

FREDERICO LAGO BURNETT

SÃO LUÍS POR UM TRIZ

ESCRITOS URBANOS E REGIONAIS

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

Reflexões sobre a urbanização recente de uma cidade quatrocentona	2
---	---

O NÚCLEO ORIGINAL

Por uma política urbana para os centros históricos maranhenses	7
Centro histórico de São Luís, entre o discurso e a prática	9
A gestão do solo urbano e o futuro do centro histórico	12
Estacionamentos e casarões	15
Chavões, charadas e chacotas no aniversário da cidade	17
Estado, interesses privados e a permanência da crise do “centro histórico”	31

A CIDADE NOVA

A miséria do nosso urbanismo	35
Shopping center e cidadania	38
Avenidas, motoristas e pedestres	41
Eleições municipais e plano diretor	43
Crônica de uma expulsão anunciada	45
São Luis em tempo de murici	47
A cidade e as torres	48
O círculo vicioso do trânsito em São Luís.	50
O arrastão imobiliário	51
São Luís por um triz	53
Da cidade unitária à metrópole fragmentada	58
Breve histórico da habitação popular em São Luís	78

A JOVEM METRÓPOLE

Os efeitos regionais do novo pólo econômico	93
Região Metropolitana de São Luis: precisa-se de estadistas	95
Uso da terra e caos metropolitano	97
Metropolização e gestão urbana na Ilha do Maranhão	99

CONSIDERAÇÕES FINAIS

E nos próximos 400 anos, que será de São Luís, capital metropolitana e estadual?	111
--	-----

INTRODUÇÃO

Reflexões sobre a urbanização recente de uma cidade quatrocentona

Estão aqui reunidos artigos e crônicas produzidos entre 1990 e 2010, período significativo para os destinos da cidade de São Luis que, às vésperas dos seus 400 anos, vem executando uma guinada nas formas de ocupação territorial, tão decisiva como aquela realizada entre as décadas de 1960 e 1970, quando atravessou rios para multiplicar por dez seu perímetro urbano. Mas, diferentemente do passado, no transcurso destes últimos vinte anos, assistimos a mudanças urbanas e regionais em profundidade e não apenas em extensão. Mudanças que se expressam no encerramento de um ciclo e na abertura de outro, com o núcleo histórico da cidade, festejado como Patrimônio da Humanidade no encerrar do século XX, deixando melancolicamente de ser referência cultural e dando lugar a uma nova unanimidade urbana. Na qual predomina, sobre corações e mentes locais, eruditas ou vernaculares, a hegemonia de centralidades litorâneas e suas promessas de vida moderna intramuros. Após insistentes propostas de requalificação estética de bairros seculares, que evitaram tocar em interesses fundiários e mercantis, as tentativas de inserir o núcleo original de São Luis no cotidiano urbano de toda a cidade parece ter se esgotado. As promessas de repetição de intervenções pontuais e monumentais, sem alteração na legislação de uso do solo e na propriedade fundiária, são incapazes de retirar a área histórica do processo de degradação e o submete, cada vez mais, ao processo de abandono institucional que há décadas acomete os bairros tradicionais, localizados na região entre os Rios Anil e Bacanga.

Mas, ao adotar como padrão urbano este movimento centrífugo, que nega áreas com valor de uso e se lança, voluptosamente, à ocupação de vazios urbanos bem localizados e valorizados, na busca incessante de valor de troca, São Luis ultrapassa, enfim, seus limites municipais. Sob uma dinâmica urbana anárquica, a cidade assume seu papel de metrópole, precocemente decretado ainda na Constituição Estadual de 1994, mas somente nos últimos anos efetivado, mais uma vez, por capitais externos, públicos e privados. Fortalecida pela chegada de empreendimentos imobiliários monopolistas de consumo – condomínios residenciais e comerciais de grande escala que se aproveitam de imensos estoques fundiários gulosamente reservados e supervalorizados durante mais de 40 anos –, a produção recente de espaço urbano privado se mostra avassalador, transborda suas fronteiras e alcança isoladas regiões de outros municípios, com precária capacidade de gestão do solo. Inicialmente concentrados nas proximidades da faixa litorânea, lócus preferencial da produção imobiliária

de alta renda, graças a fartos recursos públicos federais para programas de habitação popular, o vetor de ocupação metropolitana se modifica e adentra avidamente o interior da Ilha.

Através de milhares de unidades habitacionais do programa “Minha Casa, Minha Vida”, o mercado imobiliários ocupa glebas nuas e vai se contrapor aos consolidados assentamentos informais que sempre buscaram, em Paço do Lumiar, Raposa e São Jose de Ribamar, disponibilidade de terras longínquas e de baixo valor imobiliário para suas precárias moradias. Ironicamente colocas, por programas habitacionais de interesse social, no mapa dos investimentos públicos, toda esta região se transforma em palco de incontáveis disputas entre posseiros, grileiros e empreendedores, deslocando para a periferia de São Luis a constante e insolúvel luta por terra e moradia que, historicamente, acontece na cidade capitalista.

Todo este movimento, que já se insinuava na história urbana da cidade há pelo menos quarenta anos, se combina agora com grandes empreendimentos logísticos do governo federal. Diferentemente dos anteriores, centrados na produção e consumo de solo urbano, os atuais investimentos públicos – inseridos em amplo programa de consolidação de novas fronteiras econômicas do país -, expandem o movimento de capitais privados e correntes migratórias de trabalhadores para o continente próximo – por enquanto, Bacabeira, Rosário e Santa Rita. A influência da capital, cidade administrativa e principal núcleo de comércio e serviços de uma vasta região se expressa, então, na elevação do valor da terra e, conseqüentemente, no custo de vida da metrópole, reforçando mais ainda os movimentos de atração e repulsão de camadas sociais conforme seus rendimentos financeiros.

E que lembram processos semelhantes vividos por outras cidades, quando a concentração de negócios e pessoas ameaçou o território com o caos da urbanização acelerada, exigindo pulso firme e intervenção do poder público sobre interesses particulares. A combinação de políticas públicas de habitação com ações de repressão aos movimentos populares de resistência – padrão urbano do final do século XIX e início do XX em Paris, Londres e Berlim – e que resultaram na expulsão dos trabalhadores das áreas centrais da cidade e sua instalação nos longínquos conjuntos habitacionais dos subúrbios europeus, foi a única forma de ordenar o espaço da cidade moderna. Entretanto, entre nós, no Brasil, esta receita sempre foi seguida de forma incompleta, ajustando doses de tolerância, omissão e coerção, movendo-se a gestão pública por pressões econômicas e interesses políticos, em atitudes de troca e promiscuidade. Preservando sempre os baixos salários, o Estado disponibilizou mão de obra barata para a produção, mas conservou o baixo poder aquisitivo e comprometeu historicamente a expansão do mercado de consumo interno. Como resultado da secular falta de políticas públicas de habitação coletiva – atividade que na Europa mobilizou e deu legitimidade à nascente arquitetura moderna de Le Corbusier e Cia. -, a moradia adequada

se manteve inacessível aos trabalhadores que foram encontrar, na informalidade e na precariedade de loteamentos clandestinos e sub-habitações, a única alternativa para resolver seus problemas de abrigo e reprodução.

Na São Luis moderna, esta ausência de vigor, vontade e compromisso com a gestão do solo por parte de administrações municipais brasileiras se expressa tanto nos onze anos – de 1975 a 1986 – em que a cidade passou pelas mãos de onze alcaides, quanto nos últimos 25 anos, que contabiliza poucos prefeitos. Pois a marca deste período não são apenas as gestões continuadas, mas principalmente a reeleição de prefeitos e a consagração de seus indicados. Fatos que reforçam a hipótese de uma prática administrativa local que, independente das colorações políticas de seus gestores, segue dominada por valores ideológicos que colocam o espaço da cidade como imenso e inesgotável balcão de troca de interesses. Mas que têm como base concreta, a submissão da dinâmica econômica ludovicense à riqueza produzida pelo mercado imobiliário, contraditória atividade produtiva que, ao mesmo tempo em que move a roda da economia com geração de empregos e comércio de materiais, consome solo urbano, recursos naturais e, sem controle social, produz deseconomias urbanas e transforma a cidade em guetos segundo a renda dos seus clientes.

Os textos aqui coletados resumem estes diversificados movimentos provocados pelo incessante e conflitante processo de ocupação territorial de São Luis. Alguns dos escritos acompanham as agruras vividas pelo seu núcleo histórico, contraditoriamente conservado pelo poder econômico da Associação Comercial do Maranhão até a primeira metade do século XX e que, sofrendo hoje com a impotência do poder público em preservá-lo, agoniza entre monumentos de pedra e cal abandonados ou descaracterizados; outros artigos, ampliando o raio de observação, analisam os procedimentos de ocupação de novas áreas, conquistadas ao cruzar os rios Anil e Bacanga na década de 1970, quando se gesta o mercado imobiliário monopolista e produz uma urbanização fragmentada sob onze gestões que, ao longo de onze anos, se sucedem no comando da cidade. E que hoje, quando dispomos de administrações de longa duração, volta a se radicalizar com a hegemonia monopolista das grandes incorporadoras que passam a construir em escala industrial, para as classes média e baixa, com efeitos sobre os recursos ambientais e o suporte de serviços e infra-estrutura. Finalmente, em um esforço inicial de entendimento do novo papel regional que São Luís começa a desempenhar sobre um vasto território que alcança o continente, os últimos textos avaliam a dimensão metropolitana assumida pela cidade, com a nova escala espacial alcançada pela

dinâmica econômica, sua inevitável atração sobre correntes migratórias de trabalhadores e seus impactos nos recursos naturais.

Apesar das distintas escalas espaciais e dos diferentes recortes temporais de cada um dos textos, um eixo comum se esforça por percorrer o conjunto dos escritos: o foco permanente na gestão do solo urbano e regional busca fazer com que nossas análises, críticas e proposições demonstrem a necessidade, cada vez mais inadiável e urgente, de exigirmos mais compromisso e mais intervenção do poder público – principalmente em suas instâncias municipais, mas também estadual – na defesa dos interesses coletivos da cidade, da região e do Maranhão. Pois a nova dimensão urbana de São Luís, expressa na metropolização sobre quase uma dezena de municípios de seu entorno, recoloca em um patamar mais elevado e mais urgente a questão da gestão do solo urbano e regional. Agora, não mais restrita aos limites da cidade metrópole e sob comando de seu prefeito de turno, mas subordinada à celebração de uma concerto entre todos administradores da região em favor da maioria da sociedade e do meio ambiente. Este é, em nosso entendimento, o verdadeiro sentido e a razão maior de celebrar os quatrocentos anos de São Luís: iniciar o quanto antes a construção dos próximos séculos sob bases e objetivos mais solidários, justos e, conseqüentemente, sustentáveis.

São Luis, novembro de 2011

O NÚCLEO ORIGINAL

POR UMA POLÍTICA URBANA PARA OS CENTROS HISTÓRICOS MARANHENSES

A unanimidade em torno da área da Praia Grande, restaurada e revitalizada pelo Governo do Maranhão, não pode se limitar, unicamente, aos comentários elogiosos; o restante do Centro Histórico de São Luís assim como Alcântara, Caxias, Viana e Carolina – para ficar apenas naqueles já tombados pelo Poder Estadual – merecem e precisam de ações oficiais que revertam o quadro de abandono e destruição de nossa História em forma de pedra e cal.

Neste processo de reconhecimento cultural das áreas mais antigas de nossas cidades, se mantém omissos o protagonista principal, as prefeituras. Por ignorância do seu papel ou acanhamento diante da monumentalidade dos conjuntos arquitetônicos, têm delegado ao Estado e à União funções que estes poderes na verdade não podem desempenhar, uma vez que inserir sítios históricos na dinâmica urbana depende muito mais de Planejamento Urbano Municipal do que do poder de polícia ou das restaurações pontuais efetuadas pelos Governos Federal e Estadual.

O caso de São Luís é esclarecedor pois, ainda que tenha peso o fato de a cidade ser capital do Estado e possuir um conjunto urbano de dimensões e valor excepcional, a restauração e revitalização da área se viabilizaram principalmente devido à baixa densidade ocupacional, à concentração da administração pública e ao forte apelo turístico do local, condições que asseguraram o sucesso das intervenções físicas feitas pelo Estado, ainda que seja necessária sua presença constante, através principalmente da Secretaria Cultura, que não deixa a peteca cair.

Situação diferente daquela ocorrida na Rua Grande, que, mesmo passando por reformas urbanas no calçamento da rua e dos passeios públicos, foi insuficiente para controlar a voracidade dos investimentos imobiliários, que seguem demolindo quarteirões e descaracterizando o acervo arquitetônico, comprovando que, nas áreas com dinâmica urbana própria, as obras de restauração são, por si só, incapazes de redirecionar as ações da iniciativa privada, que segue vendo no conjunto histórico entraves para o “progresso”.

Os centros históricos sofrem, em essência, apenas de dois problemas; ou ficaram congelados, no tempo e no espaço, a partir do esgotamento das atividades econômicas que lhes deram origem a grandeza, ou são diariamente eletrocutados por funções que lhes negam qualquer possibilidade de dignidade e permanência. Em Alcântara temos o exemplo do primeiro caso, no centro de Caxias o do segundo, e em São Luís os dois: enquanto a Praia Grande cai pela senilidade dos materiais construtivos, na Rua Grande o concreto armado ocupa alcovas e quintais. Temos assim, os dois extremos da dinâmica urbana a ameaçar a

integridade dos conjuntos históricos e, o que é tão ou mais grave, levando a comunidade a acreditar que, realmente, não há como conciliar o passado com o presente e com o futuro.

Tudo isto ocorre porque inexitem posturas municipais que balizem e direcionem a atividade econômica nos nossos centros históricos, onde o *laissez-faire* parece comandar as ações da cidadania. Aos que possam duvidar da eficiência de bem aplicadas leis de uso e ocupação do solo, sugerimos uma olhada no que aconteceu no Renascença e está acontecendo na Ponta da Areia, a partir da mudança radical nas taxas de ocupação e gabarito dos lotes daquelas áreas.

A incompreensão de grande parte da comunidade quanto aos critérios que devem ser obedecidos perante um imóvel secular, também acomete as prefeituras no que diz respeito à cidade: como entender as ações de uma mesma gestão municipal que tanto pode recuperar a imagem original da Igreja de São Benedito em Caxias (pecaminosamente revestidas com pedras), como pode cobrir de asfalto os paralelepípedos do centro daquela cidade? Exigimos de nossos candidatos programas para educação, saúde, habitação, emprego, transporte e, ultimamente, até mesmo para o meio ambiente; para nossas cidades, no entanto, parecemos acreditar que seu destino é fruto do acaso...

Enquanto as municipalidades se mantiverem à margem da tarefa de proteger, recuperar e revitalizar nossos centros históricos, evitando criar estruturas administrativas e jurídicas capazes de, através de técnicos especializados, emitir programas para incentivar e/ou coibir a dinâmica urbana naqueles espaços, a sobrevivência de nossa memória coletiva, representada pelos conjuntos arquitetônicos, continuará à mercê de ações isoladas e da boa (ou má) vontade da iniciativa privada.

Publicado no Clarim da Praia Grande, São Luís, 15 de agosto de 1995.

CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS, ENTRE O DISCURSO E A PRÁTICA

O Dia Municipal do Patrimônio, que celebra o reconhecimento pela UNESCO do valor cultural do Centro Histórico de São Luís, é ocasião para meditarmos sobre o real estado do nosso acervo urbano e arquitetônico e, sem pretender estragar a festa, lançar algumas questões que – a nosso ver – deveriam estar na ordem do dia de autoridades e gestores públicos. Afinal, apesar dos quase trinta anos de unanimidade sobre a relevância do nosso Patrimônio, do alto valor dos investimentos federais, estaduais e municipais que recuperam infra-estrutura, espaços públicos, monumentos e edificações, e da qualidade das obras literárias, musicais, pictóricas e fotográficas dedicadas a conhecer e louvar a grandeza de nosso passado, forçoso é reconhecer que os fantasmas do abandono, da descaracterização e do arruinamento teimam em assombrar nosso Centro Histórico.

Tais ameaças são evidentes tanto na área tombada pelo Governo Federal que, mesmo tendo sido privilegiada pelas intervenções físicas para requalificação ambiental, continua com baixa densidade populacional, reduzida atividade econômica e alto índice de desabamentos, quanto na área protegida por decreto estadual, onde se concentra a quase totalidade das funções residenciais, comerciais e de serviços do Centro Histórico, mas que permanece como o patinho feio das políticas públicas de preservação e revitalização cultural, pois ali reina a informalidade na ocupação e conservação das edificações e do espaço público, o caos do trânsito, a insegurança física de usuários e moradores, o colapso da infra-estrutura urbana.

Entender esta contradição entre discurso e realidade, entre intenção e efeito, exige situar historicamente nosso patrimônio na dinâmica urbana de toda a cidade, pois até a década de sessenta, o centro de São Luís era apenas o centro de uma cidade que mal ensaiava a ocupação das áreas além dos rios Anil e Bacanga. Todos que aí vivíamos não tratávamos o centro como patrimônio cultural, apesar de alguns tombamentos federais já existirem desde os anos cinquenta. Tampouco havia qualquer produção intelectual – livros, poesias, canções, hinos – que indicasse por parte dos produtores culturais um tratamento diferenciado para aquela região da cidade.

Entretanto, o crescente estado de abandono e arruinamento, principalmente da área da Praia Grande, levaram a duas ações coincidentes no início da década de setenta: a constituição, pelo prefeito Haroldo Tavares, do órgão municipal de patrimônio histórico e artístico e a visita técnica do arquiteto Viana de Lima, especialista da UNESCO convidado pelo IPHAN. Tais iniciativas culminam em 1974 com a ampliação das áreas tombadas, mas devido aos critérios federais, que priorizam as edificações do século XVIII e menosprezam as chamadas arquiteturas ecléticas, o perímetro de tombamento de conjunto foi limitado aos bairros da Sé, João Lisboa, Praia Grande, Desterro e Portinho, homogeneizados pela arquitetura colonial,

ficando classificada como zona de proteção da área tombada a região do Largo do Carmo até o Liceu Maranhense, que seus exemplares dos séculos XIX e XX. A criação do escritório local do IPHAN possibilitou a transferência, ao governo federal, da responsabilidade do Município para com a preservação do recém criado Centro Histórico, procedimento com origens na década de trinta, quando a transferência da capital para Belo Horizonte levou ao tombamento de Ouro Preto.

Ao assumir a fiscalização da zona de proteção, o recém criado DPH – órgão estadual de preservação – completou o afastamento da prefeitura das questões patrimoniais e repetiu o padrão adotado no restante do país, onde a tarefa de preservar áreas antigas das cidades se desconectou do ofício de planejar a ocupação das novas regiões. Isto precisamente no momento em que o governo central, através da política de reestruturação econômica nacional, desenvolvia gigantescas obras de infra-estrutura urbana e grandes projetos mudavam radicalmente a realidade sócio-ambiental das principais cidades brasileiras. Para São Luís, isto significou a construção do Porto do Itaqui, da Estrada de Ferro Carajás e dos grandes conjuntos habitacionais do BNH e da COHAB e, mais tarde, do consórcio Alumar e da Companhia Vale do Rio Doce.

Enquanto a produção cultural se voltava significativamente para o tema do patrimônio – “Os tambores de São Luís” de Josué Montello e o “Hino da Cidade” de Bandeira Tribuzzi, entre outras obras, são deste período em que se constrói a idéia de nosso Centro Histórico –, a Prefeitura passava por uma longa fase de instabilidade política e administrativa, pois de 1975 a 1986 a cidade tem onze prefeitos, dando início às existências paralelas que irão viver desde então as áreas antigas e novas de São Luís, como se pertencessem a mundos e gentes diferentes.

De fato, estes dois movimentos divergentes consolidam a separação entre o discurso sobre o Centro Histórico, que arregimenta cada vez mais adeptos entre intelectuais locais, e a prática da gestão municipal, cada vez mais ausente de seu dever de preservação das áreas tombadas, confiadas a instituições sem autoridade legal para disciplinar e controlar o uso do solo urbano. Assim, enquanto cada vez mais cidadãos e turistas se conscientizam do valor do nosso acervo urbanístico e mais se investe em monumentos históricos, mais se solidifica a omissão do poder municipal em disciplinar o uso do espaço livre e construído do Centro Histórico.

Pois, não nos enganemos, somente com a decisão rigorosa dos usos permitidos, proibidos e tolerados nas áreas tombadas será possível assegurar a permanência de zonas residenciais e coibir o avanço predatório do comércio; unicamente com o efetivo controle sobre *habite-se* e alvarás de funcionamento pode-se deter a descaracterização e a demolição de exemplares

tombados; apenas um plano municipal de acessibilidade e mobilidade garantirá circulação compatível com ruas, becos e ladeiras centenários.

E estas ações são de competência exclusiva da Prefeitura de São Luís que precisa assumir, o quanto antes, sua responsabilidade na gestão do solo urbano, revertendo o processo de caos e degradação ambiental que, cada vez mais, se instala no Centro Histórico graças à inexistência de normas urbanísticas auto-aplicáveis. As demais políticas públicas, que visam ampliar a oferta habitacional, capacitar técnicos e operários, sensibilizar a comunidade, são importantes sim, mas sem a vigência de uma lei municipal de uso e ocupação do solo serão impotentes para reverter, ou mesmo neutralizar, o grave processo de deterioração de acervo histórico e artístico de São Luís, com sérios riscos para manutenção do seu título de Patrimônio Cultural da Humanidade.

Publicado n' O IMPARCIAL, em 05 de dezembro de 2006

A GESTÃO DO SOLO URBANO E O FUTURO DO CENTRO HISTÓRICO

Com a recente solicitação, por parte do IPHAN, de um parecer da UNESCO sobre a validade do título de Patrimônio Cultural da Humanidade, terá o Centro Histórico de São Luís chegado ao seu ponto mais crítico? Apesar de certo alvoroço na imprensa e na população, o fato não originou qualquer manifestação de políticos ou empresários e tampouco o meio acadêmico, há muito vivendo de pesquisas e teorias sobre o tema, se dispôs a debater e aprofundar o assunto. Como uma síndrome do Super-Herói, parece que entregamos a um emissário externo a solução de um problema que, antes de tudo, compete à comunidade local.

