio urbano de São Luís – cidade planejada e a não planejada – e considerando o processo de expansão e modernização, encontra-se as possíveis respostas para tais acontecimentos. Uma delas é a especulação imobiliária, que via a orla como uma zona de moradia que serviria a classe mais alta da sociedade. Não sendo somente de responsabilidade dos interesses privados esse cenário de discrepância social, o poder público alimenta as ocupações ilegais pois, negligencia a questão social de habitação.

Diante das problemáticas decorrentes da construção da Ponte Governador José Sarney dentro do contexto de modernização, este trabalho tem o objetivo principal de compreender o processo modernizador e desenvolvimentista na capital maranhense, relacionando os interesses políticos e econômicos implícitos na obra da ponte com a segregação socioespacial e os problemas ambientais, consequências manifestadas na escala urbana.

Assim sendo, o estudo sobre tais seguimentos se torna indispensável para uma investigação urbana, retratando as reais implicações a níveis social, econômico e político. Este artigo serve de estímulo para outros que tratem de temas similares; vale como fonte para auxiliar em pesquisas de caráter urbanístico, arquitetônico, ambiental, social e político.

Nesse sentido, foi realizada uma análise bibliográfica para auxiliar na apreensão de temas que cercam o plano de urbanização da cidade de São Luís, desde da cidade mercantil até a cidade progressista de Sarney. É tanto que, o presente artigo se configura em tópicos que inicialmente, passeia pela cidade mercantil e industrial do final do século XIX e início do século XX, evidenciando as tentativas modernas até então inexecuíveis. Como ecos de um passado – que agora contribui para os discursos sarneístas, trazendo esperança para o povo maranhense sobre a consolidação de uma nova cidade – o trabalho segue retratando sobre a modernização progressista e os impactos urbanos que a mesma trouxe para a cidade ludovicense.

1. PROCESSO CONSTITUINTE DA SÃO LUÍS MODERNA

A constituição da São Luís moderna é processada pela síntese das cidades mercantil e industrial, ambas percorrendo um caminho tortuoso entre crises e instabilidades políticas.

A industrialização nacional ¹ tem representações distintas nas regiões: no Sudeste, a concentração fabril casará com a reestruturação urbana, de modo a atender às necessidades de produção, circulação e consumo. No Nordeste, o sistema produtivo é arcaico e sua economia subordinada à região mais industrializada do país. No caso de São Luís, a expansão de indústrias na cidade marcará dois fatos paradoxais: a construção das primeiras habitações sociais e a crise econômica local. As primeiras habitações populares resultarão da necessidade dos industriais de abrigarem a população operária das indústrias têxteis, que permaneciam aqui desde o final do século XIX e que migravam constantemente do interior do Estado em busca de oportunidades, trazendo-os para perto das indústrias com o intuito de terem mais controle sobre suas vidas, até mesmo no horário de descanso. Além dos industriais, os construtores se interessaram em construir vilas, denominadas vilas empreendedoras, para a exploração de aluguéis, embora fossem insuficientes para atenderem às necessidades de moradia da classe trabalhadora. Aqui em São Luís, nota-se “[...] a Vila Gracinha, localizada no Caminho da Boiada, próxima ao centro da cidade, construída por iniciativa particular, para exploração de aluguéis.” (VASCONCELOS, 2007, p. 4).

FIGURA 2 – VISTA AÉREA DO CONJUNTO FILIPINHO



Fonte: VASCONCELOS, 2007, p. 21.

Inicialmente, a construção das moradias populares foi de interesse privado, não envolvendo medidas estatais nessa questão social. Vale destacar que, esse era um momento de política econômica liberal ², na qual, o Estado pouco intervia, ou talvez, essa era uma questão que estava nascendo e não recebeu atenção governamental.

Paralelamente, a cidade enfrentava a crise econômica viabilizada pela dificuldade na rede rodoviária do Maranhão, que liga o Estado ao Brasil, dificuldade essa explicada pela centralidade de São Luís, ponto exclusivo de entrada e saída da produção. É nesse período que a Associação Comercial juntamente com o DER/MA estarão no topo da hierarquia governamental do Maranhão, propondo melhorias na infraestrutura viária, e em complementariedade, as intervenções ditas modernas da gestão de Paulo Ramos e Pedro Neiva.