Tal atitude tem muito a ver com as origens do nosso centro histórico, pois desde o tombamento a Prefeitura abdicou de sua responsabilidade de gestão do solo da área e entregou ao IPHAN uma tarefa para a qual nenhum órgão federal ou estadual tem competência. Por isso, quando matérias jornalísticas se referem à “falta de compromisso da comunidade com a preservação do conjunto urbanístico e arquitetônico” – ensaiando lançar a culpa em todos e em ninguém, receitando campanhas de “educação patrimonial” -, é importante “dar nome aos bois” e afirmar que a razão do abandono, da degradação física e do arruinamento moral do centro da cidade se deve, fundamentalmente, à omissão dos órgãos de controle urbanístico da Prefeitura de São Luís.

E o que estamos chamando de gestão do solo? Justamente a regulamentação dos usos de áreas urbanas e dos imóveis ali localizados, capazes de incentivar ou inibir, atrair ou afastar moradores e usuários, bem como favorecer ou dificultar a geração de tráfego veicular, que exige espaço para circular e estacionar. Constitucionalmente, tal poder de liberar habite-se e licenças de funcionamento no perímetro urbano é exclusividade do executivo e municipal que, para isso, se utiliza da lei de zoneamento, através da qual são determinados perímetros para usos adequados, tolerados e proibidos, e fixadas taxas de ocupação das edificações nos lotes.

Mas que efeitos ocorrem quando o poder municipal se omite da responsabilidade de gerir o uso do solo? Além da anarquia generalizada, passamos a ter redução no enfrentamento da questão, muitas brechas legais e pouca racionalidade na gestão do espaço urbano, características que acompanham as sofridas crônicas da preservação dos centros históricos brasileiros. Por um lado, a gestão passa a se resumir ao caráter de monumento do imóvel, exigindo estudo caso a caso e impossibilitando uma abordagem urbanística da área e de suas relações com o restante da cidade; por outro lado, ao não possuir o controle das informações sobre propriedade fundiária, bem como das taxas, licenças e alvarás, os órgãos de patrimônio se perdem nos meandros burocráticos e aquilo que é ilegal do ponto de vista da preservação, facilmente obtém alvará de funcionamento das repartições municipais, caso das dezenas de estacionamentos irregulares, recentemente autuados. Por fim, a irracionalidade toma conta de

tal gestão, pois extrapolando suas funções de especialistas em restauração edilícia, o reduzido corpo técnico dos órgãos de patrimônio histórico e artístico passa a assumir o lugar do poder municipal e, sem legitimidade e sem estrutura administrativa para tal, tenta matar um leão por dia e apagar incêndios a cada hora. Inevitavelmente, pode acabar mordido, chamuscado e desmoralizado.

A consequência imediata de tais procedimentos é a ineficácia em imputar qualquer ônus aos que abandonam ou descaracterizam os monumentos, generalizando a impunidade no arruinamento e destruição do acervo, uma vez que – como a experiência ensina - sempre é possível conseguir um alvará de funcionamento, apesar de flagrantes irregularidades. Porém, pior que a impunidade dos transgressores é a situação de moradores e trabalhadores do centro, penalizados pelas ruínas e pelo comércio predatório, pois sem zoneamento de usos, pode-se amanhecer tendo ao lado um sobrado em escombros ou um molesto empreendimento comercial, desvalorizando imóveis e comprometendo a qualidade de vida do entorno. Tal prejuízo ao acervo e aos cidadãos jamais pode ser enfrentado antecipadamente pelos órgãos de patrimônio que, mesmo com o poder de polícia, não têm controle sobre o uso e a ocupação do solo urbano. Como, então, impedir sua permanência e reprodução, agravados pela impunidade dos que assim procedem?

Para isso, é indispensável que a prefeitura apóie e fortaleça, prioritariamente, seus parceiros na preservação do centro, isto é, aqueles que necessitam do centro para viver e trabalhar, assegurando-lhes condições adequadas de vida através da legislação urbana, o que será retribuído com usos compatíveis com a escala urbana e arquitetônica. Para tanto, devem ser delimitados rigorosamente os usos permitidos, tolerados e proibidos nas diversas áreas do centro, em conformidade com os interesses de moradores e trabalhadores, sem permitir a atual anarquia e desmando que imperam na região. Previamente, se trata de proteger os bairros residenciais consolidados, proibindo a concentração e a grande escala comercial, ao mesmo tempo em que investimentos em serviços de calçamento, iluminação e segurança pública são providenciados para tais locais; a delimitação do perímetro de uso residencial deve propor a ampliação da área existente, avançando em uma política pública de incentivo à ocupação do centro com moradias.

Entretanto, tais iniciativas serão de pouco efeito sem o enfrentamento dos atuais interesses econômicos que comprometem o acervo e a qualidade ambiental do centro da cidade: em uma ação coordenada com os órgãos federal e estadual de preservação, os proprietários de imóveis abandonados e em ruínas devem ser demandados judicialmente, ao mesmo tempo em que serviços de emergência – estabilização e limpeza – são efetuados às custas do infrator.

Simultaneamente com a urgente definição de uma política de circulação veicular, a prefeitura deve impor controle aos interesses comerciais e determinar os limites físicos de ocupação, dividindo com os lojistas a responsabilidade e o ônus pela preservação da área, o que implica em resolver o problema da insegurança que ameaça moradores, trabalhadores e usuários do centro histórico. Tudo isso é uma gigantesca tarefa e um grande desafio para a próxima gestão municipal e que deve ser cobrado, desde já, de cada um dos candidatos ao Palácio La Ravardiere.

Publicado n'O Imparcial de 28/08/2008

ESTACIONAMENTOS ILEGAIS E CASARÕES

Em todas as áreas da cidade de São Luis, a administração pública tem se mostrado, há muito tempo, incapaz de impor regras e controlar a dinâmica urbana produzida por interesses particulares e a cidade vem sendo construída, de fato, por necessidades imediatas de grupos sociais e econômicos. Fenômeno próprio da urbanidade, palco de conflitos entre diferentes grupos sociais, o descontrole urbano é a marca das cidades brasileiras, pois a gestão pública em nosso país parece ser parte de tais interesses, incapaz de agir com rigor perante os sujeitos urbanos. O centro histórico, pela visibilidade que tem para a maioria da população, é a área urbana em que a contradição entre interesses coletivos e negócios privados é mais visível, atingindo constantemente pontos de explosão. O caso dos estacionamentos em imóveis tombados é um bom exemplo desta situação.

Aproveitando-se de uma omissão histórica do poder público – que sempre tratou do sistema do restante da cidade, mas nunca se preocupou com a circulação veicular na área central -, cidadãos ganham muito dinheiro explorando, como estacionamento, as ruínas de imóveis tombados e até mesmo inscritos a lista do Patrimônio da Humanidade. Apesar das investidas de órgãos federais e estaduais, o lucrativo negócio se mantém e o desrespeito à lei por parte dos proprietários é igual, mas em sentido contrário, à resistência em preservar os casarões históricos. Como a regra do sistema é o lucro, pode-se concluir que, contradizendo valores culturais, um estacionamento ilegal vale mais que um casarão tombado, além do fato de que, em uma sociedade permissiva como a nossa, adotar procedimentos repressivos tem efeitos limitados. Como a celeridade e o rigor da lei variam caso a caso, melhor seria complementar as ações de fiscalização com intervenções pró-ativas, pois o caos da circulação e a carência de estacionamentos na área central são as razões que possibilitam ganhos a particulares e perdas consideráveis para a memória coletiva. Por que, então, não planejar e disciplinar o trânsito e construir estacionamentos públicos na área central?

Acontece que, também há muito tempo, o poder público entregou a gestão da área central ao setor da cultura, reduzindo as ações aos monumentos e à educação patrimonial; se isso privilegia o abstrato e o passado, acaba descuidando do concreto e do presente. Atitude bem diferente quando a administração pública atua em outras regiões da cidade, onde avenidas, viadutos e túneis são considerados imprescindíveis para melhorar as condições de vida. Esta forma de gestão isolou a atividade de preservação das ações de melhorias urbana e resumiu as necessidades da área central ao seu pretense destino turístico. Mas, apesar dos sinceros esforços preservacionistas, somente com investimentos públicos em programas e obras na área central será possível resguardar o centro histórico. Pois, longe de ser um fim em

si, a preservação é fruto do compromisso social com o local de moradia e trabalho dos cidadãos e, ainda que o patrimônio histórico seja capaz de vangloriar o passado e elogiar a arte, recheiar livros de fotografia e montar variados museus temáticos, quando abandonado à própria sorte o centro histórico – tal qual qualquer bairro ou área urbana – penaliza, ameaça e irrita todos os que nele têm que viver e trabalhar. Pois, ao relacionar abandono institucional com o acervo histórico, a população passa a ver neste a razão dos seus males, o que provoca reações às políticas culturais e dificulta, mais ainda, o trabalho de preservação.

Publicado n'O Imparcial em 10 de Julho de 2009

**ESTADO, INTERESSES PRIVADOS
E A PERMANÊNCIA DA CRISE DO “CENTRO HISTÓRICO”**
Políticas de Elitização e Popularização nas Áreas Centrais de São Luís do Maranhão

1. Introdução

Sobre a nudez forte da verdade, o manto diáfano da fantasia.
Eça de Queirós

O estado de abandono e a baixa densidade de ocupação de um setor da área central da cidade de São Luís do Maranhão, dotada de infra-estrutura recentemente modernizada e que se mantém ociosa, convive lado a lado com outro setor central cujas atividades comerciais, dinâmicas e caóticas, comprometem consolidados núcleos residenciais e apresenta serviços e equipamentos urbanos obsoletos e saturados. O paradoxo desta realidade será utilizado, neste trabalho, para demonstrar as contraditórias políticas públicas com que se maneja o Estado no processo de regulação e desregulação do solo urbano, em busca de atender aos interesses do capital e que levam, inevitavelmente, à negação das necessidades dos que moram e trabalham na área em questão. Para cumprir as exigências da acumulação e reprodução capitalista no espaço urbano, o Estado lança mão, quando se trata de sítios históricos, de valores culturais ideológicos, tais como *patrimônio* e *preservação*, que irão mascarar a realidade e beneficiar, prioritariamente, o capital mercantil, a especulação imobiliária e setores da construção civil.

Como categoria de análise, utilizaremos o conceito de produção social do espaço urbano, isto é, “produto político de ações pretendidas e não pretendidas” (GOTTDIENER, 1993, p.288) resultando, por isso mesmo, em uma “manifestação material de processos sociais complexos, associados às fases do desenvolvimento capitalista” (GOTTDIENER, 1993, p.32), o que exige “um entendimento do papel do meio de ação, bem como da estrutura, especialmente a maneira pelo qual forças monopolistas e redes de crescimento atuam no espaço” (GOTTDIENER, 1993, p.110). A complexidade da produção social do espaço foi desenvolvida por Lefebvre, para quem o espaço, além de local das relações sociais, é parte das forças e dos meios de produção e onde se dá o consumo coletivo e também o consumo do próprio espaço. O uso que o Estado faz do espaço está relacionado às necessidades de controle, hierarquia, homogeneidade e segregação, simultaneamente a um processo constante de reestruturação espacial em função das demandas sociais e das exigências do capital, que acontecem nos níveis local, regional, nacional e internacional (LEFEBVRE APUD GOTTDIENER, 1993). Do ponto de vista analítico, utilizaremos a distinção das facções do capital que atuam no espaço urbano para apropriação de renda, lucro e juros, e do capital em geral, que vê o espaço como dreno para o capital excedente e produção de valores de uso (HARVEY, 1982).

Na primeira parte, caracterizamos as amplas transformações sócio-espaciais sofridas pela cidade de São Luís no século passado, tendo o Estado como principal agente de tais mudanças; na segunda, intentamos compreender as relações entre ações do Poder Público e necessidades do capital na conformação da área central; por último, nas considerações finais, analisamos as medidas propostas para enfrentar a crise e a impossibilidade, a partir delas, de alcançar justiça social e preservação ambiental na área central da cidade de São Luís.

Entretanto, considerando que, por mais de uma geração, aquele espaço vem sendo mistificado através da fetichização do patrimônio cultural – que domina não apenas a opinião pública e o senso comum, mas o pensamento de estudiosos locais do urbano – e, por meio de tal artifício, a área é entendida como descolada da totalidade da estrutura urbana e das forças sociais que a determinam, o combate à falsa idéia da existência de uma *dualidade urbana*, que prevalece sobre o entendimento da relação entre a área central e o restante da cidade, só poderá ocorrer em um processo histórico coletivo de produção científica local, que vem se tornando, a cada dia, mais urgente de ser feito.

2. O Processo Histórico de Decadência da Área Central de São Luis

A cidade que os homens deixaram de habitar
está agora sitiada por eles
José Saramago

Estrategicamente implantada sobre a Baía de São Marcos, entre os rios Anil e Bacanga, o núcleo original da cidade de São Luís passou, ao longo do século XX, por três momentos que determinaram sua atual situação sócio-ambiental (BURNETT, 2007). A primeira etapa foi provocada pela excessiva mistura de usos na região da Praia Grande que, em razão das atividades portuárias, passa a comprometer a qualidade ambiental das residências da elite comercial que ali vivia e trabalhava. Incentivado e apoiado pela Prefeitura Municipal, este movimento inicia-se em meados dos anos 1920, com a instalação dos serviços de esgotos em novo setor da cidade, contíguo ao núcleo original (O REGULAMENTO..., 1926), e se institucionaliza em 1930 com a delimitação, pelo Decreto 330 (SÃO LUIZ, 1938), de uma nova zona residencial, compreendida pelas ruas de Santana, Passeio, Ribeirão, São Pantaleão e Direita, onde medidas legais intentam impedir a presença de construções populares, como cortiços e casas térreas, e incentivam a renovação arquitetônica.

Enquanto construções e reformas acontecem neste novo setor - e a arquitetura eclética é a maior prova disso -, a inexistência de modificações significativas no acervo arquitetônico da Praia Grande demonstra que a elite perde, nesse momento, o interesse naquela região, já desvalorizada pela mistura funcional e social. Apesar do dinamismo do porto - mantido até a década de 50 -, o abandono da Praia Grande, pelas residências de alta renda e pelo poder

público, teve início 30 anos antes de ocorrer no novo setor, explicando porque a área central da cidade apresenta hoje diferentes realidades socioeconômicas e ambientais.



Figura 1: Conjunto colonial na Praia Grande e arquitetura eclética na área de expansão: Mistura de usos afasta elite do antigo bairro e deixa o acervo intacto, surgindo novos estilos na região recém urbanizada pelo Estado.

A segunda etapa da expansão urbana de São Luís acontece com a chegada dos automóveis e dos novos padrões urbanos residenciais, originados nos subúrbios americanos dos anos 40 e 50, viabilizados pela melhoria do acesso rodoviário para a Cidade Balneária do Olho d'Água realizado, mais uma vez, com o decisivo apoio do poder público que investe em infra-estrutura e moderniza o bulevar da Avenida Getúlio Vargas (UMA VISITA..., 1938). A “Cidade do Filipinho” e o elitizado Clube Recreativo Jaguarema, localizados entre o novo setor residencial e a praia do Olho d'Água, são os pontos altos desta etapa.

No entanto, diferentemente do ocorrido com a Praia Grande – abandonada por moradores e pelo poder público -, este novo pólo residencial convive com o núcleo de alta renda da área central. As inúmeras edificações modernistas, construídas no miolo do setor tradicional e em novos loteamentos, como o do Apicum (MARTINS, 2006), e as ações do Estado, que rasga no coração da cidade outro bulevar, a Avenida Magalhães de Almeida (MARANHÃO, 1942), comprovam a coexistência dos dois núcleos residenciais elitizados, com relativo equilíbrio quanto a dinamismo, valorização imobiliária e investimento público.



Figura 2: Avenida Magalhães de Almeida e alargamento da Rua do Egito: Eixo de circulação veicular e modernização do novo núcleo residencial de alta renda que substituiu a Praia Grande.

A terceira etapa – aquela com as mais profundas conseqüências sobre a área central, apesar de não atuar diretamente sobre ela - tem uma gestação mais longa e é esboçada no final da década de 50, através dos planos do Engenheiro Ruy Mesquita que, após condenar a modernização do núcleo original da cidade (MESQUITA, 1958), projeta um novo vetor de expansão norte-sul. Propondo cruzar os rios Anil e Bacanga, que restringiam o crescimento urbano ao sentido oeste-leste, o plano de Mesquita sugere um acesso direto às praias e ao futuro porto de Itaqui. A crise econômica do Maranhão e do Nordeste, marginalizados do desenvolvimento do Sudeste do país (OLIVEIRA, 1981) -, adia esta expansão e agrava as condições físicas e ambientais da velha cidade, reforçando desejos de modernização urbana (BARROS, 2001), ensaiada com edificações verticalizadas no contexto colonial, o que só faz aumentar a percepção da incompatibilidade entre o ambiente antigo e a sonhada modernidade:

Havia muito aquela mentalidade de identificar o atraso da cidade, ou do Estado, com aquele ar urbano, com aquele casario e, por isso, querer se ver livre daquilo, fazer prédios novos, modernos¹.



Figura 3: Arquitetura verticalizada na área central:

O esforço de implantar a tipologia modernista no contexto urbano colonial (Barros, 2001).

Será somente com os governos militares, durante os anos 60 e 70, destinando verbas para o porto do Itaqui e recursos para constituição do mercado imobiliário local, através da política do BNH, que se produzirá a conquista dos novos territórios. O tripé *novas terras, verbas federais e investimentos privados* (ALCOA e Vale do Rio Doce), é a base para a configuração sócio-espacial da nova São Luís. Numa estratégia de segregação social, o Plano Diretor de 1975 (MARANHÃO, 1977), reserva a faixa litorânea para as camadas de alta renda, as regiões internas para as classes médias e a periferia longínqua e sem serviços para as camadas populares (BURNETT, 2006).

¹ Depoimento ao autor, em julho de 2006, da Arquiteta Dora Alcântara que, de 1958 a 1974, atuou nas cidades de São Luís e Alcântara, juntamente com seu esposo, Arquitecto Pedro Alcântara.



Figura 4: Plano de Expansão de Ruy Mesquita, matriz do Plano Diretor de 1975:
A conquista dos novos territórios e a superação do modelo urbano colonial (Mesquita, 1958)

O novo paradigma urbano será fatal para a área central, mas de maneira imediata para a Avenida Getúlio Vargas que, de único caminho para as praias, se torna o mais distante, provocando a ruína do Clube Jaguarema e a desvalorização das residências ecléticas ali localizadas. Se isto condena o antigo eixo de expansão, a localização privilegiada da área central lhe permite, até início dos anos 90, uma sobrevivência: apesar do caos e da decadência, a área mantém sua centralidade, graças à permanência do núcleo residencial, associado ao comércio, serviços, sistema financeiro e administração pública.

Algumas medidas – tombamento do núcleo original, obras do Anel Viário e construção da terceira ponte –, pareciam apontar para a convivência harmoniosa entre antigo e moderno. Mas a chegada dos grandes empreendimentos industriais provoca a expansão descontrolada do setor comercial e seus quarteirões são disputados por grandes magazines do sul. Apesar disso, nenhuma providência foi tomada para adequar o sistema de circulação ou a rede de utilidades públicas às novas demandas, que implodem o espaço urbano de padrão colonial e comprometem as condições de moradia e trabalho na área.



Figura 5: Condições ambientais das duas áreas:
O caos na região do comércio popular e a Praia Grande, outra vez elitizada, mas ociosa.

A degradação física da área central atinge seu ponto de ruptura com o Plano Diretor de 1992 (São Luís, 1993) quando, nas regiões litorâneas, o gabarito das edificações salta de 6 para até 15 pavimentos. Os novos coeficientes de aproveitamento do solo e a criação do pólo residencial em torno do recém-criado shopping-center, possibilitam o ansiado paradigma urbano local. Graças a ele, a fuga dos moradores de alta e média renda das áreas centrais se

acelera, levando junto comércio e serviços de luxo, em um processo de abandono que nada tem de novo:

Na época, como sentíamos uma pressão imobiliária muito séria querendo derrubar casarões do centro histórico para poder construir e, com aquela coisa que a modernidade constrói sempre vertical, ficamos muito preocupados. E a gente sempre achava que criando um pólo que diversificasse, a gente teria esta vantagem. Mas não só a experiência de São Luis, mas quase todas as outras experiências que foram realizadas, tiveram o mesmo problema: nesse momento o centro histórico é abandonado².

Apesar dos vultosos investimentos com recursos públicos e do título de Patrimônio da Humanidade, concedido pela UNESCO – que repete a mistificação do tombamento dos anos 70, agora sob interesses internacionais³ -, a crise se agrava. O abandono se consolida com a decisão das autoridades públicas de seguirem as elites econômicas, levando os aparelhos do poder executivo, legislativo e judiciário para a região litorânea. O novo espaço das elites, agora consolidado como nova centralidade urbana, graças aos símbolos do Estado, é o cenário do século XXI.



Figura 6: Lagoa da Jansen urbanizada, investimentos públicos valorizam regiões nobres, com alta visibilidade e forte carga simbólica para toda a cidade: a “modernidade” conta com a unanimidade de toda população.

3. As Razões das Políticas Públicas para a Área Central de São Luís

Em São Luís, o discurso é o da reabilitação do centro, porém governos e capitais privados investem fora dele, condenando-o à ruína.
Ermínia Maricato

Pela síntese histórica das transformações da área central de São Luís, se depreende que o Poder Público sempre se voltou, da maneira mais pragmática possível, para o atendimento das necessidades das camadas de alta renda, provocando sucessivos processos de abandono e degradação de bairros, outrora valorizadas. Assim foi com a Praia Grande, nos anos 30, e assim foi com os demais setores centrais devido a expansão da década de 60, levando ao sucateamento da infra-estrutura e dos serviços públicos disponível na área. Restamos entender as articulações entre interesses privados e ações públicas, através das relações entre política e economia na produção do espaço na área central. Sem pretender avançar, aqui, no processo de industrialização da construção em São Luís, – que ainda depende de

² Ibid. Arquiteta Dora Alcântara, 2006.

³ A partir da crise capitalista mundial dos anos 70, Arantes (2000) expõe a aliança entre agências financeiras internacionais, empreendedorismo urbano e patrimônio cultural que, através da chamada “ideologia dos lugares”, levará aos programas de “revitalização” de centros históricos.

pesquisa específica -, é necessário esclarecer alguns aspectos desta atividade e determinar suas conexões com as expansões da cidade.

Como a concentração da terra já era um fato em 1926 - quando cerca de 300 cidadãos eram donos de aproximadamente 3.500 imóveis, do total de 6.000 no novo setor de expansão (O REGULAMENTO..., 1926) -, a urbanização destes espaços tendia a beneficiar tais proprietários, interessados em amealhar renda de aluguel. Naquele período, o dinamismo do porto, as atividades industriais e a precariedade dos serviços de hospedagem, reforçam a tese da existência de uma significativa demanda por habitação de aluguel. Considerando o caráter artesanal do sistema construtivo, pois a maioria dos imóveis era construída com mão-de-obra contratada diretamente pelos proprietários, não havia produção capitalista na construção civil (Ball, 1992; Ribeiro, 1997).

Por outro lado, a oposição aos planos do Prefeito Saboya Ribeiro, para modernização da área central (São Luís, 1937), que representariam imensa frente de trabalho para a construção civil, não somente comprova a pouca relevância política e econômica do setor, como a renúncia do Prefeito (com menos de um ano no cargo) demonstra quem ainda detinha o verdadeiro poder decisório em São Luís: justamente a elite mercantil da cidade, pois “[...] do início do século à década de 1950 a Associação é colocada, relativamente à chefia do poder executivo estadual, na posição de órgão consultivo” (Bello Filho, 2004, p. 37). É essa íntima relação de poder, em que se confundem as esferas do público e do privado – o Palácio do Comércio foi construído pela gestão Paulo Ramos e doado à Associação Comercial (Barros, 2001) -, que explica, até a ditadura militar, as razões dos investimentos urbanos, patrocinados pelo Estado em atendimento às demandas dos líderes empresariais, em troca de significativos dividendos políticos.

A partir do final da década de 40, com a política habitacional dos Institutos de Previdência e a expansão do eixo de crescimento de São Luís (Vasconcelos, 2007), tem início a produção mais ampla de moradias, com a construção de conjuntos residenciais, como o do IAPC, demonstrando que a prática da construção civil se consolida na cidade. Tanto as 300 unidades do Filipino quanto os sofisticados modelos ecléticos da Avenida Getúlio Vargas, indicam a apropriação de uma capacidade construtiva e um conhecimento técnico mais avançado, que convivia com aquela produção artesanal.

Entretanto, frente à manutenção da hegemonia dos interesses do setor comercial e ainda que beneficiado pelas intervenções urbanas do Estado, este capital imobiliário ainda era, política e economicamente, inexpressivo para influenciar decisões do poder público. Ocorreria, muito provavelmente, a coincidência entre sujeitos, com parte da elite comercial local composta por possuidores de grande quantidade de imóveis e que, a partir de sua

posição social, faziam prevalecer seus interesses particulares. Neste sentido, as frentes de expansão urbana representam, até a década de 50, demanda por consumo de espaço urbano que não contaria com uma produção capitalista predominante, isto é, onde as relações de trabalho não permitiam extrair lucro com a produção habitacional (Ball, 1992), mas renda através da exploração do aluguel ou da venda dos imóveis.



Figura 7. Conjunto de imóveis construídos para obtenção de renda de aluguel no núcleo antigo e em sua área de expansão.

Apesar da existência de empresas locais com relativa capacidade tecnológica⁴, somente com a chegada de construtoras capitalizadas de outros Estados, já na década de 60, esta situação se modifica. A verticalização das edificações comprova a nova realidade e será justamente na Rua Grande, mix de residência e comércio das camadas médias, que irão surgir salas e apartamentos, como aqueles da Construtora Caiçara, empresa cearense contratada para as obras do Edifício João Goulart do IAPC.

A instituição do planejamento estatal para submissão e aprovação de projetos de obras públicas, no início dos anos 50, reduz a influência do setor mercantil (Bello Filho, 2004) e, com a reestruturação política e econômica nacional dos governos militares, a Associação Comercial do Maranhão passa a dividir a hegemonia sobre a política urbana com o capital imobiliário, fortalecido em todo o país pela política habitacional do BNH (Ribeiro, 1997). Este é um fato com profundas conseqüências para todo o território e que irá acelerar a crise da área central, uma vez que a produção de espaço urbano – claro que nem todo nem qualquer espaço (Villaça, 2001) – dispunha agora de terras e financiamento para os negócios imobiliários. Assim, ambos passam a ser parceiros e inspiradores das políticas públicas, pretensamente dirigidas para resolver o impasse da área central, pois ao estarem validados como paradigmas do desenvolvimento econômico local, os interesses da construção civil e do comércio vão perpassar muitas ações estatais através da “ideologia de crescimento” (Gottdiener, 1993, p.271).

Assim, são as relações estatais com o setor comercial e o mercado imobiliário que explicam políticas passadas e presentes, direta ou indiretamente adotadas para a área central.

⁴ Depoimento ao autor, em novembro de 2006, do Engenheiro Artur Azar que, desde a década de 50, atua no ramo da construção civil .

Por isso, quando o Estado, na década de 70, toma medidas para solucionar o agravamento da crise da região – causada pela expectativa de início das obras nas novas áreas de ocupação -, ao invés de considerar a nova realidade socioeconômica daquele espaço, busca prioritariamente atender as necessidades simbólicas e materiais do capital: a Praia Grande - já transformada em retro-porto, com infra-estrutura comprometida e constantes desabamentos de edificações – será erigida em cenário do passado de fausto da burguesia mercantil e espaço para instalações culturais compatíveis com o “gosto refinado” dos antigos moradores. Isto permite, simultaneamente, valorização imobiliária e grandes obras para construtoras; enquanto o outro setor central, consolidado como comércio popular – formal e informal -, é mantido sob o poder e a voracidade do empresariado mercantil, confirmando e resguardando o compromisso histórico do Estado com aquela facção do capital.

Desta forma se confirma que o espaço urbano é “produto político de ações pretendidas e não pretendidas”, pois ainda que, na Praia Grande e à custa do desperdício do estoque edificado, o Estado tenha conseguido impor valores idealizados do passado em detrimento de necessidades sociais – a realidade das casas sem gente e da gente sem casas (Argan, 1992) - e aberto possibilidades de lucro para setores da construção civil, os proprietários de imóveis se mantêm irredutíveis em não investir no local, especulando com suas edificações que, pela lei do tombamento, possuem estatuto de interesse coletivo. O que questiona a legitimidade dos gastos públicos e demonstra o poder da especulação imobiliária sobre os interesses sociais, além de escamotear - sob a “alegoria” do patrimônio cultural – as urgentes demandas por moradia e trabalho em uma cidade de população empobrecida.

Nos demais setores centrais, a crise se inverte, pois na tentativa de conciliar as ações de preservação, tipo acupuntura urbana (Lerner, 2003) – hoje uma praça, amanhã um monumento -, com os interesses do comércio sem lei, o Estado nutre o mercado imobiliário das áreas litorâneas com o êxodo de moradores, aumentando o acervo de imóveis abandonados em toda região e criando as condições para surgimento de uma nova Praia Grande. Mas esta sem nenhum vestígio de valor cultural, pois a ação cotidiana das “adaptações” construtivas está sepultando, sob placas comerciais e grandes salões de venda, uma diversificada e inestimável arquitetura eclética dos séculos XIX e XX.

4. Considerações Finais

Enterrar os mortos e tratar os vivos.
Marquês de Pombal

A degradação de áreas centrais, causada pela interdição de centenas de edificações por seus proprietários ou pela atividade predatória do comércio, é prova concreta da natureza do desenvolvimento desigual da cidade capitalista, bem como das limitações do Estado em

controlar tal processo. Entretanto, esta irracionalidade do capital, que produz simultaneamente valorização e desvalorização do ambiente construído (Harvey apud Gottdiener, 1993), é justificada ideologicamente como processo natural de envelhecimento do estoque edificado, incompatível com os tempos modernos. Desta forma, a *mercadorização* da cidade, que exige a formação dos ciclos da obsolescência urbana, é encoberta pela naturalização de tais fenômenos e, assim, processos socioeconômicos são apresentados como fatos biológicos, contra os quais pouco há que fazer (Villaça, 2001, p.344-345).

Ilusão tentar explicar, através da “irregularidade” das administrações municipais entre os anos de 1975 a 1986 – coincidentemente, o período de construção da “nova” São Luís, com onze prefeitos se revezando no cargo (Burnett, 2007) -, o processo de degradação das áreas centrais: apesar da continuidade administrativa dos últimos vinte anos, as tendências de deterioração se agravaram. Tampouco o governo estadual, que desde 1980 intervêm na região da Praia Grande, fez coisa melhor, pois seus investimentos não têm retorno social e foram incapazes de reverter a ociosidade da área. Entre o “rigor” do órgão de preservação federal e a “tolerância” das instituições locais de proteção cultural, o discurso e a prática do Estado encontram o necessário suporte para sua contraditória relação com a área central.

A utilização do Tombamento, como enfrentamento de crise urbana no Brasil, remonta à década de 30, quando a União, repassando ao “turismo cultural” a tarefa de revitalização da cidade de Ouro Preto – em decadência pela perda do posto de capital para Belo Horizonte, em 1897 - a declarou Monumento Nacional (Camargo, 2002). Apesar do Tombamento não ser instrumento de regulação do uso do solo, a gestão da crise lhe foi entregue, produzindo-se a redução da questão urbana a um tema estético-monumental, com o foco na preservação edilícia, posto não haver competência da União para legislar sobre o solo municipal. Assim, as normas são aplicadas caso a caso, como se cada edifício fosse capaz de interferir no espaço urbano e, a cada reforma feita, se renova a ilusão da revitalização a partir da superestrutura. Mas, no capitalismo, as cidades resultam de interesses econômicos e articulações políticas, que as levam ao desenvolvimento ou à ruína e a poética de Caetano Veloso já desvelava ser “a força da grana que ergue e destrói coisas belas”. Na verdade, ao passar a idéia de que a área é assunto de técnicos de preservação, o Estado aparentemente se retira da cena, entregando o problema a uma utopia preservacionista e seu idealismo tecnocrata.



Figura 8. Área central de São Luís do Maranhão, com os setores de patrimônio mundial, federal e estadual. (Andrés, 1998).

Enquanto o Estado se mantiver refém da ideologia do crescimento e suas “redes pró-crescimento”, isto é, “interesses especiais ativos que exercem poder monopolístico sobre o espaço e canalizam o processo de desenvolvimento para certas formas espaciais muito distintas” (Gottdiener, 1993, p.254), os interesses privados irão se antepor às necessidades coletivas, provocando mais desperdício do trabalho social, materializado na cidade, e piores condições de moradia e trabalho para a população da área central. No caso de São Luís, isto significa direcionar os investimentos públicos, prioritária e majoritariamente, para aqueles espaços onde existam possibilidades de ganhos privados. Como, em nosso país, o mercado imobiliário tem mostrado uma histórica incapacidade de atender até mesmo às camadas médias (Maricato, 1995), o resultado é a canalização, cada vez maior, de recursos públicos para as áreas ditas nobres, onde se concentra a clientela do luxo (Villaça, 2001). Esta é a principal razão porque nem os programas habitacionais nem a requalificação dos espaços de moradia da área central conseguem deslanchar, apesar do discurso oficial para nativos e forasteiros.

A manutenção desta situação se deve, evidentemente, à inexistência de movimentos reivindicatórios organizados de moradores e trabalhadores da área, únicos capazes de se opor aos interesses privados, que têm, no Estado, um aliado histórico. Ainda que propostas técnicas já apontem o caminho, não devemos alimentar ilusões a respeito da ascensão do Planejamento Urbano ou Cartas Patrimoniais sobre a lógica do sistema, pois somente pressões políticas colocarão, na agenda do Estado brasileiro, regulamentações e investimentos públicos favoráveis à resolução da crise das áreas centrais. Caso contrário, e apesar das constantes declarações, a contradição que o Estado mantém com estes espaços continuará provocando conflitos e penalizando moradores, trabalhadores e usuários e, paradoxalmente, ameaçando cada vez mais a preservação do próprio Patrimônio Cultural. Cujo valor emblemático é evidente para o poder político, pois tendo a tarefa de

....simbolizar o invisível espacial ou temporal e de celebrar a unidade indivisa dos que compartilham uma crença comum ou um passado comum, ele é também posse e propriedade daqueles que detêm o poder para produzir e conservar um sistema de crenças ou um sistema de instituições que lhes permite dominar um meio social. (Chauí, 2000, p.13)

Isto explica porque a área central de São Luís foi elevada a centro histórico, pois transformada em referência maior da identidade local, seu debate foi transferido para o campo da mitologia urbana e, a serviço de hegemonias políticas e interesses privados, é manipulado para se manter acima dos conflitos sociais.

REFERÊNCIAS

- ANDRÉS, L. P. C. C.; MOREIRA, R.; SILVA, R. A. Centro Histórico de São Luís. São Paulo: Audichromo, 1998.
- ARANTES, O. B. F. Uma Estratégia Fatal In ARANTES, MARICATO, VAINER. A Cidade do Pensamento Único, Desmanchando Consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.
- ARGAN, G. C. História da Arte como História da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- BALL, M. O Desenvolvimento do Capitalismo na Provisão da Habitação. Revista Espaço & Debates, São Paulo, n.36, p. 11-34, 1992.
- BARROS, V. Imagens do Moderno em São Luís. São Luís: Studio 11, 2001.
- BELLO FILHO, W. B. História do Planejamento Econômico no Maranhão: uma arqueologia dos planos estaduais de desenvolvimento. Rio de Janeiro: Papel Virtual, 2004.
- BURNETT, F. L. Da Cidade Unitária à Metrôpole Fragmentada: Crítica à Constituição da São Luís Moderna, In: LIMA, Antonia Jesuíta (Org.) Cidades Brasileiras, Atores, Processos e Gestão Pública. Belo Horizonte: Autêntica, 2007.
- _____. Urbanização Modernista em São Luís na Década de Setenta: O Zoneamento enquanto Estratégia de Segregação Social. Painel, 1º Docomomo Norte Nordeste, Recife, **2006**.
- CAMARGO, H. L. Patrimônio Histórico e Cultural. São Paulo: Aleph, 2002.
- CHAUÍ, M. Brasil, Mito Fundador e Sociedade Autoritária. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.
- GOTTDIENER, M. A Produção Social do Espaço Urbano. São Paulo: EDUSP, 1993.
- HARVEY, D. O Trabalho, o Capital e o Conflito de Classes em torno do Ambiente Construído em Sociedades Capitalistas Avançadas, Revista Espaço & Debates, São Paulo, n.6, p. 6-35, 1982.
- LERNER, J. Acupuntura Urbana. Rio de Janeiro: Record, 2003.
- MARANHÃO. Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Dr. Paulo Martins de Souza Ramos- Interventor Federal no Estado do Maranhão. Imprensa Oficial, 1942.
- _____. Plano Diretor de São Luís 1977. São Luís, SIOGE, 1977.
- MARICATO, E. Metrôpole na Periferia do Capitalismo: Ilegalidade, Desigualdade e Violência, São Paulo: Hucitec, 1996.

MARTINS, M. M. Arquitetura Residencial Modernista em São Luís: análise da produção do arquiteto Cleon Furtado. Trabalho Conclusão Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão, 2006.

MESQUITA, R. R. Plano de Expansão da cidade de São Luís. São Luís: 1958. mimeo.

OLIVEIRA, F. Elegia para uma Re(li)gião: Sudene, Nordeste. Planejamento e Conflito de Classes. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

O REGULAMENTO dos exgottos. *O Imparcial*, p.1, São Luís, 20 mai. 1926.

RIBEIRO, L. C. Q. Dos Cortiços aos Condomínios Fechados. As Formas de Produção da Moradia na Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, IPPUR, UFRJ, FASE, 1997.

SÃO LUÍS. Câmara Municipal. Mensagem apresentada pelo Prefeito Dr. José Octacílio Saboya Ribeiro. *Diário Oficial do Município*, São Luís, 6 ago. 1937.

_____. Plano Diretor de 1992. Prefeitura Municipal de São Luís, Lei nº. 3.252 de 21/12/1992, Diário Oficial do Município, 15 abril 1993.

UMA VISITA ao novo quartel, *O IMPARCIAL*, p.8, São Luís, 10 jun. 1938.

VASCONCELOS, P. E. S. Habitação Social em São Luís, Maranhão: Estudo sobre Produção da Habitação dos Institutos de Previdência e do Banco Nacional de Habitação. São Luís: Monografia conclusão, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão. 2007.

VILLAÇA, F. Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: Nobel, FABESP, Lincoln Institute, 2001.

_____. A Ilusão do Plano Diretor, 2005, disponível em <http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab>. Acesso em 7.ago.2007.

Artigo publicado no volume 12, número 2, Julho/Dezembro 2008 da Revista de Políticas Públicas do Programa de Pós-graduação em Políticas Públicas da Universidade Federal do Maranhão.

A CIDADE NOVA

A MISÉRIA DO NOSSO URBANISMO

Se fizéssemos uma pesquisa, entre habitantes de São Luís, sobre os espaços da cidade de sua preferência e excluíssemos das respostas os ambientes da natureza, restringindo a escolha às áreas construídas pelo homem, que resultado teríamos? E se limitando mais ainda as opções, deixássemos de fora o todo o Centro Histórico de São Luís, que teríamos para escolher? O retorno da Cohama, as mansões do Calhau, a Curva do 90, o entorno do Tropical?

Difícil tarefa e, no entanto, a cidade já chega a seu primeiro milhão de habitantes, com dezenas de núcleos habitacionais e vários pólos comerciais consolidados que poderiam ser, além de locais para dormir e ganhar dinheiro, espaços agradáveis para circular, estimulantes para produzir, gratificantes para apreciar. Ao invés disto, temos um traçado urbano além Rio Anil calcado em fortes interesses fundiários, que esgarçaram a cidade em todas as direções, enchendo-a de vazios atravessados por avenidas com extensões rodoviárias, ligando longínquos, conjuntos habitacionais. Uma estrutura, enfim, cara a disforme.

E o que podemos ver aí? Avenidas com pavimentação constantemente deteriorada, meio-fio e calçadas inexistentes, mato e poeira, arborização anêmica, poluição visual de outdoors que se transformaram – em alguns trechos – em verdadeiras “fachadas” de retornos. E, se penetrarmos, pelas vias de acesso, aos conjuntos habitacionais, a paisagem piora, pois ao observado desde as avenidas, juntam-se quebra-molas, “áreas verdes” onde o mato e o lixo convivem com campinhos de pelada, adaptações residenciais misturam oficinas mecânicas, botecos, farmácias e mercadinhos à seqüência monótona de muros e gradis, devidamente pichados pelos beócios do spray.

Cercados por tais estímulos, não é de estranhar que os veículos circulem em altas velocidades, uma vez que nada há para usufruir à sua volta; que cada um procure expandir seu negócio ou ampliar sua moradia sem preocupar-se em obedecer normas legais e nem mesmo melhorar o entorno do imóvel, calçada e meio-fio. Hoje, poderíamos afirmar que os habitantes de São Luís perderam o amor à sua cidade, preferindo a omissão dos que passam sem ver o egoísmo de intra-muros, cuidando de sua propriedade - casa, comércio, clínica - sem se preocupar com as áreas públicas que pertencem a todos.

Esta insensibilidade que parece acometer a maioria de nós e que, perigosamente, ameaça a todos, pois leva à destruição do sentimento de cidadania e solidariedade coletiva, pode ser sentido em dois acontecimentos recentes na cidade. O primeiro nos leva a perguntar porque uma empresa como a Alumar, patrocinadora, defensora e divulgadora do meio ambiente, decide fechar seu condomínio residencial com um alto e cego muro de alvenaria, com extensão quilométrica? O verde transformou-se em onda ecológica, em privilégio de animais em extinção? Aquilo que parece ser um feliz exemplo da tradição norte-americana de

como cuidar e expor uma bela e significativa área verde, se transforma, de repente, em um enclave, um gueto negado aos que passam em suas caminhadas, ou mesmo de automóveis e ônibus. De quebra, oferece às gangs do spray um espaço muito mais amplo que a Galeria Aberta, excelente proposta de dignificar os incontáveis outdoors de nossas intermináveis avenidas.

Outro acontecimento desnuda, mais uma vez, a incompreensão generalizada sobre o valor histórico e artístico do Centro Antigo de São Luís, onde toda e qualquer interferência deve ser analisada profundamente: em um espaço urbano que conta com obras de artes públicas como as estatuas de João Lisboa, Bendito Leite, Gonçalves Dias, o recém inaugurado monumento ao Almirante Tamandaré prova que tradição também se perde, pois sem querer manter relação de proporcionalidade com a gigantesca base, o autor da escultura conseguiu transformar o Patrono da Marinha Brasileira em algo parecido àqueles anões utilizados para enfeitar jardins...