Décadas de 1930 e 1940: tentativas modernas

Ao falar de São Luís como uma cidade mercantil, tem-se como força política a Associação Comercial do Maranhão (ACM) – instituída da elite comercial do Maranhão – força hegemônica da economia e da política, tendo papel decretório nos destinos do espaço urbano. Logo no início do século XX até meados dos anos de

1950, a ACM atua ativamente como órgão consultivo, relativamente colocada como chefe do poder executivo estadual. É através do poder do capital comercial que ela opera na política urbana, portanto, por interesses na produtividade econômica, altera o orçamento municipal, acenando com a especulação imobiliária; reduz, por meio de reivindicações, o poder da Câmara Municipal sobre a legislação urbanística.

Vale registrar, nesse sentido, o conteúdo do Orçamento Municipal, modificado pela Associação Comercial, quando do Projeto de Lei sobre o urbano, regulamentando as construções na cidade dentro do espírito urbanístico que havia inspirado o Código de Posturas de 1866 (SÃO LUÍS, 1866), uma reminiscência das Ordenanças Espanholas cujo objetivo maior era a preservação da unidade urbanística e a garantia de acessibilidade e mobilidade dos pedestres. O próprio Orçamento contém itens que somente hoje, após a regulamentação do Estatuto da Cidade, em 2001 (BRASIL, 2002), acenam com a possibilidade de controle da especulação imobiliária [...]. (BURNETT, 2011, p. 60).

A vitória da ACM resulta no fim do poderio do Legislativo em relação à conservação do organismo urbano colonial, hierarquizando a cidade através do zoneamento urbanístico e aprofundando na questão do valor imobiliário dos bairros.

A precária infraestrutura inibia a circulação no interior do Estado, por isso, julgada como causa do baixo desenvolvimento. Com tal justificativa e com a visão na produtividade econômica, os investimentos públicos são direcionados para otimizar a produção. Seu cúmplice nas ações estatais de investimentos públicos destinados a infraestrutura viária é o Departamento de Estradas de Rodagem do Maranhão (DER/MA), juntos, marcarão um período estratégico no processo de urbanização da capital, a qual, é beneficiada com os significativos e constantes recursos do Fundo Rodoviário Federal. (BURNETT, 2011).

Ademais, como processo moderno, a gestão de Paulo Ramos e do prefeito Pedro Neiva Santana³, nas décadas de 1930 e 1940, interviram nas questões urbanas em busca de solucionar o problema de circulação, devido a delimitação imposta pelos rios Anil e Bacanga, obrigando a população a se deslocar pelo Caminho Grande⁴. Uma das soluções foi a abertura da avenida Magalhães de Almeida⁵ em 1941, sem nenhuma preocupação com os conjuntos arquitetônicos, mas sim com as exigências de circulação, e a modernização do Caminho Grande - inaugurado como avenida Getúlio Vargas – que tornava a área privilegiada por contar com energia elétrica, bondes, água e telefone, o que irá atrair uma parcela da população mais rica e, como privilégio, construíra tipologias arquitetônicas ditas modernas. É notório que, o ideário modernista não fica restrito apenas ao espaço físico, ele também se consolida na legislação urbanística que dará início ao novo zoneamento da cidade, que por sua vez, busca a elitização de áreas como o bairro do Monte Castelo, protegendo-as das edificações populares. As novas exigências das leis urbanísticas, tal como, o recuo frontal obrigatório e jamais menor que 3 metros, torna evidente a tentativa de modernização do acervo arquitetônico colonial.

Toda essa urbanização sem industrialização se explica pelo fenômeno do fordismo que se reproduz de formas diferentes nos países do mundo: em países em desenvolvimento, como o Brasil, ele atua na escala urbana se desconectando do mundo fabril que consiste na expansão acelerada dos limites da cidade, representada pelas construções de cunho social e pelos novos eixos de avenidas que supriam a necessidade de circulação. (BURNETT, 2011). Esse tipo de atuação do fordismo no Brasil, leva ao conceito de suburbanização, também chamada de espraiamento suburbano, onde a cidade cresce em direção às áreas isoladas com baixa densidade populacional, zoneamento de uso único e a dependência de carros. A chegada da suburbanização em São Luís é representada pelo Conjunto do Filipinho ainda na década de 1940, localizado na Avenida João Pessoa, a cerca de 5km do centro da cidade e que dispunha de prédios social, comercial e de praças. (VASCONCELOS, 2007).