Semelhante a várias outras esculturas espalhadas por retornos de São Luís e já transformadas em motivo de piadas, esta atitude de fazer com a cidade tantas coisas impensadas, acomete à própria Prefeitura Municipal que, provavelmente influenciada pela extensão e multiplicidade de nossas avenidas, passa a raciocinar em escala rodoviária, transpondo para o Centro Histórico soluções que melhor ficariam na BR-135: aos abrigos de ônibus de concreto aparente seguiram-se a transformação da Praça do Panteon em corredor de transportes coletivos, o loteamento das Ruas da Paz e do Sol em estacionamento de carros de passeio, a metamorfose da Rua do Egito em nova Avenida Magalhães de Almeida. Tudo devidamente asfaltado, demarcado em cores amarela e branca, lambuzando de cal meios-fios de centenária cantaria e enterrando, sob camada de asfalto, a cada nova passagem das “máquinas da modernidade”, seculares paralelepípedos.

Da mesma forma que governar nunca foi abrir estradas, administrar cidades não é otimizar a ida e vinda de veículos. A reforma do sistema de transportes de São Luís, tão bem iniciada com a corajosa decisão de retirar os coletivos das estreitas e frágeis ruas do Centro, ficou incompleta e corre risco de desvirtuar-se, quando veículos de passeio substituem os ônibus, expulsando para estreitas e esburacadas calçadas, o pobre cidadão que paga impostos que pagam o asfalto, a cal e os salários dos administradores.

Quando tantos fatores se juntam contra uma cidade, parecer ser que tudo estar perdido! Ao assistirmos particulares e empresas, instituições governamentais e até mesmo administradores públicos atentando contra a qualidade de vida coletiva, ainda que cheios de boas intenções, as atitudes de omissão e desprezo para com esta velha cidade parecem invencíveis.

No entanto, acreditamos que a recuperação de dignidade de nossa vida urbana não só é possível como os meios para alcançarmos já existem. De recém-criado Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão sairão os profissionais capazes de transformar a cidade de São Luís em motivo de orgulho e estímulo para seus habitantes. Não tanto no aspecto arquitetônico do curso, no manejo das formas e espaço das edificações, mas principalmente na formação urbanística dos jovens arquitetos que, em um meio científico e imparcial, saberão ser críticos e criativos, colaborando efetivamente no processo de materialização das ações dirigidas à cidade. Serão eles que, ocupando cargos públicos ou contratados por empresas particulares, irão corrigir deformações e propor, após estudos, melhores soluções para os vários problemas da cidade. E será, também, o próprio curso que, transformado em local de debate de questões urbanas, fará chegar ao conhecimento da comunidade as alternativas e posições para todas as intervenções pretendidas, enriquecendo tais discussões com a presença de especialistas, traduzindo o complicado jogo dos interesses da especulação imobiliária, fazendo cada um de nós enxergar a cidade por trás do mormaço.

Tão importante quanto esta defesa intransigente que os futuros arquitetos maranhenses farão de São Luís será, também, o processo de conscientização, por parte da comunidade como um todo e dos administradores públicos em particular, de que a cidade é assunto dos arquitetos. Quanto mais rapidamente compreendermos que a razão principal da miséria do nosso urbanismo é a pouca presença de arquitetos nas decisões que dizem respeito à cidade, mais rapidamente tiraremos a trena das mãos de administradores que decidem no campo o traçado de avenidas e a implantação de conjuntos habitacionais.

No momento em que a UEMA entra em processo de escolha de novo Reitor, alertamos para a importância do Curso de Arquitetura e Urbanismo que, ao iniciar seu terceiro ano de atividades, encontra-se, ainda, sem espaço próprio e biblioteca mínima. Com um corpo docente e discente unido em torno dos interesses maiores do Curso, é chegado o momento de criar as condições indispensáveis para formar corretamente os futuros profissionais, sob pena de condenar seriamente o compromisso social que a Universidade deve à comunidade.

E, para que isto ocorra em sua plenitude, é indispensável a instalação das atividades acadêmicas no Centro Histórico, o espaço da cidade reconhecido nacional e internacionalmente como de alto valor urbano e ainda superficialmente explorado. No contato diário dos estudantes com ruas, becos, ladeiras, escadarias, largos, praças, sobrados e ruínas, serão apreendidas as leis eternas da escala e das proporções do espaço urbano, encontradas nas cidades de Ouro Preto, Olinda Salvador, Paris, Roma e perdidas pela maioria das cidades modernas. Poderão ser, ainda acadêmicos, aliados valiosos na preservação do nosso

patrimônio, estagiando em órgãos públicos, inventariando e registrando propostas espaciais, detalhes arquitetônicos, materiais de construção em extinção.

Os destinos da Cidade de São Luís e do Curso de Arquitetura e Urbanismo estão, assim, indissolúvelmente associados: serão grandiosos os dois ou medíocres, ambos.

Publicado no O Estado do Maranhão de 27 de Dezembro de 1994

SHOPPING CENTER E CIDADANIA

A inauguração de um novo shopping center em São Luís, volta a comprovar a força deste tipo de empreendimento para atrair consumidores e modificar as vizinhanças do território em que se instala. Considerando o previsível impacto que provocará na cidade, nada mais justo do que analisar suas conseqüências para nosso cotidiano

Experiência relativamente nova no Brasil, os centros de compras são apresentados como modelos americanos para consumir com segurança e conforto. Comparados com nossas ruas e praças, parecem a solução de muitos problemas deste país desigual.

Na verdade, o shopping americano difere um pouco dos nossos: as cidades de porte médio dos EUA, dentro da tradição urbana anglo-saxã, se caracterizam pela dispersão construtiva no território. Com exceção de um pequeno centro administrativo e comercial, as residências mantêm entre si uma distância que, em função das baixas temperaturas, inibem o passeio a pé e impedem o contato entre as pessoas. Neste ambiente com condições climáticas hostis, o shopping center surge como um local climatizado, protegido do frio e do vento, onde a comunidade se encontra e faz compras.

O fenômeno do shopping center, entretanto, é típico das pequenas cidades americanas. Outra é a situação nas grandes metrópoles. Ninguém espere encontrar nas áreas centrais de Manhattan, Chicago ou São Francisco algum Iguatemi ou Rio Sul; no máximo, vai se deparar com a loja de departamentos, ocupando uma grande edificação e oferecendo produtos variados.

O que se vê nessas grandes cidades é a permanência da loja tradicional, dando diretamente às amplas calçadas e oferecendo aos passantes – a pé, de carro ou de ônibus – suas vitrines. A rua é, então, o grande animador urbano: o transeunte na calçada envolvido pela arquitetura da cidade cruzando com as mais variadas pessoas, assiste a céu aberto ao movimento do trânsito e desfruta do brilho do comércio. Circular por ali passa a ser uma experiência única, a cada hora diferente, nova a cada dia.

Se dos Estados Unidos passarmos a França, Inglaterra ou Espanha, de novo vamos encontrar as lojas de departamentos – Lafayette, Harrod's, Corte Inglês – sempre em proporção compatível com as edificações vizinhas, pouco sobressaindo no conjunto arquitetônico do bairro. Na Europa, shoppings nem sequer nas cidades do interior, onde a praça latina mantêm sua força de atração comunitária

Mas, afinal, seja nos EUA, seja na Europa, quem poderia deixar de percorrer a Quinta Avenida de N.Y., a Michigan Avenue de Chicago, os Champs-Elissés de Paris ou a Via Veneto de Roma – todos espaços urbanos cheios de arte e história - para se encerrar horas a fio em um centro comercial? Nos países do primeiro mundo, o que os shoppings center teriam

para oferecer aos clientes, a cidade oferece: ruas e passeios limpos e confortáveis. Nestas condições de igualdade, o shopping – por mais moderno e luxuoso – não pode competir com os espaços públicos.

Será nos países latino-americanos onde encontraremos o mesmo modelo do shopping brasileiro, Buenos Aires e Santiago do Chile, capitais sul-americanas do porte de São Paulo e Rio de Janeiro, oferecem espaços isolados das ruas para compras e lazer, levando-nos a deduzir que, mais uma vez, as aparências enganam: o shopping center brasileiro, longe de nos assemelhar ao modo de vida do primeiro mundo, nos aproxima mais dos vizinhos da América do Sul.

E por que nós, latino-americanos, nos dispomos a trocar o surpreendente e variado cenário da Avenida Paulista ou Avenida Rio Branco, em SP e no Rio, da Avenida Santa Fé ou do Passeio Ahumada, em BsAs e em Santiago do Chile, por ruas artificiais e praças de alimentação?

Devido a nossa realidade urbana hostil, o shopping center – apenas um empreendimento comercial de grandes dimensões – se transfigura em paradigma do bem estar. O estacionamento fácil, a segurança para os filhos, a variedade e qualidade dos produtos, os pontos de encontros com os amigos são os medidores mais palpáveis no processo de unanimidade em torno do hábito de freqüentar o shopping.

Na verdade, é um paradoxo cruel; muitos vivem, por algumas horas diárias, a segurança e higiene destas mini-cidades de fantasia para, cedo ou tarde, ter que circular pela cidade real, suja e perigosa. Da inevitável comparação entre os dois espaços, pode vir a opção lógica e frente aos perigos do dia-a-dia, o que era passeio preferido se transforma em destino exclusivo. A baixo qualidade de vida em nossas cidades, arruinadas pela crise da administração pública e pela explosão demográfica, pode transformar a prática de ir ao shopping em hábito cultural de toda uma geração que cresce desconhecendo sua cidade.

De costas para a cidade caótica, a parcela da população com maior poder de pressão política está selando a sorte de grandes áreas urbanas que, cada vez mais esquecidas pelos empreendimentos modernos e de qualidade, entram em um processo agudo de degradação que irá exigir grandes investimentos públicos para ser controlado ou revertido.

O êxito da proposta comercial do shopping center é um sintoma que deve alertar a todos – administradores públicos principalmente – para a necessidade urgente de devolvermos às nossas cidades a possibilidade de serem vivenciadas e usufruídas por toda a comunidade. Conforto, segurança e limpeza não podem ser atributos dos espaços semiprivados. As calçadas intransitáveis ou mesmo inexistentes – onde os pedestres dividem o asfalto com automóveis e ônibus – ou as projetadas áreas verdes dos bairros tomadas por lixo e mato, são

suficientemente eloqüentes para entendermos o porque do sucesso dos centros comerciais em nossas cidades.

Iniciativas como a urbanização da Avenida Castelo Branco – que devolveu as calçadas aos pedestres – e o Programa Viva Bairro – que tem consolidado a Praça como o local da vida cultural e esportiva da comunidade – são formas de requalificar espaços da cidade para todos nós. São trabalhos que devem ter continuidade pois o centro da cidade e os centros dos principais bairros de São Luís merecem a mesma atenção e revalorização, sempre buscando, junto com a recuperação física destes locais, o envolvimento e compromisso da população com sua vizinhança

A impossibilidade de usufruir da cidade – por insegurança física, falta de calçadas adequadas, desordem no comércio informal e formal, crise dos transportes públicos – é a verdadeira razão do sucesso comercial do shopping que foi se inspirar nas ruas, praças e passarelas para instalar, em ambientes fechados e vigiados, as lojas, restaurantes e cinemas que sempre estiverem a céu aberto e ao acesso de todos.

Publicado no O Estado do Maranhão de 09 de Agosto de 1999

AVENIDAS, MOTORISTAS E PEDESTRES.

Depois de usadas, por mais de 20 anos, como reino absoluto dos automóveis em alta velocidade, as avenidas do Renascença, Cohama, Jaracati e Cohafuma começam a receber a presença de personagens bípedes e lentos chamados pedestres. Atraídos pela ocupação residencial e comercial que nos últimos anos, tomou conta das margens das avenidas, eles cruzam de um lado para o outro as vias antes exclusivas dos veículos, tirando de motoristas o prazer da velocidade, obrigando-os as freadas bruscas e ameaçando-os até mesmo com acidentes.

A decisão da Prefeitura em adotar redutores de velocidade e faixas de pedestres, como forma de equilibrar o confronto desigual entre carros e transeuntes, tem provocado revolta de inúmeros motoristas que parecem não admitir a criação de territórios, ainda que mínimos, onde a potência dos seus motores nada vale. A verdade é que as pesadas multas e os pontos negativos na carreira de habitação põem em xeque o direito à velocidade dos cidadãos motorizados em favor da liberdade e da segurança dos cidadãos que andam à pé.

Os motoristas, sentindo-se prejudicados em seus percursos até então sem obstáculos, sugerem que os importunos pedestres sejam mandados para o espaço, isto é, que galguem escadarias equivalentes a dois pavimentos de um prédio, atravessem as avenidas por passarelas e tornem a descer os degraus de outro lado. Realmente, para aqueles que, diariamente, se espremem em ônibus lotados, circulam em sarjetas e meios-fios por falta de calçadas decentes, enfrentam chuva e sol em paradas de ônibus que não protegem, uma escadaria de cinco metros de altura deve fazer pouca diferença no caminho entre a casa e o trabalho!

Comparando-se o atribulado dia-a-dia dos pedestres com o conforto que desfrutam os motoristas, tal sugestão chega às raias do absurdo. Mas, se analisarmos o nosso passado recente, será possível entender porque soluções como esta, inexistentes em qualquer cidade civilizada do mundo e que propõem mais provações aos já sofridos transeuntes, são pensadas e verbalizadas em São Luís.

A partir dos anos 70, com a construção da ponte que deu acesso ao São Francisco, nossa cidade optou por uma nova forma de urbanização, diferente daquela originada na Praia Grande e que cresceu por adição, expandindo-se em direção ao Monte Castelo e João Paulo, mas conservando a tipologia dos quarteirões, calçadas e ruas do centro, ainda que com maiores dimensões. Ao contrário deste modelo, a proposta de urbanização além do rio Anil – por influência de Brasília? Por interesse de fundiários? – construiu uma gigantesca rede de avenidas que cruzava imensas extensões de terras desocupadas e conectava o centro com longínquos conjuntos habitacionais.

Os vazios urbanos ao longo destas vias davam às avenidas um aspecto rodoviário e consolidou-se, assim, o hábito de imprimir aos veículos, quando ali trafegam, uma velocidade também rodoviária, de 80 a 100 km/h, possibilitando percorrer a distância que separa o Olho d'água do Centro da cidade em menos de dez minutos!

Hoje, quando pólos de ocupação – centros comerciais, bairros residenciais – começam a transformar as autopistas rodoviárias em avenidas urbanas, o hábito de usar o automóvel em alta velocidade insiste em se sobrepor à nova realidade que começa a mudar, para melhor, o ambiente das novas áreas de São Luís. Ainda que compreensível, dada a força do hábito que faz o monge e entorta a boca dos que fumam cachimbo, a posição dos motoristas é politicamente incorreta – pois nega aos cidadãos seu direito de ir e vir – e ilegal – uma vez que, classificados pelo Código de Trânsito Brasileiro como vias arteriais, as avenidas obrigam à velocidade máxima de 60 Km/h, exigência que, se cumprida por todos, possibilitaria a parada tranqüila frente às faixas de pedestres, sem riscos de acidentes.

Por outro lado, nem a proposta de separar com passarelas os lentos pedestres dos ágeis veículos é novidade: em 1914, elas estão presentes nos desenhos futuristas da “Città Nuova”, do arquiteto italiano Sant’Elia, época em que urbanistas começaram a pensar a criação de espaços diferenciados para os transeuntes e os automóveis que invadiam as cidades em substituição às carruagens. Nos anos sessenta, Brasília, de Lúcio Costa, foi a última experiência de uma idéia de cidade em que todos deveriam se movimentar a bordo de automóveis que deslizariam sobre autopistas ladeadas por parques e jardins, isolando as residências da poluição provocada pelos carros.

Depois que foi constatada a solidão e frieza do ambiente urbano resultante destas propostas ficou claro que a convivência entre máquina, gente e construção não só é possível como necessária para a animação da vida nas cidades; aí estão Nova Iorque, Paris, Roma e Londres, cidades de inequívoca qualidade de vida cidadã, para comprovar isto. Lá, carros circulam em velocidades compatíveis com as características urbanas, param nos semáforos ou, na ausência destes, nas faixas de pedestres existentes em todas as esquinas. E quantos de nós, turistas nestas e em outras cidades do admirado primeiro mundo, não se surpreendeu com motoristas que param imediatamente seus veículos ao nos aproximarmos do meio foi?

Por este raciocínio, é evidente que a nova São Luís – aquela que se estende do São Francisco ao Calhau, do Cohafuma ao Angelim – precisa mesmo é de mais pedestres a circular e cruzar nossas avenidas, usando e admirando a cidade da melhor maneira, a pé, por amplas calçadas arborizadas e ladeadas não por seqüência de muros insensíveis e pichados, mas por construções que ofereçam atrativo aos passantes. E precisa muito mais de motoristas

conscientes do perigo que seus veículos confortáveis e rápidos representam para os que necessitam ou simplesmente gostam de caminhar pelas ruas e cruzar as avenidas.

Publicado no jornal “O Estado do Maranhão” de 16 de Dezembro de 1999

ELEIÇÕES MUNICIPAIS E PLANO DIRETOR

Muitos consideram que a campanha para prefeito vai começar de verdade com os programas televisivos quando os candidatos, após apontar os problemas de São Luís, apresentarão suas propostas para resolvê-los, um a um e definitivamente. Se, de fato, ocorrerem tais abordagens, duas situações irão se refletir na forma de administrar São Luís: ausência de uma visão coletiva sobre o verdadeiro estado de nossa cidade e, conseqüentemente, inexistência de uma proposta planejada que direcione, harmoniosamente e com critérios de prioridade, todas as ações do executivo municipal no sentido do desenvolvimento sustentável urbano.

Esta postura dos candidatos é o reflexo de uma prática que vem reduzindo o Plano Diretor – principal instrumento do processo de planejamento da cidade e da política de desenvolvimento urbano – a simples parâmetros urbanísticos e, como tal, usados basicamente para definir parcelamento, uso e ocupação do solo, tornando-se erroneamente matéria exclusiva de arquitetos e construtores.

Um documento assim não pode servir de orientação para nenhuma secretaria municipal, com exceção, é claro daquela responsável pela expedição dos alvarás de construção! Desta forma, abdica-se de possuir um programa de ações concertadas entre os órgãos municipais para implantar o reino da improvisação, onde urgências e grupos de influência acabam por se impor sobre os interesses maiores de toda a cidade.

Na verdade, depois do período do planejamento centralizador dos anos setenta – quando o Estado autoritário assumiu a estruturação integral das cidades brasileiras –, passamos a viver o período em que o neoliberalismo internacional impôs o desmanche do aparelho estatal levando o urbanismo pós-moderno a limitar suas intervenções naquelas áreas da cidade em que a demanda de alta renda exigia.

Em pouco tempo, passamos do Plano Diretor de 1977 – que estruturou a São Luís dos grandes conjuntos habitacionais de média e baixa renda, das extensas avenidas que cortam a cidade e ainda servem aos grandes vazios urbanos, cada vez mais valorizados – ao Plano Diretor de 1992, hoje usado essencialmente para disciplinar as construções nas áreas nobres da cidade, opção preferencial dos investimentos privados e, por isso mesmo, as únicas que evoluíram urbanisticamente dos anos oitenta para cá, em comparação a todos os outros bairros e periferias, que têm sofrido um acentuado processo de degradação.

O mais interessante é que este mesmo Plano de 1992 já incorporava uma série de conquistas populares, hoje regulamentadas no Estatuto da Cidade, e que, se postas em prática, com certeza, teriam resultado em uma São Luís mais justa e saudável do que a atual. Porém,

ao não efetivar o Conselho de Planejamento Urbano – proposto em seu artigo 19 para viabilizar a gestão compartilhada da cidade –, a administração municipal condenou o documento ao fundo das gavetas de onde sai, eventualmente, para orientar projetistas e construtores.

Ignorar a gestão democrática da cidade – hoje exigência legal do Estatuto da Cidade – não é, porém, o único pecado do PD de 92: ao não traçar diretrizes, objetivos e instrumentos para alcançar o desenvolvimento econômico e social adequado às características de nosso meio ambiente e de nossa gente, o Plano deixa o futuro à vontade dos deuses gregos. Ainda que, posteriormente à sua aprovação pela Câmara Municipal, o Plano Diretor tenha que ser detalhado em Planos Setoriais – de Turismo, Transporte, Indústria, Habitação, etc –, ele não pode se furtar a apontar caminhos e meios para alcançar um modelo de cidade que seja anseio de toda população.

E aí surge o grande obstáculo neste processo, pois para chegar à São Luís que queremos, é imprescindível conhecer muito bem problemas e potencialidades da cidade que temos hoje. Possuímos dados, confiáveis e atualizados, que permitam conhecimento e diagnóstico sobre nossa realidade econômica, social e ambiental?

Onde estão os mapas, as demandas por habitação, saneamento, equipamentos urbanos, transportes? Quais as ameaças que pesam sobre nosso meio ambiente? A verdadeira situação fundiária dos habitantes do município? As conseqüências da vertiginosa verticalização do Renascença e arredores? Que relações de trocas – econômicas, sociais e ambientais – são desenvolvidas hoje com os demais municípios da Ilha?

Voltamos, assim, ao ponto inicial deste artigo: estaremos todos à mercê da sensibilidade e da clarividência dos candidatos que, nos seus programas, irão decretar o que está errado e como deve ser solucionado? Ou devemos fazer deste diagnóstico, sob a liderança do futuro prefeito de São Luís, um processo coletivo e consciente para que resulte em um compromisso, também coletivo e consciente, em busca de uma cidade melhor? Com a palavra os senhores candidatos.

CRÔNICA DE UMA EXPULSÃO ANUNCIADA

A recente notícia sobre ação conjunta da Promotoria do Meio Ambiente, Delegacia de Costumes e Secretaria Municipal de Terras, Habitação e Urbanismo contra 45 bares considerados irregulares, na Ponta d'Areia, é surpreendente por várias razões, mas previsível por pelo menos uma. Surpreende tanto pelo alto número de estabelecimentos enquadrados em um só bairro da cidade, quanto pela atuação conjunta e, arriscaria dizer, inédita dos três órgãos do poder público.

Mas o ato também surpreende por levar-nos a perguntar por que a Ponta d'Areia é o único bairro de São Luis a merecer uma ação por crimes ambientais de poluição sonora, quando sabemos que, em incontáveis recantos da cidade, a partir de quinta-feira até o domingo, explodem sons em bares ao ar livre, onde os vizinhos ou se adaptam aos horários da música ou mudam de casa. Ainda que mediadas iguais possam ser levadas aos demais bairros de São Luís, fica colocada a questão: *por que a ação exemplar tomou o bairro da Ponta d'Areia como prioridade?* Como este pequeno e privilegiado espaço da cidade tem sido palco das principais modificações espaciais ocorridas ultimamente na Ilha, talvez seja interessante analisar a questão do ponto de vista da dinâmica urbana que vem dominando nossa São Luís.

Os bares da Ponta d'Areia, hoje considerados irregulares, existem no local há mais de vinte anos, quando a área estava estigmatizada pelo manguezal e o mau-cheiro da chamada Lagoa da Jansen, na verdade um represamento do canal da Jansen provocado pela afoita construção de um trecho da Avenida Litorânea. Foram consolidados graças à população que freqüentava a praia, moradores do centro da cidade e das periferias do São Francisco que ali se divertiam nos finais de semana. Esta animada e esquecida Ponta d'Areia foi colocada no mapa dos investimentos privados por meio de constantes aumentos no número de pavimentos das construções da cidade que, em dez anos, passou de seis para quinze andares e viabilizou a construção de torres residenciais nas áreas litorâneas. Graças a isto, uma única empresa construiu dezenas de edifícios de luxo em um setor do bairro e investiu na urbanização e instalação de novos equipamentos na praia, atraindo para ali um mercado de consumo que começou a mudar a cara do lugar. Por último, uma gigantesca intervenção do poder público no entorno da Lagoa transformou o ambiente natural em um sofisticado equipamento de esporte e lazer, requalificando aquele trecho do bairro que até então mantinha as antigas feições originais.

Apesar de inúmeras indenizações, que viabilizaram a mudança de muitas famílias da área, um setor de baixa renda persistiu habitando a vizinhança, por razões de trabalho ou na esperança de uma transação comercial mais vantajosa. Ao conservar seus tradicionais clientes, aqueles bares da então popular Ponta d'Areia puderam se manter tão efervescentes quanto

antes, animados por ruidosos forrós e transbordando de gente pelos quatro cantos, como que alheios à revolução urbana que ocorria à sua volta.

Assim, passados quatro anos da inauguração da nova Lagoa, a permanência de antigos ocupantes da área desmente todas as previsões que apostavam em uma saída gradual e irreversível dos casebres e botecos que, hoje, tanto destoam do moderno conjunto arquitetônico e dos novos usuários das margens da Lagoa. Como os índios do Brasil Colônia, resistem a se enquadrar aos costumes dos novos conquistadores de nossas praias e, pior, parecem insistir em manter seus hábitos de confraternização, descontraídos como se continuassem únicos donos do pedaço!

Mas, se não foram vencidos pelo novo ambiente, construído à sua volta como uma muralha, agora lhes alcançou o braço da lei. Para continuar funcionando, deverão ter licenças, autorizações e alvarás, documentação que lhes custará tempo e dinheiro, além das necessárias reformas físicas para adaptar o ambiente às normas vigentes. Para atender tais exigências, quantos dos 45 bares reabrirão suas portas? E pelo tempo que estiverem fechados, onde poderão se divertir seus antigos clientes? Insistirão em freqüentar a Ponta d'Areia ou terão que invadir outras praias? Conseguirá a *dura Lex*, com uma canetada, o que a lei do mercado imobiliário não obteve em todos estes anos?

A previsibilidade do ocorrido com os bares da Ponta d'Areia e seus clientes, a que nos referimos no início destas considerações, diz respeito à difícil convivência que parecemos ter com os diferentes de nós, a quem exigimos adoção de nossos padrões de comportamento sob pena de enquadramento e deportação. Esta intolerância está materializada em atitudes, aparentemente legais, porém injustas, que empurram os mais pobres para as periferias, condenando-os à privação daquilo que a cidade tem de melhor, relegando-os à baixa qualidade de vida, com seus filhos à mercê da miséria e da criminalidade. E não nos enganemos: nossos altos índices de mortalidade, analfabetismo, desemprego e mesmo o tão em voga IDH, têm muito a ver com esta atitude urbana discriminatória e imperial que as autoridades, muitas vezes inconscientemente, costumam praticar em São Luís.

Artigo escrito na primeira quinzena de Setembro de 2004 e ainda não publicado

A CIDADE E AS TORRES

Aceito como modelo de moradia de uma parcela da nossa população, o edifício residencial se alastra hoje por uma extensa área da cidade. Com altura que chega aos quinze pavimentos, as torres multiplicam em quase três vezes a área dos terrenos, possibilitando às construtoras significativas taxas de lucro. À Prefeitura também interessa os espigões, pois o IPTU de um edifício representa 10 ou 15 vezes o valor daquele cobrado sobre uma residência, aumentando a receita municipal. A construção das torres envolve dezenas de pessoas para os projetos e a execução da obra, colaborando para fortalecer o mercado da construção civil. Assim, vistas exclusivamente em seu próprio universo, as torres parecem proveitosas para todos. Porém, quando examinadas sob o ângulo da cidade enquanto solo urbano de valor econômico e ambiental é possível refletir mais criticamente sobre elas.

Atualmente em São Luís, a construção de torres ocorre em três situações urbanas distintas: em áreas de baixa densidade, onde elas são exceção, como Ponta do Farol e Renascença I; em áreas de alta densidade, onde elas se concentram e predominam; e em áreas ainda desocupadas, como a faixa definida pelas avenidas Litorânea e dos Holandeses, que se estende da Ponta do Farol ao Calhau e ao Olho d'Água. Em cada uma destas áreas, é possível identificar impactos sobre o entorno provocados pela construção das torres.

O mais evidente destes conflitos ocorre nos bairros de uso residencial unifamiliar. Ao surgir entre as casas de um e dois pavimentos, as torres acabam com a privacidade das moradias em um raio que pode atingir vários quarteirões, levando à desvalorização das residências e degradando o espaço urbano da área.

Nas áreas de alta densidade, ocorrem duas situações distintas. Na Ponta d'Areia, uma gleba pertencente a uma única empreiteira permitiu o máximo aproveitamento do solo, graças ao processo de construção e venda dos apartamentos que, vindo no sentido da Lagoa para a praia, tinham sempre o atrativo da vista para o mar, paulatinamente interditado pela torre seguinte. Aí também ocorreu um processo de desvalorização dos primeiros imóveis, que hoje compartilham um entorno distinto do existente na ocasião da venda.

No Renascença II, a situação é diferente, pois ali os terrenos são de um único dono, mas foram vários os empreiteiros. Este fato, aliado ao rápido processo de aumento de pavimentos dos edifícios – cinco a quinze pavimentos em menos de 20 anos –, provocou um novo estado de desvalorização imobiliária. Por um lado, edifícios da “primeira geração” do bairro, com até seis andares, estão sufocados por torres de doze a quinze pavimentos, erguidas nos lotes vizinhos. Por outro lado, a ocupação aleatória dos terrenos pelas construtoras foi deixando lotes desocupados que, espremidos pelas torres existentes, perderam condições mínimas de ventilação, visibilidade e privacidade. No trecho entre as avenidas do Vale, dos

Bicudos e Colares Moreira, estes vazios somam quase 25% do total de lotes da área, ensinando-nos que pode ocorrer desperdício de solo urbano mesmo quando há concentração de torres.

O exemplo do Renascença II levou construtoras e clientes a se preocuparem com futuros vizinhos que, pela proximidade, poderão depreciar o valor dos imóveis. A saída para campo aberto, junto a grandes avenidas ou edificações de baixa altura já existentes – colégios, restaurantes e clubes –, vem sendo a locação preferencial das torres mais recentes. Ainda que reduzindo o prejuízo imobiliário, restaria saber que destino terão os lotes vagos entre as torres, comprometidos para uma nova edificação residencial. Como a extensão da área em que se permite a construção dos espigões – da Ponta do Farol ao Olho d'Água – é dezenas de vez maior que a do Renascença II, pode-se calcular o tamanho do desperdício de solo urbano que tais operações ameaçam provocar em uma das áreas mais nobres da cidade.

Passados vinte anos de verticalização em São Luís, ainda não contamos com uma avaliação deste processo, o que torna qualquer decisão sobre o assunto, no mínimo, imprevisível. Neste contexto, aceitar projetos para expansão do território das torres e aumento do número de pavimentos, sem uma análise abrangente e isenta do que vem ocorrendo em nossa cidade, pode caracterizar irresponsabilidade administrativa. A situação exige um amplo debate sobre o assunto para definição compartilhada e consciente de uma política urbana referente às torres e seu ambiente.

Apesar da relativa ignorância que cerca o tema, algumas questões críticas saltam aos olhos do observador mais atento e exigem solução imediata. Deve-se respeitar tipologias consolidadas, proibindo a construção de torres nas vizinhanças de bairros unifamiliares e mudanças no número de pavimentos não podem valer para quarteirões que já possuem edificações de média altura. O afastamento entre torres deve ser aumentado, de forma a impedir o desperdício de solo urbano, assim como precisa ser revisto a extensa área atualmente liberada para sua construção. Agindo assim, as posturas urbanísticas municipais estarão assegurando o valor imobiliário de bairros inteiros e garantindo caráter e qualidade aos espaços da cidade.

O CÍRCULO VICIOSO DO TRÂNSITO EM SÃO LUÍS

Recentemente, matéria no Imparcial tratou dos congestionamentos de trânsito em São Luís e dos planos oficiais para “solucioná-los” com novas avenidas. Uma “solução” antidemocrática, pois como há um carro para cada cinco habitantes, ela atenderá 200 mil cidadãos, em detrimento de 800 mil, priorizando os já privilegiados. Segundo a Secretaria Municipal de Trânsito, os 94 milhões de reais para as obras, terão que ser gastos de novo em cinco anos. São Paulo, nossa mais “desenvolvida” cidade, é um exemplo de tal “solução”: mais avenidas, túneis, viadutos e os caríssimos metrô. E os engarrafamentos? Só fazem aumentar! Ou seja, além de antidemocrática, a “solução” desperdiça dinheiro público, pois provoca mais engarrafamentos e novas despesas, num círculo sem fim.

Na verdade, o aumento da frota de veículos, apontado como razão do problema, é apenas o seu efeito. A causa está na necessidade de um carro para locomoção na cidade, por falta de investimento público em sistemas eficientes, baratos e seguros de transporte coletivo. Enquanto este problema não for resolvido, mais tempo e dinheiro perderemos com o trânsito, estejamos de carro ou de ônibus. Por isso, ao invés de mais avenidas, a solução é diminuir a necessidade dos veículos particulares, única opção compatível com o tão elogiado e pouco praticado desenvolvimento sustentável. Nossos mangues e igarapés, hoje sob camadas de asfalto que facilitam as ocupações em áreas de reserva ambiental, iriam agradecer. Mas como ir contra a indústria automobilística e sua cadeia produtiva, logo agora que se pode comprar um carro em até cinco anos?

Só a ideologia do crescimento a qualquer custo – com o Estado investindo em infraestrutura para incentivar o capital e, depois, gastando para enfrentar seus impactos sócio-ambientais – pode explicar tal “solução”. No caso dos transportes, a “lógica” capitalista exige mais obras para as empreiteiras, mais produção para as montadoras e mais venda para as concessionárias. Contra ela, é preciso agir democraticamente e aplicar os recursos em obras que favoreçam a maioria da população. Ciclovias em todas as avenidas, corredores exclusivos de ônibus e controle de circulação de veículos particulares em áreas como o Centro, são medidas eficazes e baratas. Mas, como nunca são implantadas, cada vez mais os deslocamentos em São Luís prejudicam os trabalhadores que, motorizados ou não, foram obrigados a morar na periferia por culpa do monopólio da terra bem localizada.

Publicado n' O Imparcial de 14 de Março de 2008

CHAVÕES, CHARADAS E CHACOTAS NO ANIVERSÁRIO DA CIDADE

Já virou clichê: todo 8 de setembro, suplementos especiais reproduzem aquelas imagens idealizadas do conjunto arquitetônico de São Luís, há quase dez anos Patrimônio da Humanidade. Mas, em oposição ao valor apregoado da área, donos de casarões não movem uma pedra para cumprir a função social da propriedade urbana, o comércio predatório destrói, diariamente, o que terá sido o “*mais extenso patrimônio edificado da América Latina*” e, ao lado do trânsito descontrolado e da infra-estrutura sucateada, inferniza a vida dos que ali moram e trabalham.

Alheio ao problema, o poder público mantém a mesma arenga preservacionista enquanto investe cada vez mais nas áreas nobres da cidade. Senão, comparemos os últimos trinta anos: enquanto uma parte mínima do centro recebeu investimentos para calçamento, instalações subterrâneas e algumas casas de cultura para montagem do cenário turístico, os bairros do Renascença e da Ponta d’Areia ganharam uma ociosa avenida litorânea, a sofisticada urbanização da Lagoa e logo terá uma marina para iates e catamarãs, dissimulada como espigão contra o assoreamento da foz do Anil e do Bacanga. Tudo isso sem contar os índices de aproveitamento dos lotes, que fizeram subir as construções de seis para quinze pavimentos. Tanto incentivo explica por que ali se concentram hoje os melhores serviços e o melhor comércio da cidade, antes instalados no centro.

A questão se torna mais grave quando observamos o movimento que vem sendo feito pelos órgãos do executivo, legislativo e judiciário, uma incoerência para quem, pelo menos da boca para fora, sempre se colocou na defesa intransigente do nosso passado. Desde os anos 90, sedes dos três poderes também deixaram o centro da cidade, ajudando decisivamente a consolidação de uma nova centralidade urbana. Ao abandonar o centro, o poder público faz algo mais grave que simplesmente contribuir para a degradação física da área: esvaziado dos símbolos do poder, a degradação urbana se transforma em ruína moral, confirmando que as elites e o governo desistiram definitivamente do centro histórico.

Além destas cruéis ironias com o incensado centro histórico, outra ilusão é reforçada pela mídia: todo o restante da cidade desaparece por trás das fachadas azulejadas e, ao invés de uma reflexão madura e conseqüente sobre a situação real de São Luís, a cada aniversário da cidade se repete o silêncio sobre Monte Castelo, Vinhais, Alemanha, Anjo da Guarda, Coroado, Cidade Operária e dezenas de outros bairros, onde vive abandonada a maioria da população. Situados fora do circuito do mercado e sem status de patrimônio cultural, não têm direito sequer a uma alusão sobre suas sofridas vivências. Ao invés desses lugares esquecidos, outra imagem já virou clichê: o perfil das torres da faixa litorânea que, graças à sua aparente

modernidade, têm direito a tratamento diferenciado, apesar de acessíveis a uma reduzida parcela da população e ocupar ínfima porção do território da cidade.

Mas, neste jogo de esconder razões e responsáveis pelo abandono e arruinamento do centro - agravando sua crise urbana -, nem tudo é clichê e há novidades: de algum tempo para cá, certos elementos do patrimônio vêm sendo descolados de suas origens e ganhando aleatoriamente os espaços mais inusitados. Num lance de puro marketing, depois das janelas que enfeitam camisetas, dos azulejos que decoram microônibus e forram semáforos, alguém grande decidiu pensar grande: com requintes de humor negro digno de uma morte anunciada, no último domingo, cada leitor foi presenteado com o quebra-cabeça de um sobrado azulejado: afinal, se os comerciantes estão se lixando, se os proprietários não ligam e o governo não quer, então que cada cidadão restaure um casarão de brinquedo e pendure em sua sala! De quebra, vamos nos acostumando com o iminente desaparecimento dos verdadeiros azulejos, janelas e casarões...

Publicado n' O IMPARCIAL, em 11 de Novembro de 2007

O ARRASTÃO IMOBILIÁRIO

Ultimamente, alguns construtores, corretores e arquitetos têm exposto publicamente a opinião que as recém-chegadas incorporadoras imobiliárias representam grande oportunidade para a cidade, pois trazem empregos, vendas para o comércio e opções de “vida moderna”. Mas alertam: se o poder público não investir nas áreas de interesse das empresas, perdemos uma “chance histórica”, pois os milhares de imóveis em construção exigem expansão das redes de água, luz, esgoto e trânsito, razão da urgência nos investimentos. Como, em sua maioria, as obras se localizam próximo das praias, o recado é claro: o dinheiro público deve continuar beneficiando, como nos últimos 30 anos, um reduzido setor urbano, em prejuízo de quase todo o município, do “louvado” Centro Histórico à esquecida Zona Rural. Endividamento público em favor de interesses privados e o infortúnio de metade da população de S. Luís – sobrevivendo em centenas de casas ameaçadas pelas chuvas - não entram no raciocínio destes “advogados de condomínios”.

Mas de onde surgiu o atual “boom imobiliário” que assola o Brasil? A abertura de capital das incorporadoras lhes trouxe muito dinheiro, e a redução de taxas e juros para o setor da construção civil aumentou as possibilidades de lucros. Neste país de desigualdades, ao invés da situação favorecer quem precisa de casa barata, o mercado imobiliário optou por construções de luxo para as classes altas que, de olho no investimento seguro e rentável, compram vários imóveis para aluguel ou venda. Assim, além de beneficiar uma região acessível para poucos, as construções servem para investimento dos ricos, mantendo a falta de habitação popular. Isto sem falar no impacto ambiental produzido, pois a legislação municipal não tem controle sobre os condomínios que, como Átila, não deixam grama por onde passam, tal como ocorreu nos arborizados sítios do Turu.

Que empresas privadas visem seus lucros, profissionais legislem em causa própria e abastados decidam onde aplicar suas fortunas, são atos tidos como normais em nossa sociedade. Mas quando tais decisões unem seus interesses e exigem investimentos públicos, ameaçando manter sem assistência a maioria da população e seus bairros, a administração municipal não pode cair no canto de sereias prometendo “desenvolvimento urbano” e aumento dos empregos. Afinal, o desenvolvimento que o capitalismo oferece é sempre desigual e a remuneração dos que trabalham na construção civil contribui decisivamente para aumentar as favelas, pois a renda dos trabalhadores só lhes permite alugar casebres em bairros irregulares. Fatores recorrentes na história da urbanização brasileira e responsáveis por nossas cidades, social e ambientalmente insustentáveis.

SÃO LUIS EM TEMPO DE MURICI

A última novidade imobiliária entre nós tem o bucólico nome de Jardins, um “bairro planejado” do tamanho de 16 quarteirões do centro da cidade, cercado por muro em todo seu perímetro. Com 28 prédios residenciais, divididos em quatro “sub-condomínios”, o conjunto contará com construções para escritórios, supermercado e escola, todos com acesso controlado por guaritas. Junto com a unidade residencial, cada proprietário terá que pagar, a uma administradora do mesmo grupo construtor, o “IPTU interno”. Necessário para manter vias, iluminação e segurança, esta taxa não isenta o morador do imposto municipal da Prefeitura, que continuará a ser cobrado.

Apesar de anunciado com novidade, “bairros planejados” já acontecem em Goiás, Ceará, São Paulo e Rio Grande do Sul. Entre nós, o novo empreendimento repete a fórmula do gigantesco shopping que vai se instalar nas proximidades do Conjunto Maranhão Novo, onde dezenas de torres comerciais e residenciais serão erigidas em torno do centro de compras e lazer. Em todos estes exemplos, a “inovação” fica por conta da mistura de usos e funções, sempre rodeados por muralhas que oferecem a segurança do convívio cotidiano sob estrita vigilância.

Para boa parte da opinião pública, o condomínio fechado é a saída para o caos e a violência dos centros urbanos brasileiros. Porém é uma alternativa acessível apenas aos que podem pagar por esta “felicidade vigiada”, deixando de fora a maioria da população. Justamente aquela que sofre com o transporte coletivo, a poluição ambiental, a qualidade dos hospitais públicos e o precário ensino das escolas estatais. Como proposta do mercado, o condomínio fechado é uma “solução blindada”, pois a violência e o caos permanecem na cidade, aumentando as desigualdades de vida entre os cidadãos.

Entretanto, mais do que uma alternativa para quem pode, o novo “modo de morar” é a nova galinha dos ovos de ouro do mercado imobiliário: além de converter a construção artesanal em linha de produção industrial – um único terreno, um único projeto, uma equipe de execução -, incorporadoras e construtoras superfaturam ao juntar várias edificações em uma só gleba. Pois, com isso, burlam a Lei de Uso e Ocupação do Solo e alcançam taxas de aproveitamento do terreno impossíveis em lotes isolados. Basta observar os adensados condomínios erigidos na cidade, “selvas de pedras” encortiçados, sem a privacidade, a ventilação e o verde anunciado nos panfletos publicitários.

Dentro da “lógica” urbana em que vivemos, é previsível que empreendimentos privados se aproveitem do imenso estoque de terras ociosas para aumentar seus lucros, isolando cada vez maiores pedaços de São Luis entre muralhas; mas quando o executivo e o legislativo municipais – responsáveis por regulamentar o uso do solo urbano – não impõem

limites à privatização de grandes porções da cidade, *nosso futuro comum* fica à mercê da ocupação desenfreada e predadora. Incentivada pela apologia da modernização e apoiada pela convivência oficial, a expansão urbana se transforma na “guerra de todos contra todos” de Hobbes. Sob tais condições, o meio ambiente, a cidade e a sociabilidade de São Luís já contabilizam sérias perdas, pois “em tempo de murici, cada um cuida de si”.

Publicado n’O Imparcial de 08 de Junho de 2010

SÃO LUÍS POR UM TRIZ: Enquanto o Capital chega por atacado, as idéias seguem no varejo...