FIGURA 2 – VISTA AÉREA DO CONJUNTO FILIPINHO



Fonte: VASCONCELOS, 2007, p. 21.

Diante desse cenário, percebe-se que, a economia local é sustentada pelas fábricas têxteis e a modernização da cidade é caracterizada pelos novos padrões residenciais, pelas construções e reformas de avenidas e pelo aumento de veículos automotores. Tais acontecimentos gerarão a necessidade de circulação da população que se vê prejudicada pela limitada malha urbana colonial que crescia lentamente em direção ao rio Anil ⁶, crescimento esse que necessitava de um planejamento de expansão.

1958: plano de expansão urbana

O plano de expansão do engenheiro Ruy Mesquita já previa a expansão em direção ao norte da Ilha, até então ocupada apenas por pescadores e casas de veraneios (Figura 3). A proposta de Mesquita foi o primeiro estudo técnico para a ocupação das terras além dos rios Anil e Bacanga, no momento sendo inexecutável por motivos financeiros. Também se caracteriza pela absorção dos ideais do urbanismo modernista, o qual tinha um zoneamento rigoroso dos usos. É nessa época que a ponte do São Francisco é idealizada, vista como essencial na modernização de São Luís, conectando a antiga cidade – a cidade colonial – com a nova São Luís. A ponte era a ferramenta principal para a ocupação efetiva da orla ludovicense.

Figura 3 – Capela da Ponta D'Areia



Fonte: IBGE ⁷

Na época em que os ideais progressistas se instauravam em solo nacional, a capital maranhense, como já mencionada, passava por uma crise econômica oriunda das dificuldades na agroexportação no início do século XX (MORAIS, 2006), conseqüentemente, o Maranhão não chegou às margens desse ideal político, sendo somente alcançado no governo Sarney (1966 – 1970).

2. MODERNIZAÇÃO PROGRESSISTA

Na década de 1960, José Sarney ⁸ sobe ao poder do governo do Maranhão com a confiança dos militares, apoio popular e ausência da oposição. Para o regime militar, seu discurso e política representavam o Governo Federal, de forma que sugeria os mesmos preceitos modernizadores pregados pelo regime: “Ao assumir o poder, em 1966, o jovem governador propôs mudanças que tinham como objetivo modificar a realidade política, econômica e social dos maranhenses e para alcançar êxito em seus objetivos adotou um discurso e prática ‘modernizadora.’” (MORAIS, 2006, p. 15).

Com seu conteúdo modernizador, Sarney desenvolve o projeto Maranhão Novo, que consistia na plena transformação socioeconômica do Estado. O governador queria instaurar na capital maranhense um plano econômico que trouxesse para cidade de São Luís inovação, reestruturação, infraestrutura e oportunidades para todos. Muitas instituições eram responsáveis pelo projeto de reestruturação da cidade, a principal delas era a SUDEMA (Superintendência de Desenvolvimento do Maranhão).

No Maranhão, esse projeto de modernização foi denominado “Maranhão Novo” e teve na figura de José Sarney, governador do Estado de 1966-1970, seu principal representante, idealizador e empreendedor. Esses projetos visavam garantir ao Brasil e ao Maranhão a viabilidade da modernização da sociedade. (MORAIS, 2006, p. 33).

Outros feitos do Maranhão Novo, foram as criações do Conjunto Habitacional Popular do Maranhão (COHAB), as Centrais Elétricas do Maranhão (CEMAR), as Companhias de Águas e Esgotos do Maranhão (CAEMA) entre outras instituições. (COSTA, 2020).