Que me desculpem os apologistas do passado e os otimistas do futuro, mas em se tratando do destino de uma cidade, perspicácia e sinceridade são fundamentais. Somente os bem distraídos ou os mal intencionados não percebem que a aniversariante está mal, muito mal. Alguma enfermidade secreta parece corroer suas entranhas, solapar seus alicerces, conspirar contra a chegada de seus 400 anos, data aguardada para que festas, fogos e feitos celebrem seu louvor. Quem sabe uma atitude menos pueril quanto ao futuro desta jovem senhora não seja o melhor presente que lhe podemos oferecer? Começando pelo fim, inicio estas reflexões com a descrição geral do estado atual da aniversariante.

O Estado do Território e a Vida dos seus Habitantes

Desde sua ocupação oficial pela civilização européia, há quase quatro séculos, as intervenções feitas nestas terras deixaram seqüelas evidentes: além de ter perdido boa parte de sua cobertura vegetal, seu corpo foi escavado, aterrado e dragado por todos os lados; o colapso de seus recursos hídricos, que a obrigou a tomar emprestado o precioso líquido no continente, deixa a todos com cisternas e olhos rasos d'água; suas costas marítimas, outrora cantadas em verso e prosa, se tornaram infectas e contagiosas, levando banhistas a percorrerem quilômetros por um mergulho seguro. Como se não bastasse esta degradação de recursos não renováveis, boa parte do que foi construído por mãos humanas, com muito suor e dinheiro, está comprometido: seu sistema de saneamento há muito deixou de acompanhar o crescimento do seu organismo, ferozmente dilatado para todos os lados de forma desigual; suas vias circulatórias são submetidas periodicamente a recapagens de curta duração, pois sem drenagem pluvial a chuva arrasta qualquer cobertura asfáltica, espalhando crateras lunares pelas ruas; seu núcleo original, glória e orgulho do passado, desaparece a cada dia e todos os dias, com demolições e ruínas; bairros construídos há menos de cinquenta anos acumulam precariedades urbanas dignas de séculos de abandono.

Se isto acontece com o sítio urbano, que dizer da vida dos seus habitantes? Para a grande maioria dos que aqui moram, recém-chegados a um milhão, a sobrevivência neste território devastado tem se tornado dura, muito dura: oficiosamente, estimativas (a imprecisão confirmaria o desinteresse com a tema?) calculam que metade desta população vive em bairros sem infra-estrutura, em casas “inadequadas”; o deslocamento por suas principais vias se tornou um enigma, podendo durar minutos ou horas, pois percorrer suas acanhadas distâncias (quando comparadas às de outras capitais), leva mais tempo que atravessar grandes metrópoles; e nestas parecemos viver quanto nos defrontamos com a violência e a

criminalidade ou com a frieza e a falta de urbanidade de seus espaços; calçadas não há, tampouco sombra de árvores, sequer a de abrigos para usuários de arcaicos ônibus, peças de museu dignas de circular pela velha Havana; situação incoerente quando, daquele milhão de moradores, apenas 200 mil possuem veículos particulares, restando aos demais 800 mil as duras penas e os duríssimos assentos dos jurássicos coletivos; ainda que o espaço público pertença a todos, parecer haver mais pertencimento para quem, armado de bancas e geringonças, ocupa calçadas, praças e ruas, a vender bebida, comida ou *gadgets*.

Como chegou a aniversariante a tal estado? Se existem muitas de sua espécie com dois mil anos, expondo corpinhos de poucos séculos e habitantes mais venturosos, a que atribuir a culpa por este lastimável estado, esta precária saúde? Para encarar estas questões, somente deixando o presente de lado e olhando o passado desta cidade. Não qualquer passado, mas aquele marcado por momentos de desenvolvimento econômico, quando recursos humanos e financeiros permitiram a ocupação do território e foram construindo a São Luis de hoje. Afinal, se o momento atual se caracteriza pelas inúmeras oportunidades de negócios que chegam à cidade ou que vão se implantar próximo a ela, nada mais oportuno que saber se o futuro imediato será capaz de reverter ou agravar este estado de coisas. Assim, esquecendo vaticínios otimistas ou pessimistas, examinemos quais os efeitos urbanos em São Luis das épocas de “vacas gordas”, quando períodos de crescimento econômico resultaram em expansão territorial.

Riqueza Econômica e Gestão Pública do Solo Urbano sob Economia Mercantil

Nestes 398 anos de existência, dois períodos de efetivo desenvolvimento econômico ocorreram em São Luis: o primeiro inicia em 1755 – quando a cidade já somava 143 anos -, com o monopólio da Companhia do Comércio do Maranhão e Grão-Pará. A iniciativa do Marquês de Pombal nos trouxe Capital e mão de obra. Com recursos financeiros e escravos, o norte do Estado ampliou a produção de algodão, arroz, fumo e açúcar. Exportados pelo porto da Praia Grande, as *commodities* canalizaram para São Luis não apenas riqueza monetária. Através do intercâmbio comercial, a cidade interagiu com a cultura da Europa e São Luís se fez cosmopolita: arquitetura, literatura, poesia e política de peso nacional foram conseqüências diretas deste período, ainda hoje lembrado com nostalgia por alguns.

Com a queda de Pombal e o fim da Companhia, em 1777, o baque nesta época de ouro foi grande, mas a cidade conseguiu, aos trancos e barrancos, manter sua atividade exportadora por mais de 170 anos. Entretanto, as dificuldades financeiras foram uma constante nas atividades produtivas locais ao longo de todo o século XIX e metade do XX. A dependência dos recursos públicos para tocar os negócios levou à uma política que evitava todo e qualquer gasto que não contribuísse para a produção agrícola ou a exportação. Os investimentos

urbanos passaram a ser controlados e, fora o bairro da Praia Grande, o crescimento da cidade foi acontecendo com poucos recursos públicos. Qualquer proposta de investimento em urbanização, levava ao inevitável enfrentamento e às crises: o lock-out da Associação Comercial do Maranhão contra o orçamento do Senado da Câmara, em 1926 – que terminou com a vitória dos comerciantes, encerrando a política urbana de inspiração filipina -, e a renúncia do prefeito Otacílio Saboya Ribeiro, em 1937, provocada pela oposição da ACM aos projetos de modernização administrativa e urbana da cidade.

Ainda que parte do projeto de Saboya Ribeiro para o centro da cidade tenha sido executado pelo interventor Paulo Ramos e o prefeito Neiva de Santana – principalmente a Avenida Magalhães de Almeida -, as intervenções foram insuficientes para adequar a cidade às novas tipologias arquitetônicas e ao novo meio de transporte, o edifício e automóvel, mas principalmente ao crescimento populacional. Inúmeros bairros populares de São Luís, originados na migração rural, surgem colados nas áreas bem servidas, seja no centro da cidade, seja ao longo do corredor da nova Avenida Getúlio Vargas. Ao findar este período, na década de 1950, o contexto sócio-espacial de São Luís caracterizava-se pela compacidade e continuidade, sem vazios urbanos e com uma imensa miscigenação social, dada a grande proximidade física entre ricos e pobres. Ainda que existissem bairros exclusivos de pobres, como Liberdade, Floresta e Baixinha, não se encontravam núcleos residenciais de ricos. O volume de recursos produzidos foi incapaz de construir outra Praia Grande nas novas áreas da cidade, assim como a forma de gestão não aplicou parte da riqueza na adequação do espaço urbano para as necessidades da sociedade e as demandas do futuro. Tal qual nos períodos anteriores, a expansão e adensamento da urbanização aconteceu à margem de qualquer planejamento urbano ou implantação de infra-estrutura coletiva.

Investimentos Nacionais e Hegemonia Política do Mercado Imobiliário

É neste contexto que podemos identificar o segundo e mais recente período de crescimento econômico e expansão urbana da cidade. Ele corresponde à política nacional dos governos militares, que na década de 1960 passa a integrar o país através da expansão da infra-estrutura, necessária ao escoamento da produção mineral e industrial. Junto com esta política, que concentra atividades dinâmicas nas áreas urbanas, aumentando consideravelmente o contingente populacional das cidades, o programa habitacional do BNH representou a capitalização de um novo setor empresarial, o mercado imobiliário. Toda esta soma incalculável de recursos públicos e privados vai aportar aqui contando com dois fatores essenciais: a construção de um porto de águas profundas, estratégico para alcançar a Europa e os Estados Unidos, e a disponibilidade de imensas extensões de terra para a construção de conjuntos habitacionais. Enquanto a transformação da cidade em canteiro de obras atrai

milhares de novos habitantes para o território – a necessária mão de obra -, a abertura de linhas de financiamento imobiliário – o indispensável Capital - vai constituir o novo poder econômico que passará a ter influência na política urbana.

Graças a estes condicionantes, de meados da década de 1960 a início dos anos 80, é ocupado um território dez vezes maior do que o construído nos últimos 350 anos! Transferências de terras federais para o município anexaram, aos 4.356 ha das sesmarias da região central da cidade, um total de 47.772 ha das áreas do Rio Anil, Itaquí-Bacanga e Tibiri-Pedrinhas. Se a dimensão do território e o tempo de ocupação são alarmantes, que dizer quando verificamos que, em 11 anos – de 1975 a 1986 -, 11 prefeitos ocuparam o Palácio La Ravardiere? Assim, a conquista deste imenso território foi sendo feita sob condições de “planejamento e controle” que deixam no chinelo o período anterior. Longas avenidas rodoviárias implantaram em locais remotos conjuntos habitacionais isolados, deixando vastas extensões de terra ociosas com infra-estrutura na porta. A perspectiva de ganhos fáceis com a inevitável valorização imobiliária levou a um movimento de concentração e estocagem fundiária que, estranhamente, foi deixando o município sem sequer um metro quadrado dos milhares de hectares repassadas pela União! Enquanto estendia desnecessariamente o perímetro urbano para a fronteira com outros municípios, a incapacidade política de controlar a qualidade técnica da urbanização foi semeando o que colhemos até hoje: vias sem drenagem, bairros sem saneamento, desmatamento sem controle. E, tão ou mais grave que isso, os recursos imobilizados nas terras, retirava de circulação os capitais necessários para mover a economia. Com a crise dos anos 70 e o esgotamento da ditadura, o colapso econômico se instalou em São Luís, apesar dos grandes empreendimentos multinacionais em atividade na cidade. O novo período de dinamismo econômico demonstra, mais uma vez, nossa dependência externa de recursos financeiros e nossa incompetência em constituir uma reserva de capital e uma estrutura de gestão do solo urbano, capazes de manter tanto o desenvolvimento econômico quanto a ordem urbanística. Sequer o mercado imobiliário local, maior destinatário dos investimentos públicos do período, conseguiu uma capitalização que lhe permitisse dinâmica produtiva autônoma, mantendo-se por todo o final do século XX com uma reduzida produção de unidades residenciais. Será, mais uma vez, a chegada de capitais externos que irá modificar este quadro e, finalmente, constituir entre nós a indústria imobiliária.

Com a abertura do capital das incorporadoras imobiliárias e a disponibilidade das imensas reservas fundiárias, estocadas desde os anos 1960, São Luis se transformou no *El Dorado* dos condomínios residenciais. Aproveitando-se de uma legislação urbanística capenga, os condomínios fechados permitem privatizar o espaço público, construir excessivas

taxas de ocupação e gerar grandes lucros para as empresas. Como a maioria das terras ociosas estão nas áreas ditas nobres, na vizinhança da faixa litorânea, a concentração dos empreendimentos imobiliários, que somam centenas de hectares e milhares de apartamentos, finalmente estão levando à utilização dos espaços disponíveis à décadas. Mas as precárias formas de urbanização com que foi feita a ocupação do território têm levado toda a área ao caos, obrigando o poder público a investir recursos em medidas paliativas como avenidas, túneis e viadutos. Que, paradoxalmente, realimentarão a ambição imobiliária e voltarão a ameaçar a qualidade de vida, justamente quando – pela primeira vez na história da cidade – dois períodos de desenvolvimento econômico parecem coincidir.

Rumo aos Incertos 400 Anos

A ninguém resta dúvida quanto às possibilidades de um próximo período de desenvolvimento econômico para São Luís. Pelo nosso histórico de convivência com processos de capitalização, a questão principal a indagar é se teremos, pela primeira vez, um desenvolvimento duradouro e sustentável, igualitário e civilizado. Se a durabilidade do crescimento capitalista é por si mesma questionável, dependendo de inúmeros fatores difíceis de controle, parece ser que a existência de formas locais de produção é decisiva para manter certos padrões de crescimento; por outro lado, o suporte territorial se mostra como indispensável para assegurar as condições adequadas de vida e convivência social, seja em períodos de desenvolvimento ou de crise. Diferentemente dos processos produtivos, que dependem da classe empresarial, a qualidade do espaço urbano está sujeita à capacidade do poder público em controlar interesses privados em nome do bem coletivo. Como esta capacidade de gestão não é dádiva divina nem competência intelectual, mas fruto da própria sociedade, deixamos aqui a pergunta final que somente futuros processos sociais poderão dar resposta: as classes sociais de São Luís serão capazes de construir uma gestão pública do solo urbano compatível com os desafios que terá de enfrentar?

Publicado n' O IMPARCIAL de 08 de Setembro de 2010

DA CIDADE UNITÁRIA À METRÓPOLE FRAGMENTADA: Crítica à constituição da São Luís moderna

Introdução

Até meados dos anos de 1950, São Luís vivia a síntese de três cidades em uma: a do *acampamento militar, a mercantil e a industrial*. A primeira, sem *pujança econômica* e originada pelo traço do arquiteto e engenheiro-mor Francisco Frias de Mesquita, tinha, nos primórdios do século XVII, a tarefa primordial de assegurar o domínio português na região (RIBEIRO JUNIOR, 1999) e contava com uma malha urbana que servirá de padrão para o seu processo de expansão. Nesse período, em que interessava ao Senado da Câmara incentivar, com cartas de sesmarias, a ocupação do então ocioso espaço urbano, os terrenos eram entregues aleatoriamente, sem maiores preocupações com o nível social dos ocupantes, numa democratização do acesso ao solo que a seguinte valorização modificará.

Ao se transformar na *cidade mercantil*, alternando com Belém a sede do governo da Província do Maranhão e Grão-Pará, será através da Companhia do Comércio, criada no último quartel do século XVIII e graças à produção agrícola que comercializa com a Europa dos primórdios da Revolução Industrial, que São Luís consolida e sofisticada o bairro portuário da Praia Grande, ambiência urbana tomada como referência para toda a cidade, que respirava então ares cosmopolitas. É neste processo que se origina a elite comercial do Maranhão, verdadeira força hegemônica da economia e da política (BELLO FILHO, 2004) que, por longo tempo, terá papel decisivo nos destinos do espaço urbano.

Com o fim da Companhia e devido à resistência de cortar os laços com o mundo, São Luís tentará mais uma metamorfose: aproveitando favoráveis condições internacionais e, tal qual outros estados que convertem o Nordeste em “vasto algodão” (OLIVEIRA, 1981, p. 47), transforma o “ouro branco” em seu novo produto de exportação e, através dele, erige um parque industrial têxtil, base da conquista dos mercados nacional e internacional. Mas, ainda que a nova vocação se estenda ao interior, nas bordas da então aspirante *cidade industrial* a maioria das fábricas elevará chaminés de tijolos cerâmicos e construirá vilas e bairros proletários, o que confirma a assertiva de Oliveira (1982), para quem a industrialização brasileira “seria urbana ou teria muito poucas condições de nascer”.

Mas São Luís, que no decurso de mais de trezentos anos teve a capacidade de ser uma em três, conservando o padrão de homogeneidade e continuidade espacial, vai passar, no breve período de 35 anos, por experiências urbanas comuns às principais cidades brasileiras, as quais, com a entrada do país no processo industrial moderno, sofrerão uma *urbanização sem industrialização*, perdendo, primeiro paulatinamente e depois abruptamente, seu valor de uso pela mercantilização da vida que, conforme Lefebvre (2001), destrói a cidade e a

realidade urbana. As condições em que tais transformações ocorrem, no caso específico de São Luís, estão intimamente relacionadas com o apelo da modernidade que enfim chega à provinciana cidade de origem colonial e que, ainda hoje, justifica muitas das ações nos novos territórios.

Trata-se, no entanto, de uma modernidade para poucos, pois inacessível à maioria da população, segregada e distante dos espaços mais dinâmicos da cidade, os quais, por sua visibilidade e influência político-econômica, monopolizam investimentos públicos e privados, ampliando cada vez mais as diferenças entre os vários ambientes urbanos (Figura 1).

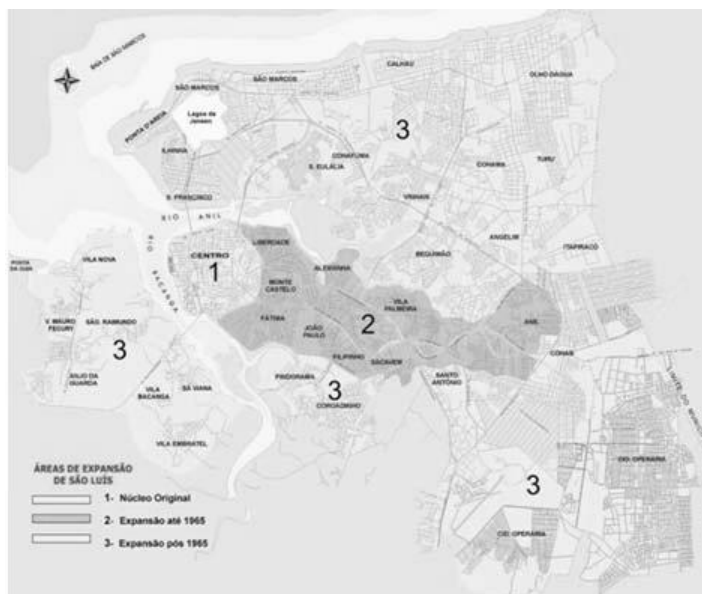


Figura 1. Mapa do município de São Luís, com o núcleo original (1), a área central da urbanização tradicional (2) e os territórios além dos rios Anil e Bacanga da urbanização modernista (3). Fonte: Burnett (2002).

A consolidação e a radicalização das tendências segregacionistas, hoje sustentadas pelo amplo consenso da opinião pública em torno das áreas nobres, erigidas em marcos simbólicos da cidade, são sinais alarmantes da inversão dos valores societários que deveriam prevalecer no espaço urbano e que, devido à sua inexistência, terminam por levar, cada vez mais, à afirmação de um modelo perverso de exclusão social. Assim, identificar as causas e refletir sobre as origens dessa exclusão é o primeiro passo no sentido de pensar meios para sua superação.

Hegemonia mercantil e espaço urbano

Nas duas primeiras décadas do século XX, a economia do estado, baseada na exportação do algodão e mais tarde do babaçu, é responsável pelo surgimento e consolidação de uma força política essencialmente urbana. A Associação Comercial do Maranhão (ACM) – representante do poder do capital comercial que, como liame entre os produtores agrícolas e o mercado externo, detinha o comando das relações de produção e conseqüentemente a supremacia na circulação da riqueza local (OLIVEIRA, 1982) – começa a se configurar como

sujeito ativo na definição da política urbana, graças a um poder mais amplo de que já desfruta, pois “[...] do início do século à década de 1950 a Associação é colocada, relativamente à chefia do poder executivo estadual, na posição de órgão consultivo” (BELLO FILHO, 2004, p. 37).

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: a pesada taxação aos proprietários com terrenos ociosos levou um cidadão, João Assis Mattos, a decidir-se pela doação à Prefeitura para não pagar 30% de impostos sobre o valor do imóvel (DOS MALES..., 1926). Mas a concentração, em poucas mãos, da propriedade urbana parecia já uma força significativa contra a política de tributos praticada pela Câmara e provocou o protesto de 300 cidadãos, proprietários de 3.369 prédios num total de 6000 a serem ligados à rede de esgotos, exigindo maiores prazos para pagamento das taxas (O REGULAMENTO ..., 1926).

A década de 1920 aparece assim como um momento em que a disputa pelo controle político das decisões sobre o espaço urbano começa a mudar definitivamente de mãos. A vitória das reivindicações da Associação Comercial reduz significativamente o poder da Câmara Municipal sobre a legislação urbanística e afirma o pragmatismo dos que vêem a cidade com os olhos postos na produtividade econômica. Essa atitude marca o fim da conservação, pelo Legislativo, do organismo urbano colonial e coincide com a aplicação do zoneamento urbanístico, que permite hierarquizar o referido ambiente e aprofundar as diferenças na atenção do poder público e no valor imobiliário dos bairros.

A vitória da ACM também possibilita direcionar os investimentos públicos para otimizar a produção, que tinha na precária infra-estrutura viária o calcanhar de Aquiles, pois a inexistência de meios de circulação no interior do estado lhe dificultava o escoamento e era apontada como causa do baixo desenvolvimento (BELLO FILHO, 2004). Ainda que tal atitude pareça extrapolar os limites da cidade, vale lembrar que o braço estatal dessa proposta empresarial será o todo-poderoso Departamento de Estradas de Rodagem do Maranhão (DER/MA) que, graças aos significativos e constantes recursos do Fundo Rodoviário Federal se tornará, por longo período, estratégico no processo de urbanização da capital (DIA 29..., 1961; AO ALCANCE..., 1961).

Industrialização nacional e modernização urbana

O surgimento da indústria na cena urbana representa a confirmação definitiva da cidade como centro econômico e local das decisões políticas. Já então sede da elite comercial, as cidades são invadidas pelas fábricas, trazendo novos sujeitos para o espaço urbano, os quais vão exigir investimentos públicos que melhor lhes atendam os interesses e necessidades. Entretanto, em função da constituição de uma nova hegemonia regional (OLIVEIRA, 1993), o processo nacional de industrialização vai ter, sobre o espaço urbano das cidades brasileiras, resultados diferenciados: enquanto no Sudeste, lócus preferencial da implantação das indústrias, as novas relações sociais provocadas pela concentração fabril levarão a uma reestruturação urbana, na busca de atender às necessidades da produção, circulação e consumo do novo sistema, o Nordeste seguirá preso a um sistema produtivo arcaico, ainda que, em alguma escala, também industrial. O comércio exterior dos estados perde a autonomia que tinha na Primeira República e sua economia fica subordinada à região mais industrializada do país (OLIVEIRA, 1981) que, para realizar o consumo interno de sua produção, induz o governo federal a implantar um moderno sistema de comunicação e circulação rodoviária de abrangência nacional.