Dentre a série de transformações ocorridas em São Luís, a ponte do São Francisco, popularmente conhecida e oficialmente denominada de ponte Governador José Sarney, foi o maior símbolo do governo Sarney e do plano político implantado por ele, pois, fazia referência ao processo de modernização e expansão urbana desenvolvida pelo Estado, como afirma Burnett (2008, p. 127) “A segunda ponte sobre o Rio Anil, em direção à Ponta do São Francisco, construída como extensão da Rua do Egito, vai se mostrar muito mais eficiente para realização do almejado processo de expansão moderna da cidade.”. Além disso, “[...] a ponte se transforma em elemento de conexão do antigo com o novo e representou, efetivamente, a única expansão do período como adição ao tecido urbano preexistente.” (BURNETT, 2008, p. 127).

Ponte do São Francisco, o Símbolo Moderno

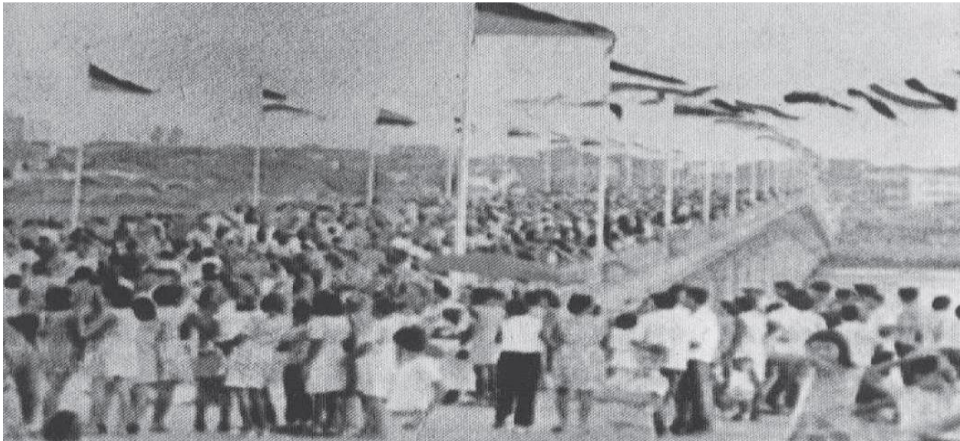
A concretização da ponte, idealizada anteriormente no plano de expansão de Ruy Mesquita, colocava em prática os novos tempos propagandeados por José Sarney. O crescimento populacional acelerado despertara a necessidade de expandir a cidade. Tal fato, tiraria o projeto da ponte o mais rápido possível do papel. Dessa maneira, o símbolo principal do plano político foi um instrumento de expansão urbana para o Norte da Ilha (Orla).

A ponte sobre o rio Anil, idealizada desde a década de 1950, pelo engenheiro Rui Mesquita (então diretor do Departamento de Estrada e Rodagem – DER) em seu Plano Rodoviário da Ilha de São Luís, só foi concretizada no governo de Jose Sarney. Essa construção foi

transformada em um ato propagandístico mesmo antes do início das obras, através da divulgação pela imprensa. (MORAIS, 2006, p. 41).

Sobre o Rio anil em concreto armado, a ponte Governador José Sarney é inaugurada em 14 de fevereiro de 1970 (Figuras 4 e 5), trazendo consigo consideráveis impactos no âmbito social, econômico e ambiental.

FIGURA 4 - A inauguração da ponte do São Francisco, São Luís



Fonte: BURNETT, 2008, p. 128.

FIGURA 5 - Repercussão da inauguração da ponte nos jornais



Fonte: MORAIS, 2006, p. 74.

Uma das contradições da modernização é que esta não beneficia a todos, logo o discurso adotado por Sarney - que pretendia oferecer oportunidades para todos - não foi de fato alcançado.

Contradições da modernização progressista

A especulação imobiliária em serviço dos interesses econômicos entrou em atividade, visando novos empreendimentos residenciais e comerciais na orla ludovicense e os arrecadamentos de tributos retornados como impostos para o Estado, além disso, os moradores antigos do bairro do São Francisco foram indenizados

para deixarem seus espaços, deixando-os livres para as novas construções que servissem as classes média e alta.

Destina-se, assim, a espacialidade existente e suas expansões ao Sul e a Leste – além do rio Bacanga e no eixo do Caminho Grande, expansão da cidade tradicional – às camadas mais pobres da população, enquanto as novas áreas litorâneas, conquistada pelas pontes sobre o rio Anil, são oferecidas aos mais ricos. (BURNETT, 2008, p. 129-130).

A orla ludovicense era vista como a área que serviria a classe mais alta da sociedade: urbanizada, com empreendimentos de alto padrão, shoppings, condomínios verticais com vista para o mar e lazer. Com muitos centros comerciais e empresariais, o centro produtivo se muda para lá também, antes sendo Centro-Anil, agora sendo Renascença-Calhau. Consequentemente, o cenário urbano começa a tomar forma de segregação socioespacial, caracterizada pelo alojamento da classe mais pobre pelos arredores dos bairros nobres, em palafitas e invasões, espaços onde os serviços básicos são deficientes ou inexistentes, a fim de ficar mais próxima ao centro, onde muitas vezes também se localizam seus empregos.

A construção do Porto do Itaqui, outra obra faraônica do governo Sarney, localizada no sudoeste da Ilha, também proporcionou o surgimento de zonas periféricas com os bairros: Anjo da Guarda, Vila Nova, Fumacê, Vila Embratel e Sá Viana. (MORAIS, 2006).

A ocupação urbana em São Luís entre as décadas de 50 a 80 representa uma dualidade: de um lado a cidade formal, investida por infraestrutura, por lazer e moradias dignas especuladas pelos interesses econômicos; de outro lado, a cidade informal, construída espontaneamente, sem planejamento e órfã do governo, caracterizada por aglomerados subnormais que carregam em seu cenário urbano a falta de infraestrutura, precários serviços básicos, inexistência de serviços essenciais para a vivência humana ou moradia digna.

As ocupações ilegais são alimentadas pelo grande problema social da habitação, ou seja, pela negligência do poder público em tratar a questão social de habitação, surgindo através da necessidade, resistência e sobrevivência humana. As ocupações espontâneas, tais como as palafitas, localizadas em meio a manguezais, comprometem a reprodução de espécies e prejudicam a cadeia alimentar aquática.

Ainda dentro do problema ambiental, o rio Anil, que está sob a ponte do São Francisco, também sofreu com o processo de expansão urbana em São Luís: a mata ciliar do rio, teve que ser destruída em prol das novas construções, em consequência, a nascente do rio mudou do bairro Tirirical para a Cohab⁹, sendo depois relocada para o bairro da Aurora. A tabela 2 demonstra os dados estatísticos do processo de ocupação intensa na bacia do rio Anil e a tabela 1 indica os afluentes do rio, ajudando na plena compreensão da tabela 2.

Tabela 1 - Afluentes do rio Anil

Margem direita	Margem esquerda
Igarapé da Ana Jansen	Rio Jaguarema
Igarapé do Jaracati	Córrego da Vila Barreto
Igarapé do Vinhais	Córrego da Alemanha
Rio Ingaúra	Igarapé da Gamboa

Fonte: ALCANTARA, 2004, p. 164.

Tabela 2 - Demografia e Ocupação da Bacia Hidrográfica do Rio Anil (Estimativa 2008)

TRECHO	ÁREA (ha)	ÍNDICE DEMOGRÁFICO	DEMOGRÁFICO ESTIMADA
MARGEM ESQUERDA	460	182,5	83.950
MARGEM DIREIRA	580	48,75	28.665
MONTANTE	3100	48,75	372.000
MANGUES	373	-	-
TOTAL	4521	107,19	484.615

Fonte: OLIVEIRA; RIBEIRO JÚNIOR; MOREIRA; GONÇALVES, 2009.

Além disso, o rio passou por um processo de eutrofização, fenômeno que implica na morte de milhares de peixes, prejudicando os pescadores que necessitavam dessa única atividade para sobreviver.

CONSIDERAÇÃO FINAIS

Em 2020, a ponte Governador José Sarney completou cinquenta anos de existência, a rede de televisão estadual, TV Mirante, transmitiu uma reportagem com entrevistas às pessoas que fizeram parte da construção e outras que acompanharam de perto a obra. Não obstante, o informe omitiu as consequências que o símbolo moderno trouxe nos anos seguintes à sua inauguração.