Esse período, em que a máxima “governar é abrir estradas” passa a ser obrigatória nos programas das administrações estaduais, possibilitará a ascensão do DER ao topo da hierarquia governamental do Maranhão, fazendo dos seus diretores os assessores estratégicos ao desenvolvimento do estado e, conseqüentemente, da capital. Paradoxalmente, a rede rodoviária que conectará o interior do Maranhão ao Brasil terá conseqüências negativas sobre a centralidade de São Luis, como ponto exclusivo de entrada e saída da produção, contribuindo para o aprofundamento da crise econômica local. Enquanto as rodovias invertem localmente o sentido do desenvolvimento, as reivindicações pelo Porto do Itaqui, que o poder público maranhense faziam chegar insistentemente à União, ainda não se configuram, nesse momento, como prioridade nacional, daí que as verbas federais para sua execução se vêem constantemente negadas. Dessa forma, o comércio tradicional do Maranhão e sua histórica porta de saída, a Praia Grande, terão que enfrentar juntos as crises e o declínio final.

A estagnação do Nordeste é, no entanto, um processo vagaroso, que ainda levará alguns anos para ser sentido nos estados. A manutenção do comércio exterior e a dinâmica da indústria têxtil – em 1938, a Fábrica Santa Isabel reinicia suas atividades (NOTÁVEL..., 1938), e em 1939 a Companhia de Fiação e Tecidos Cânhamo inaugura novas e modernas instalações (O CÂNHAMO ..., 1939) – sustentam o ritmo da economia local. No caso de São Luís, possibilita uma relativa modernização da cidade, provocada principalmente pelo aumento da frota de veículos automotores, com suas necessidades de circulação no interior

pela acanhada malha colonial e pelos novos padrões residenciais, que surgem nas áreas centrais e num novo eixo de expansão. Ambos os fatores procedem das regiões mais desenvolvidas do país, de sorte que através das relações comerciais e culturais, agora constantes entre Norte e Sul, passam a influir de maneira decisiva nos costumes locais.

Justamente as amplas reformas urbanas, que ocorrem nesse período no sul do país, parecem ser a razão que levam o governo do Maranhão a convidar, para a Prefeitura de São Luís, José Octacílio Saboya Ribeiro, então engenheiro-chefe da linha adutora do Rio das Lajes, no Rio de Janeiro. Conhecedor da cidade, onde estivera em 1930, Saboya Ribeiro considerava que São Luís, “[...] remanescente única, [sendo] talvez das capitais brasileiras que conservaram o cunho característico das cidades do século passado, com suas vias tortuosas, estreitas e íngremes e com seus velhos trapiches” permitiria desenhar, sobre ela, planos exequíveis e, com isso, harmonizar a cidade antiga com as exigências do progresso, “[...] que ainda não conseguira ali chegar” (SÃO LUÍS, 1937, p. 5).

O novo prefeito, com as ações voltadas para a modernização e, a profissionalização da administração municipal – como a atualização dos impostos e taxas sobre as atividades comerciais – bate de frente com o poder e a influência da Associação Comercial, o que lhe provoca a exoneração, em poucos meses de gestão (BUZAR, 2000). Foi um curto tempo para a execução das obras programadas, mas suficiente para a elaboração do *Plano de Remodelação da Parte Velha da Cidade* que, através da abertura de quatro avenidas, pretendia criar um novo sistema de circulação veicular na congestionada e densa área central.

A rápida passagem de Saboya Ribeiro por São Luís lançou sementes de modernização urbana, logo germinadas algumas, outras retomadas posteriormente, mas não mais limitadas, apenas, à *parte velha da cidade*. A gestão do interventor Paulo Ramos e do prefeito Pedro Neiva de Santana, que estarão juntos de 1937 a 1945 (BUZAR, 2000), é decisiva para as questões urbanas, pois a longa duração dos mandatos e o centralismo das decisões de um governo autoritário permitirão, conforme palavras do próprio Ramos, “[...] colocar o administrador acima das injunções de toda a sorte que entravavam a ação do governo” (apud BUZAR, 2000, p. 7) e, com isso, interferir radicalmente sobre a malha urbana colonial, ainda que de forma menos audaciosa que o pretendido por Saboya Ribeiro. A abertura da Avenida Magalhães de Almeida, um bulevar haussmaniano, construído sobre os escombros dos casarões – num período de valorização relativa dos monumentos, mas de nenhuma atenção aos conjuntos arquitetônicos –, é a maior obra feita para dar ares cosmopolitas ao centro da cidade e atender às exigências da circulação veicular (SÃO LUÍS, 1938).

Devido à delimitação geográfica imposta pelos rios Anil e Bacanga, a expansão urbana é obrigada a seguir pelo antigo Caminho Grande, modernizado por Paulo Ramos e

inaugurado como Avenida Getúlio Vargas. A consolidação do novo eixo de crescimento da cidade – inclusive com a construção da nova sede do Quartel do Exército, em terreno cedido pela Prefeitura, numa área que já contava com bondes, luz elétrica, água e telefone (UMA VISITA..., 1938) – representa a primeira extrapolação urbana dos limites do centro histórico e estabiliza a nova direção que a cidade manterá para seu crescimento durante os próximos trinta anos. Com tal corredor de circulação, rápido e moderno, de acesso ao centro, para lá se deslocam as residências de uma parcela da camada mais rica da população, que ali construirá tipologias arquitetônicas ecléticas e mesmo modernistas.

A modernização empreendida no período não fica, no entanto, restrita às intervenções físicas. A legislação urbanística será um elemento de reforço das ações municipais, cabendo destacar o Decreto 330, de 3/6/1938, que definia o novo Zoneamento da cidade (SÃO LUIZ, 1938a) e dividia São Luís em Centro Cívico ou Administrativo e quatro zonas - comercial, industrial, residencial e agrícola. Tão relevante quanto a determinação do zoneamento – que, como todos, tem um claro viés de proteção das regiões mais valorizadas da cidade contra usos indevidos (VILLAÇA, 2007) – é o interesse no refinamento das construções na zona residencial, sob dois níveis de exigências: seleção de ruas com obrigatoriedade de construção em dois pavimentos, com recuo obrigatório e nunca inferior a 3 metros e reconstruções nas avenidas do novo plano. Pela primeira, a legislação urbanística de São Luís retoma uma tradição advinda de Haussmann, em Paris (BENÉVOLO, 1974), que buscava a elitização de determinadas áreas protegidas das edificações populares e pela segunda, tentava incentivar a modernização do acervo arquitetônico das áreas mais valorizadas para, com isso, modificar, no alinhamento frontal dos lotes, a implantação típica da arquitetura colonial. O mesmo desiderato de renovação urbana inspira o Decreto 329 (SÃO LUIZ, 1938) que oferece isenção de imposto predial às construções com recuo frontal e iluminação em todos os ambientes.

A segunda metade da década de 1940, marcada pelo fim da Segunda Guerra Mundial, a queda de Vargas e a democratização da vida pública nacional, traz de volta à cidade instabilidade política, tornando de curta duração as gestões dos mandatários municipais, cujas intervenções serão dirigidas ao atendimento das emergências cotidianas. É, porém, importante ressaltar a transcendência de determinadas obras que sobrevivem às constantes mudanças dos prefeitos: a Cidade Balneária do Olho d'Água, fundada simbolicamente a 7 de setembro de 1945, leva o Governo a construir o acesso para o local (A FUNDAÇÃO..., 1945) e a manter o ritmo dos serviços, apesar das constantes reviravoltas políticas, comprovando a relevância urbana que aquela região terá para a futura expansão de São Luís.

Urbanização fordista e suburbanização

Capital de um estado cada vez mais empobrecido nos anos de 1950, São Luís passa a depender dos recursos federais também para as ações urbanas, que se vão caracterizar por políticas habitacionais e de saúde restritas às categorias profissionais privilegiadas pela legislação trabalhista (IAPC). O então, o poderoso Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Comerciários, financiará – originalmente, apenas para seus assegurados – duas obras significativas na cidade: o gigantesco Hospital Presidente Dutra, funcional ainda hoje e talvez o primeiro exemplar de arquitetura pública modernista, instalado na cercania dos Remédios, bairro nobre que se consolidava, e o Conjunto do Filipinho que, com 360 unidades de habitação popular, passou a ser chamado também de “Cidade Residencial”, demonstrando a chegada da suburbanização, inaugurada com o urbanismo fordista nos EUA e com profundas relações com a industrialização e o alto consumo de bens duráveis.

Nessa nova reestruturação econômica, a casa passa a ser incluída como produto industrial e sua localização periférica atende às exigências de quantidade, o que leva à ocupação de terrenos grandes e baratos e, conseqüentemente, à extensão da rede de infraestrutura urbana – transportes, energia, saneamento –, provocando um *circulo virtuoso da produção* que transforma o Estado em parceiro do sistema produtivo e fará dele, no mundo ocidental, um dos pilares do Welfare State (ABRAMO, 1995). Com décadas de atraso, o fenômeno americano da suburbanização chega a São Luís junto com os primeiros automóveis, e os novos padrões residenciais passam a ser divulgados nas edições dominicais da imprensa local, com plantas, perspectivas e títulos, tais como “uma casa para o subúrbio” (UMA CASA..., 1950).

Mas o fordismo, pensado como articulação dos vários níveis da industrialização americana, se reproduz em diferentes condições pelo mundo capitalista. Nos países “em desenvolvimento”, ainda de incipiente industrialização, seus apelos à dinâmica produtiva se desconectarão do mundo fabril e ganharão vida própria nas cidades, produzindo o que os estudiosos (CASTELLS, 1983; LEFEBVRE, 2001) chamam de *urbanização sem industrialização*. Trata-se de uma expansão acelerada dos limites urbanos que por um lado busca responder ao aumento populacional e, por outro, dá início à fragmentação espacial da cidade.

Tal processo está também colado a outro fenômeno, indispensável para programar e executar intervenções de tamanhas dimensões: o surgimento e a predominância, nas atividades públicas e privadas, dos procedimentos de planejamento que, originado na economia de guerra e influenciado pelos estados socialistas, passará a ser critério para submeter, ao Governo Federal e a instituições internacionais, projetos e programas de

financiamento. Essa é a razão que levará paulatinamente à diminuição da influência técnica da Associação Comercial do Maranhão, mesmo mantida sua função de conselheira econômica do governo estadual junto aos novos personagens, os economistas (BELLO FILHO, 2004). A criação da Comissão de Planejamento Econômico do Maranhão (COPEMA) é o ato inaugural desse processo que, a partir daí, será uma constante na administração estadual.

O lançamento imobiliário da Vila Balneária do Jardim Paulista, na praia do Olho d'Água (ADQUIRA..., 1950), confirma a tendência de consolidação daquele local de veraneio e expõe as razões dos constantes serviços de recuperação e melhoria do acesso, empreendidos pela Prefeitura. Acessível pela Avenida Getúlio Vargas, já então com certo grau da teimosa e indesejada miscigenação social, o Olho d'Água se configurará como o primeiro pólo de expansão para além do rio Anil e já demonstra a intenção de alguns setores de alta renda de buscar outros espaços de moradia que não o centro da cidade.

Justamente o crescimento e a degradação dos bairros populares, originados pela ocupação de terrenos alagadiços dos rios Anil e Bacanga, materializa um cinturão de pobreza em torno do centro e sua institucionalização, pela Prefeitura, como *Zona Proletária*. A precária assistência dispensada pelo poder público a esses locais faz surgir iniciativas ligadas a grupos religiosos – Ação Social Arquidiocesana (ASA) e Irmãs Missionárias Jesus Crucificado - para atendimento aos moradores (SERÃO..., 1950; CONCLUÍDOS... 1950; PARQUE INFANTIL..., 1950), por meio de Centros de Serviços Sociais, lavanderias, água potável e parques infantis. Limitados são, pois, esses esforços de levar equipamentos urbanos prioritários a uma população cada vez maior e mais carente, com setores religiosos e filantrópicos da sociedade assumindo o papel do poder público, ausente naquilo que - pela inexistência de registros de reivindicações populares à Prefeitura, parece já uma atitude consolidada em São Luís, apesar de constantes notícias sobre desabastecimento de água e luz naqueles bairros.

Neste contexto de insatisfação quanto às condições de vida nas mais diversas áreas, surge em 1958 o Plano de Expansão da Cidade de São Luís (Figura 2), de autoria do engenheiro Ruy Mesquita, sucessivamente diretor do DER, secretário de Viação e Obras Públicas e prefeito de São Luís. Uma ampliação do Plano Rodoviário de São Luís, de 1950, a nova proposta é fruto de experiência de Mesquita na direção das obras rodoviárias estaduais, do seu conhecimento sobre o território da Capital e da previsibilidade das tendências de expansão predominantes, que ele mesmo tinha contribuído para materializar.

No processo histórico de expansão e mudanças da cidade de São Luís, no qual a maioria das intervenções urbanas se caracterizou por ações descoladas de uma programação

de longo alcance, a proposta de Mesquita se põe em acordo com a ideologia de planejamento do período, com forte influência do projeto arquitetônico de Brasília, o que é visível nas referências ao zoneamento rigoroso dos usos, com suas zonas comercial, residencial, bancária - até uma Praça dos Três Poderes (MESQUITA, 1958), comprovando a absorção dos critérios formais do urbanismo modernista. Como inovação, o detalhamento para o loteamento da Ponta do São Francisco, cujas normas urbanísticas propõem o isolamento entre as distintas camadas sociais pela subdivisão de zonas residenciais destinadas às 1ª, 2ª e 3ª classes (sic), mas idealisticamente muito próximas entre si (Figura 2.1).

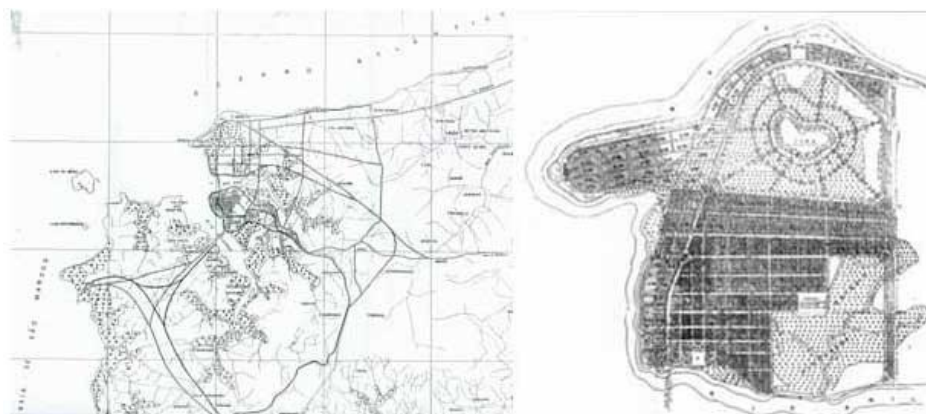


Figura 2. Plano de Expansão; Figura 2.1.. Projeto urbanístico para Ponta de São Francisco, de Ruy Mesquita: O traçado viário sobre o território ocioso e a vizinhança das classes sociais que não se efetivou na prática. Fonte: Mesquita (1958).

Decidido a resolver os problemas urbanos da cidade, que “[...] nasceu e desenvolve-se caótica e desorganizadamente sem a orientação de um plano básico para seu crescimento” (MESQUITA, 1958, p. 2), essa proposta é o primeiro estudo técnico para ocupação das áreas para além dos rios Anil e Bacanga. Justificada pela impossibilidade de adensar verticalmente o núcleo urbano original, a ocupação dessas terras ainda era um projeto financeiramente irrealizável naquele momento, mas Mesquita considerava isso uma simples questão de tempo.

Os grandes projetos nacionais e a conquista territorial

A partir da segunda metade da década de 1960, a expansão da cidade de São Luís viverá um período decisivo. Em razão dos programas do Governo Federal, que irão direcionar grandes projetos econômicos para o estado, o Maranhão receberá um volume significativo de recursos que tornarão realidade os sonhos de ocupação das terras para além dos rios Anil e Bacanga. A chave desses recursos será a política do Banco Nacional da Habitação (BNH) que, durante 22 anos de atividades, contribuiu decisivamente para mudar a face da maioria das cidades brasileiras. Viabilizada pelo centralismo autoritário dos governos militares, essa política urbana estará conectada a um amplo programa de descentralização produtiva brasileira que tem, no capital internacional, o principal destinatário, e incluirá finalmente as obras do Porto do Itaqui, aberto em 1971, a planta industrial da Alumar, iniciada em agosto de

1980, e a construção do Porto da Ponta da Madeira, destino final da ferrovia Carajás, da Companhia Vale do Rio Doce, em 1985.

Este processo, que enfim realizará os antigos sonhos de expansão urbana da cidade, encontra São Luís na posse informal de parte dos ambicionados territórios. O São Francisco, além de colônia de pescadores, já tinha sido “descoberto” por dezenas de famílias que ali resolveram seus problemas habitacionais, estando um pouco mais à frente, a Ponta d’Areia, também ocupada, mas por casas de veraneio de camadas sociais mais altas.

No extremo-sul da ilha, nas proximidades do Porto do Itaqui, inúmeras famílias de baixa renda, a maioria trabalhando em São Luís tinham construído casas e iniciado a povoação da área que, pela destinação industrial, lhes estava realmente reservada (CALDEIRA, 1970). Com exceção da ocupação da Ponta d’Areia, que demonstra o fascínio que a orla marítima já exercia sobre alguns setores da população, as duas outras situações apontam para a crise habitacional que afetava São Luís e para a qual as inúmeras intenções públicas de construção popular pouca relevância tiveram. Apesar do quadro de déficit habitacional, calculado na época em 8.000 unidades (SERÁ..., 1966), nem o BNH nem a recém-criada COHAB ofereciam linhas de crédito para a faixa de renda mais baixa.

Secretário de Obras do governo José Sarney e responsável pela conclusão da Ponte do Caratatiua, primeira a cruzar o rio Anil na direção do bairro do Olho d’Água, e a do São Francisco, contígua ao centro, Haroldo Tavares é nomeado prefeito, na administração Pedro Neiva de Santana e, com suporte de uma equipe técnica “importada” e composta de arquitetos, engenheiros e urbanistas², intenta enfrentar o triplo desafio urbano de São Luís: 1) preservar o Centro Histórico, pelo tombamento e incentivo ao turismo; 2) ordenar a ocupação dos novos territórios, pela elaboração do primeiro Plano Diretor da cidade e transferência das terras da União ao Município; 3) viabilizar alternativas para o déficit habitacional, com a implantação de lotes urbanizados na recém aterrada Areinha (TAVARES, 2005). Apesar da visão holística de Tavares e das propostas e realizações relevantes para as três áreas – com destaque para o projeto e início das obras do Anel Viário do Centro Histórico, a posterior supremacia dos interesses econômicos sobre a região litorânea da cidade levará, paulatinamente, ao enfraquecimento das outras duas políticas.

Na questão habitacional, a proposta dos lotes urbanizados, nas cercanias do núcleo central, destinados à população fora do mercado imobiliário, vai-se configurar como rara e restrita exceção aos grandes conjuntos habitacionais, financiados pelo BNH e pela COHAB, nas longínquas periferias desprovidas de serviços e equipamentos urbanos ou nos programas habitacionais para as camadas médias, que possibilitarão o desenvolvimento da indústria da construção civil na cidade, atraindo empresas de vários outros estados.

O centro da cidade – há muito carente de investimentos públicos em infra-estrutura, com edificações centenárias em processo de abandono e usos inadequados (PATRIMÔNIO..., 1961), uma caótica circulação de veículos pesados pelas estreitas ruas da Praia Grande, justamente a área tombada pelo Governo Federal em fevereiro de 1974 – chega ao seu pior estado de conservação, com desabamentos e alagamentos constantes (SOBRADO..., 1971; ÁGUA..., 1974; VELHO..., 1974).

Com tais problemas, no deficitário setor habitacional e no recém-criado centro histórico, e sem uma sólida cultura de planejamento e gestão urbanos, as ações se voltam para os novos territórios, levadas não apenas pelo imenso mercado a ser explorado, mas também pelas possibilidades de erigir, finalmente, a sonhada São Luís moderna, a das amplas avenidas e das edificações contemporâneas. O Plano Diretor de 1974 é a tentativa do poder municipal de manter sob controle o processo de ocupação das novas terras e assegurar a conservação do centro antigo, mas, aprovado no apagar das luzes da gestão de Haroldo Tavares, pouco pôde intervir na nova dinâmica urbana, que acontecerá numa conjuntura de desestruturação do recente aparelho de planejamento municipal.

Elaborado no auge do chamado “milagre brasileiro” e combinado com o nível mais grave do autoritarismo do governo militar, o Plano repete o receituário do planejamento centralizador da época, no qual as questões sociais eram ignoradas em nome da ordem e o desenvolvimento econômico assumia papel determinante nas decisões urbanas. Com a previsão de um 1.700.000 habitantes para 1990 – hoje nem chega a um milhão! –, o Plano Diretor incorpora a estrutura viária, construída pragmática e paulatinamente pelo DER, e consolida imensas áreas ociosas urbanizadas que serão, constantemente, valorizadas, a partir de investimentos públicos. Na verdade, esses vazios se justificavam pela determinação de implantar os conjuntos habitacionais populares nos limites do perímetro urbano, decisão explicada pela proximidade com o futuro Distrito Industrial, provável local de trabalho dos moradores. Coincidentemente ou não, os vazios vão-se localizar exatamente nas franjas litorâneas e aguardarão pacientemente o passar dos tempos...