Sendo a ponte um elemento urbano e moderno concebido no urbanismo dos anos 60, convém considerá-la cooperadora das consequências urbanas oriundas desse período, e também, encaixá-la nas comparações que se seguem.

O urbanismo das primeiras décadas do século XX tem em comum com o urbanismo do governo de Sarney, os interesses econômicos no controle do meio urbano, excluindo a população mais pobre do direito a cidade. A diferença entre esses dois períodos é que, enquanto na gestão de Paulo Ramos e Pedro Neiva, buscava-se expandir a cidade através da desconstrução do acervo arquitetônico colonial – como foi feito na construção da Avenida Magalhães de Almeida, onde muitos casarões vieram ao chão – já no urbanismo da década de 1960, o plano foi expandir conservando todo esse acervo.

A modernidade brasileira, que tenta se instaurar em solo maranhense a cada década que se passa após sua chegada, se torna apenas eco quando é percebida que mais uma vez a tentativa falhou. Embora os feitos sarneístas sejam incomparáveis com as concretizações dos governos passados, eles são falhos quando se vê como resultado um cenário de discrepância social, onde uns são favorecidos e outros não.

Como já visto, a questão habitacional de São Luís, que antes da ponte já era conturbada, agora torna-se um problema com uma possível solução de moradia que se representa nas ocupações ilegais nos arredores dos bairros nobres no Norte da Ilha e nas zonas periféricas no Sudoeste da cidade. Essas ocupações da classe mais pobre não estão inseridas nas zonas de interesse do setor imobiliário, tampouco, recebem atenção do setor Público, apresentando baixa infraestrutura, dificultando as condições de vida dos moradores dessas áreas, comprometendo a qualidade do morar dos mesmos, tornando essa moradia cada vez mais indigna. Diante desse problema habitacional, são criados os projetos habitacionais ainda na década de 1960, visando atender a população das ocupações subnormais. A Cooperativa Habitacional Brasileira (COHAB), bairro que era parte de um projeto de conjunto urbano, foi idealizado pela extinta Companhia de Habitação Popular do Maranhão (COHAB) e, posteriormente, financiado pelo extinto Banco Nacional de Habitação (BNH). O conjunto era destinado aos moradores de baixa renda, tendo como alguns de seus arrendatários, pessoas que moravam em palafitas nos bairros do Caratatiua e também na Alemanha. Posteriormente o bairro veio a se transformar no conglomerado urbano Cohab-Anil, com os conjuntos Cohab Anil I, II, III e IV.

O morar digno é além de um direito social, é preciso se morar com qualidade, portanto, a moradia digna é aquela que assegura um teto, mobilidade, acessibilidade e garante serviços básicos de infraestrutura. Embora

nossa constituição não trate esse tema com tal amplitude, é necessário repensar as cidades dessa maneira, considerando os arredores, os serviços prestados, a democracia no uso dos espaços, entre outras diretrizes.

Nesse viés, o estudo sobre tais seguimentos se torna indispensável para uma investigação urbana, retratando as reais implicações a níveis social, econômico e político. Sendo assim, é previsto um alcance de novos olhares críticos para a vida urbana por parte dos futuros arquitetos e urbanistas que farão uso deste trabalho, ainda, é conjecturável que este artigo sirva de estímulo para outros que tratem de temas similares; valha como fonte para auxiliar em pesquisas de caráter urbanístico, arquitetônico, ambiental, social e político, visto que, esses assuntos serão tomados para melhor contextualização do tema proposto e também para plena apreensão do mesmo.

Pretende-se desenvolver a capacidade de resolver problemas urbanos de São Luís, considerando seu processo histórico a fim de relacionar a expansão urbana ludovicense com os interesses políticos e econômicos. Uma vez identificados os interesses privados por trás da urbanização progressista, identificando a segregação socioespacial e desigualdades sociais que a mesma impulsionou, aperfeiçoar as soluções urbanísticas que visem a democracia urbana se tornará substancial.

Busca-se estimular a adoção de medidas de prevenção ambiental ao projetar e repensar cidades e espaços, inevitavelmente, resultará da análise da degradação ambiental no rio Anil, a qual se dá atenção neste trabalho, provocada pelo crescimento populacional na capital maranhense no período político desenvolvimentista implantado pelo governo Sarney.

Não menos importante, fazer deste trabalho uma forma de engrandecimento profissional para a autora e conceder o referente estudo para pesquisas, projetos e análises.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AIRES, Anne et al. Miséria e Maré: Estudo sobre as palafitas na Comunidade da Portelinha. **Periódico do Centro de Estudos em Desenvolvimento Sustentável da UNDB**. São Luís, v. 1, n. 3, p. 1-13, set./dez. 2015.
- ALCÂNTARA, Enner Herenio de. Mudanças climáticas, incertezas hidrológicas e vazão pluvial: o caso do rio Anil. **Caminhos de Geografia**. São Luís, p. 158-173, jun. 2004.
- BURNETT, Frederico Lago. **São Luís por um triz**. Escritos Urbanos Regionais. São Luís, p. 58-75. 2011.
- BURNETT, Frederico Lago. **Urbanização e desenvolvimento sustentável**. São Luís: Editora Uema, 2008.
- COSTA, Marcelo Lima. Para o “Maranhão Novo” um novo subúrbio: a formação do bairro do Anjo da Guarda, em São Luís do Maranhão, no contexto do milagre econômico (1968-1970). **XIX Encontro de História da ANPUH – RJ**. São Luís, p. 1-9, set. 2020.
- DINIZA, Adalberto Moreira et al. O urbanismo modernista em São Luís: plano de expansão da cidade (1956). **Revista dos CEDS**. São Luís, v. 1, n. 2, p. 1-19, mar./jul. 2015.
- MORAIS, Natércia Cristyna Freitas. Monografia (Graduação em História) – Universidade Estadual do Maranhão. “**A “ponte da esperança”: O símbolo da modernização e do desenvolvimento urbano no governo Sarney (1966-1970)**”. São Luís, p. 79. 2006.
- PERA, Caroline Krobath Luz. Dissertação (Mestrado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas. **Processo Contemporâneo de Expansão Urbana: Legislação urbanísticas e lógicas de produção do espaço urbano -estudo da região metropolitana de Campinas**. Campinas, p.224. 2016.
- QUEIROZ, Luziana Maria Nunes de. Tese (Doutorado em Desenvolvimento e Meio Ambiente. – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. **Expansão urbana e vulnerabilidades cidadina: carto(grafias) socioeconômica e de infraestrutura urbana**. Natal, p. 111. 2018.
- RIBEIRO JÚNIOR, José Reinaldo Barros. **Formação urbana de São Luís: 1612-1991**. São Luís: Edições FUNC, 2001.
- VASCONCELOS, Paulo Eduardo Silva de. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual do Maranhão. “**Habitação Social em São Luís do Maranhão: Um estudo sobre a produção de habitação dos Institutos de Previdência e do Banco Nacional de Habitação**”. São Luís, p. 3-9. 2007.

NOTAS

¹ A industrialização brasileira ocorre de forma tardia, datando um século após as primeiras indústrias no mundo, no século XIX, porém, ganha maior força a partir da década de 1930.

² Política econômica que dá liberdade para iniciativas privadas sem interferências do Estado.

³ Prefeito em 1938 indicado pelo interventor Paulo Ramos, governador do Maranhão durante a ditadura militar, indicado pelo presidente Médici e secretário da fazenda no governo de José Sarney.

⁴ Conhecida atualmente como Rua grande, é um dos mais importantes logradouros de São Luís de grande valor comercial.

⁵ Avenida que começa na Praça João Lisboa e termina nas Cajazeiras, passando pelo Mercado Central.

⁶ Rio que nasce no Sul de São Luís e deságua na Baía de São Marcos, no centro da Capital.

⁷ <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=434974>

⁸ José Sarney de Araújo Costa é advogado, político e escritor brasileiro, foi governador do Maranhão (1966-1970) e presidente do Brasil (1985-1990).

⁹ COHAB – Cooperativa Habitacional Brasileira, o bairro faz parte de um projeto de habitação urbana de São Luís. O conjunto era destinado a pessoas de baixa renda e também moradores de palafitas.