Mas o fator determinante do período é a constituição de uma nova força política e econômica na cidade, a construção civil. Fortalecida pela política habitacional do BNH, passará a ter um peso decisivo na economia local pela movimentação de novos capitais e por ser a grande empregadora de mão de obra não-especializada e geradora de outros negócios, como a produção industrial e a comercialização de materiais de construção.

Tem-se assim, por um lado, a paulatina omissão e incapacidade técnica municipal em gerir e controlar a agora imensa cidade e, por outro, a estruturação de um novo poder que, diferentemente da Associação Comercial Maranhense – para quem a cidade era, além do

lôcus de suas atividades, rival na disputa pelos investimentos públicos para a produção e a circulação –, tem a sua razão de ser na própria dinâmica urbana e para quem a aplicação dos recursos públicos na urbanização é essencial para o sucesso dos negócios. Nessas condições de progressiva anemia administrativa municipal, a indústria da construção civil será, desde então, a nova e grande força econômica da cidade e a principal interessada em influir nos rumos da política intra-urbana.

Urbanização pós-moderna e consolidação da nova São Luís

Desde o final da gestão de Haroldo Tavares, em março de 1975, até a posse de Gardênia Gonçalves, em janeiro de 1986, eleita pelo voto popular, onze prefeitos ocuparam o Palácio Municipal (BUZAR, 2000), tempo e mandatários suficientes para comprometer qualquer estrutura administrativa, levando a que, justamente quando ocorria sua definitiva separação do Governo do Estado, a Prefeitura se encontrasse mais fragilizada e com poucos recursos financeiros. Dessa forma, nesses vinte anos de democratização, que medeiam de 1986 até hoje, a história da Municipalidade de São Luís é a dos esforços, nem sempre bem sucedidos, em se afirmar e afirmar suas responsabilidades perante a cidade.

Um dos fatos mais recorrentes, no trato da questão urbana, está configurado nos embates internos entre a Secretaria de Urbanismo e a da Fazenda pela posse e controle dos dados cadastrais – físicos, econômicos e sociais - indispensáveis para comandar efetivamente a dinâmica urbana. Como prova da sua relevância, mesmo em gestões de diferentes cunhos políticos, tal conflito terá influência no afastamento dos secretários de Urbanismo dos governos Gardênia Gonçalves e Jackson Lago, este na sua segunda administração, disputa que, segundo um entrevistado,

[...] sempre vai existir enquanto houver este sistema maluco da Secretaria de Fazenda controlar o cadastro físico do IPTU, que é o melhor instrumento de fazer o monitoramento da cidade, da estrutura física da cidade [...] Nós insistimos muito com a Prefeita, que o Cadastro Físico, a Planta de Valores, tudo aquilo, a operação do papel, tinha que ser do órgão de urbanismo.⁵

Mas a expansão da cidade não aguarda estaticamente a solução de impasses administrativos, e a tão sonhada conquista dos novos territórios acabou materializada sob precário ou nenhum direcionamento e controle do poder municipal. Essa situação era extremamente grave, pois num período em que a cidade recebe os investimentos e as múltiplas conseqüências da implantação da Alumar, da Companhia Vale do Rio Doce e do Centro de Lançamento Aeroespacial de Alcântara, a Prefeitura – envolvida em injunções políticas as mais diversas – está acéfala para disciplinar o volume e a dinâmica que assume a

⁵ Entrevista concedida em 29 de janeiro de 2006, pelo Arquiteto Ronald de Almeida Silva, então Secretário Municipal de Urbanismo na gestão da Prefeita Maria Gardênia Ribeiro Gonçalves (1986-1988).

construção do espaço urbano, principalmente nas áreas periféricas e no interior da ilha, com a ocupação das zonas mais nobres ainda por acontecer. Se de 1968 a 1975 são construídas 3.833 unidades residenciais em sete conjuntos habitacionais, de 1975 a 1980 o total sobe para 8.831 moradias em 17 conjuntos (RIBEIRO JUNIOR, 1999), a maioria localizada em regiões isoladas e sem controle administrativo do tecido urbano resultante da adição dos vários loteamentos, das relações entre eles e os equipamentos coletivos, da disponibilidade de saneamento básico ou das condições das áreas institucionais exigidas pela legislação, acarretando a seqüência de “cidades dormitórios” em intrincados labirintos, sem nenhuma qualidade de um bairro.

Com os empreendimentos legalizados sob tal tratamento, que dizer das ocupações irregulares, que se intensificam em variados pontos da cidade, muitas em função de modificações na estrutura fundiária do campo maranhense e da atratividade que a capital, como destinatária dos grandes investimentos econômicos, começa a provocar nos movimentos migratórios até mesmo dos estados vizinhos, com estudos apontando aumento populacional de 85,5% para São Luís em apenas cinco anos (BARROS, 2003)? Organizados desde os anos de 1980 no Movimento de Defesa dos Favelados e Palafitados (MDFP), vinculado a setores da Igreja Católica, as camadas urbanas mais pobres modificam qualitativamente sua participação na política habitacional e passam a ter visibilidade em tais questões, principalmente através de manifestações públicas no centro da cidade (VOZ DOS QUE..., 1986) e das ocupações em conjuntos habitacionais e áreas desocupadas. Como resultado, a partir de meados da década de 1990, os sem-teto consolidarão o Fórum Maranhense em Defesa da Moradia (FMDM), que luta pela desapropriação e regularização de doze ocupações urbanas, ocorridas de 1995 a 1997, num total de 18.100 famílias (BARROS, 2003).

A esse cenário, nada auspicioso para os segmentos sociais de rendimentos médios e baixos, vai somar-se a solução proposta para a camada social mais alta que, após uma primeira tentativa de ocupação do bairro do São Francisco – com valorização imobiliária comprometida pela permanência dos antigos e pobres moradores, anteriores à construção da ponte (Foto 1) –, encontrava-se dispersa pelos novos loteamentos do Renascença e Calhau, além do tradicional Olho d’Água. Já situado no eixo viário preferencial, que lhe permitia rápido acesso ao centro, faltava-lhe o elemento capaz de produzir a “convenção urbana”, conceituada como a consolidação de uma tendência predominante do mercado imobiliário em determinada região da cidade (ABRAMO, 1995).

A instalação, em São Luís, em meados da década de 1980, de um pioneiro *shopping center*, se configurará como o núcleo do primeiro, mas não do último, bairro residencial de alta renda, com decisiva influência nos modos de ocupação da área litorânea e que irá,

paulatinamente, acarretar mudanças na própria legislação urbanística. A combinação “apartamento & *shopping center*”, num ambiente urbano caracterizado pela precariedade de equipamentos de usos coletivos, foi fundamental para consolidar o padrão dos condomínios verticais e do novo modo de vida e de consumo das camadas mais altas, sem mencionar a sinalização para um segmento da construção civil, então órfã dos incentivos estatais desde a crise e posterior desmantelamento do SFH, de um mercado de retorno seguro e lucrativo. Esse é o fato que promove a mudança da ocupação da região e, por extensão, da estrutura da indústria da construção civil, na verdade, um local que, agora sim, volta-se decisivamente para a nova tipologia arquitetônica (Foto 2).



Foto 1: Miscigenação social no bairro do São Francisco, que levou à estagnação da região.
Foto 2: A combinação apartamento & *shopping center*, consolidação da nova ocupação segregada da camada mais rica no Renascença II. Fonte: Ramos (2001).

Por tudo isso, a primeira gestão do prefeito Jackson Lago ocorre num contexto de altas pressões sociais por definição de critérios de uso e ocupação do solo urbano. Enquanto a construção civil enfrenta uma crise com, segundo o Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, 35.000 operários desempregados (CONSTRUÇÃO..., 1991), e os camelôs invadem as ruas do centro disputando, com pedestres e automóveis, o exíguo e mal-conservado espaço público (CAMELÔS..., 1991), uma “novidade” surge na cidade: as constantes ameaças ambientais que, de ponta a ponta, sacodem o município e a Ilha, no Igarapé do Vinhais, nas dunas no Calhau, no parque do Batatã, no Lixeiro do Jaracati, no “Grilo chique” do Araçagi e em dezenas de outros locais que, somadas às ocupações na periferia e nas áreas nobres, vai levar “O Imparcial” a considerar São Luís uma “cidade sem dono” (CIDADE..., 1991).

A Prefeitura deposita esperanças em um novo Plano Diretor, do Município, aprovado em 1992, e na criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Municipal, pensado para racionalizar e unificar as ações do poder executivo, mas não consegue interferir na filosofia administrativa, levando o próprio Plano ao fundo da gaveta, de onde sai, quase exclusivamente, para consultas – e posteriores modificações – da Lei de Uso, Ocupação e

Parcelamento do Solo Urbano. Dessa maneira, restringe-se a determinar índices urbanísticos que atendam aos anseios da indústria da construção civil – aumento das taxas de aproveitamento do solo e elevação do número de pavimentos – e das populações mais carentes, como a criação das Zonas de Interesse Social (ZIS), que buscam assegurar a permanência de núcleos populares já consolidados (SÃO LUIS, 1993).

Na verdade, num prenúncio das medidas neoliberais de enxugamento do Estado, que se consolidarão a partir do Governo Collor, não havia mais espaço para um Plano Diretor como o da década de 1970, pelo qual o poder público atuava sobre todo o município e funcionava como parceiro das ações urbanas, abrindo mercado para a iniciativa privada que, por sua vez, gerava emprego. Sem financiamentos externos e com a crise do sistema habitacional, aquele “círculo virtuoso” (ABRAMO, 1995) se rompe e possibilita a configuração do urbanismo pós-moderno (HARVEY, 1992), através do qual se intervém seletivamente no espaço urbano, com o critério preponderante de assegurar, aos investimentos privados, retorno rápido e sem risco. Parte-se, assim, para o capítulo mais recente da construção da moderna São Luís, na qual simultaneamente à fragmentação do organismo urbano e o surgimento de muitas “cidades” em uma – a histórica, a litorânea, a suburbana, a periférica –, assistir-se-á à fratura das políticas urbanas, que se realizam segundo a força dos interesses envolvidos e conforme uma hierarquização de prioridades.

Configurado o novo padrão urbano, percebe-se que não ocorreram mudanças qualitativas, mas um aprofundamento das tendências de fragmentação espacial, segregação social e degradação ambiental. Na região correspondente à “cidade do mercado”, vale assinalar o surgimento – já experimentado em outras urbes brasileiras – do condomínio horizontal, outra proposta de privatização do espaço citadino, tal qual seu congênere vertical e o *shopping center*. Disponível para aqueles que não se rendem à praticidade dos apartamentos, o agrupamento de unidades unifamiliares que dividem os gastos com segurança, lazer e manutenção é o mais novo sucesso empresarial e, do ponto de vista urbano, uma ameaça mais letal que as torres. É que, prescindindo de grandes glebas para se realizar, os condomínios horizontais fechados interferem na estrutura viária dos bairros, nos recursos ambientais coletivos e no próprio poder municipal de controle e fiscalização urbana desta nova tipologia, a “cidade amuralhada” do século XXI.

Diferentemente da origem urbana da São Luís Colonial, nascida sob o controle das Posturas Municipais do Senado da Câmara e só modificada a partir da constituição da Associação Comercial do Maranhão como força política urbana, a São Luís Moderna se configura num cenário de fragilidade e inoperância administrativa na qual a fragmentação espacial e a desordem urbana são apenas uma das faces da questão. A outra, mais

determinante, é a construção, *pari passu* a esse processo, de uma cultura urbana na qual se reparte a cidade entre as diferentes classes sociais que nela atuam.

Incapaz de edificar e gerenciar um pacto social que leve na direção de uma cidade unificada, o poder público se rende às pressões – econômicas, políticas ou sociais – e busca agradar a gregos e troianos, perdendo de vista, nesse seu malabarismo fatal, o que era para Aristóteles a essência cidadina: o lugar de todos os cidadãos. E como, segundo a física, para cada ação corresponde uma reação igual e em sentido contrário, a vivência isolada das várias classes sociais vai-se tornar – com o tempo, com as perdas e com os ganhos –, a única prática social, sempre mais consolidada e imune à presença de “corpos estranhos”, num processo que dificultará cada vez mais a convivência, o diálogo e a tolerância com os diferentes, dando assim lugar aos guetos sociais, correspondência espacial e base sociológica da existência das várias cidades em uma.

Considerações Finais

Do ponto de vista intra-urbano, dois momentos, no processo de “modernização” de São Luís, que levaram à negação da cidade unitária e à construção da metrópole fragmentada, podem ser identificados. No primeiro período, a expansão modernizante ocorre no sentido do eixo de penetração leste-oeste, materializado pelo Caminho Grande, depois Avenida Getúlio Vargas. Como essa expansão era comandada pelas camadas de alta renda, que ocupavam os lotes daquele logradouro com suas residências em estilos predominantes na época, determinados equipamentos – cinema, quartel e clubes de lazer – acompanham a mudança. Devido à existência, nessa região, da linha da ferrovia São Luís-Teresina, as faixas de terra mais próximas do rio Anil já se encontravam ocupadas por populações de baixa renda que, com a chegada dos novos moradores, se amplia consideravelmente e acaba por reproduzir, no novo eixo de expansão, a miscigenação social característica da área central.

Este movimento reforça o esvaziamento do centro sem comprometer sua dinâmica, já que continuará como o maior núcleo comercial e residencial e contém todo o aparelho administrativo estatal. Essa “duplicidade” urbana, com a população de maiores recursos financeiros dispersa nas duas áreas, explica a distribuição dos investimentos públicos em determinados setores do centro e nos novos bairros, situação que se manterá até o final da década de 1960 e durante os anos de 1970, com o início da oferta de terras mais próximas às praias. Pelas características espaciais e funcionais do período, é possível contabilizar 350 anos (1615-1965) de urbanização tradicional, durante os quais é mantido o padrão da malha urbana, originada com a conquista portuguesa e através do qual a cidade se reproduz no sentido do interior da ilha.

A nova frente de ocupação territorial, que vem acoplada com a consolidação da indústria da construção civil, passa a exigir pesados investimentos públicos numa demanda reforçada pelo apelo ideológico representado pela conquista da tão esperada modernidade e que tem por trás, logicamente, interesses econômicos de grupos privados. Esse movimento torna-se, cada vez mais, prejudicial às regiões centrais, que começam a perder atenção e recursos dos poderes públicos, mas serão atingidas de maneiras distintas, pois o efeito é imediato na faixa da Avenida Getúlio Vargas que, de local mais perto das praias, fica instantaneamente mais longe e com um sistema viário obsoleto e congestionado se comparado às largas avenidas implantadas em áreas de baixa densidade populacional. A longa agonia e a lamentada ruína do Clube Jaguarema (MAIS SEM-TETOS..., 2005; LÁGRIMAS, 2006), *point* da São Luís dos anos dourados, é a mais eloqüente conseqüência da mudança de vetor dessa expansão urbana.

Por outro lado, a área central vai passar por um processo de abandono mais lento e paradoxal. Erigido em sítio histórico no mesmo período da conquista da região litorânea, o poder público se mostra incapaz de lhe assegurar a dignidade, apesar da aura mística que impôs ao conjunto arquitetônico. Cada vez mais esvaziada de suas funções residenciais, a área vem perdendo o simbólico papel de centro cívico com o êxodo, primeiro paulatino e agora acelerado, das sedes dos órgãos públicos: o aparelho judiciário, o núcleo administrativo do estado e o poder legislativo se deslocam para as proximidades dos bairros de alta renda, numa tendência que consolida uma nova centralidade, atraindo significativa parcela dos investimentos públicos em detrimento das demais áreas da cidade, especialmente do Centro Histórico, comprovando mais uma vez a tese de Villaça (2001) sobre a força dos bairros residenciais de alta renda como definidores da política intra-urbana.

O histórico das relações entre o poder público e as classes populares é outro aspecto que merece estudos mais detalhados. É patente, já na década de 1920, a valorização das áreas centrais e os conflitos provocados pela manutenção, ali, de edificações precárias, de sorte que as tentativas de homogeneizar a região foram limitadas e um rápido passeio confirma isto: à diferença do Rio de Janeiro e São Paulo, o pouco dinamismo econômico da cidade restringiu a elitização arquitetônica e urbana a poucos espaços, dos quais a Praia Grande é o principal deles. Entretanto, mesmo nesses locais, a permanência da arquitetura popular é patente, demonstrando que foram de relativo alcance os incentivos oficiais à elitização urbana e que a suburbanização, iniciada no final da década de 1930, foi uma estratégia de isolar grupos sociais para evitar uma mistura incontável. Como, porém, as terras baixas e de pouco valor imobiliário margeavam as áreas nobres, foi inevitável que os mais pobres também acompanhassem a suburbanização, até por um movimento instintivo de assegurar a

sobrevivência com a proximidade aos mais ricos, o que explica a atual franja de palafitas às margens do rio Anil, que se estende do bairro da Liberdade à Vila Palmeira.

Talvez se pudesse pensar esse cenário como o mais grave a acometer a cidade, porém a dinâmica urbana obedece a tendências que podem ou não evoluir, conforme determinadas variáveis (CASTELLS, 1983). O que se assiste no Brasil, infelizmente, é o acirramento das diferenças sociais urbanas que têm, na segregação e na violência, a sua face mais visível, não escapando São Luís de uma lógica perversa que parece fazer, entre todas as “cidades” nela existente, que apenas uma – a situada na estreita e reduzida faixa litorânea – seja a feliz destinatária dos mimos e cuidados, públicos e privados - de avenidas litorâneas a lagoas de lazer e de vias ajardinadas aos melhores serviços e equipamentos, nada lhe parece negado.

Quando vista de maneira restrita, tal situação surge não apenas como “natural”, mas principalmente como um bom sinal do progresso urbano. Entretanto, ao se pensar a cidade em sua totalidade, emerge a irracionalidade de tal modelo que joga, justamente no ombro dos mais vulneráveis e necessitados, o ônus da distância, da insegurança, da falta de assistência, enfim, da invisibilidade e da ausência de perspectiva. Tal situação é viabilizada pela histórica negação de cidadania plena a parcela significativa da população brasileira – no caso de São Luís, metade dos quase um milhão de habitantes que ocupam a “cidade ilegal”, segundo dados da própria Prefeitura (Figura 3) –, o que tem impedido os mais pobres de participar e decidir o destino das urbes que habitam.



Figura 3. Mapa do município de São Luís, com áreas de moradia subnormais em negro: a permanência das ocupações e dos bairros de baixa renda na periferia da cidade, representando cerca de 50 % da população da cidade. Fonte: (SÃO LUIS, 2001).

Referências Bibliográficas

ABRAMO, Pedro. *A Regulação urbana e o regime urbano: a estrutura urbana, sua reprodutibilidade e o capital*. Porto Alegre: FEE, 1995.

ADQUIRA seu lote. Vila Balneária Jardim Paulista (Praia do Olho d'Água). *O Imparcial*, São Luís, p. 9, 20 ago. 1950.

A FUNDAÇÃO da cidade balneária do olho d'água assinalará de maneira imperecível a passagem.... *O Imparcial*. São Luís, p. 6, 24 out. 1945.

- ÁGUA invade prédio da Brasilit e sobe a 1 metro.... *O Imparcial*, São Luís, 24 jan. 1974.
- AO ALCANCE do homem da rua, a síntese de um período de realizações do DER-MA. *O Imparcial*, São Luís, p. 9, 31 de jan. 1961.
- BARROS, Maria do A. G. Mais que um Teto, a luta pelo direito à moradia nos anos 90 em São Luís. In: LIMA, Terezinha M.; COSTA, Cândida (Org.). *Políticas Públicas, Trabalho e Movimentos Sociais no Maranhão*. São Luís: EdUFMA, 2003. p. 61-79.
- BELLO FILHO, Wilson B. *História do Planejamento Econômico no Maranhão: uma arqueologia dos planos estaduais de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Papel Virtual, 2004.
- BENÉVOLO, Leonardo. *História de la Arquitectura Moderna*. Barcelona: Gustavo Gili, 1974.
- BRASIL. Câmara dos deputados. *Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos*. Brasília, DF, 2002. 273 p.
- BURNETT, Carlos F. L. *Além do rio Anil, urbanização e desenvolvimento sustentável: estudo sobre a sustentabilidade dos tipos de urbanização na cidade de São Luís do Maranhão*. 2002. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano). Recife: Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). 2002.
- BUZAR, Benedito. Prefeitos de São Luís no Século XX. *O Estado do Maranhão*, São Luís, 1 out. 2000, Caderno Especial.
- CALDEIRA, José de Ribamar C. *A invasão do Itaqui*. São Luís: SUDEMA, 1970.
- CAMELÔS atrapalham transeuntes. *O Imparcial*, p. 5, São Luís, 14 jan. 1991.
- CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1983.
- CIDADE sem dono. *O Imparcial*, São Luís, 10 jan. 1991. Bastidores, p. 3.
- CONCLUÍDOS os alicerces do Centro de Serviço Social do populoso bairro do Lira...*O Imparcial*, p. 6, São Luís, 8 fev. 1950b.
- CONSTRUÇÃO civil: mais desemprego. *O Imparcial*, p. 5, São Luís, 14 jan. 1991.
- DIA 29, vasto programa de inaugurações do DER... *O Imparcial*, São Luís, p. 8, 26 jan. 1961.
- DOS MALES...o menor. *O Imparcial*, p. 1, São Luís, 4 jun. 1926.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo, SP: Loyola, 1992.
- LÁGRIMAS. *O Estado do Maranhão*, PH Revista, 21 mai. 2006.
- LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- MAIS SEM-TETOS chegam ao terreno do Jaguarema. *O Estado do Maranhão*, São Luís, 17 jan. 2005.
- NOTÁVEL acontecimento: a fábrica Santa Isabel reinicia seus trabalhos. *O Imparcial*, São Luís, 20 nov. 1938.
- MESQUITA, Rui R. Plano de expansão da cidade de São Luís. São Luís: 1958. mimeo.
- O CÂNHAMO maranhense. *O Imparcial*, p. 6, São Luís, 31 jan. 1939.
- O REGULAMENTO dos exgottos. *O Imparcial*, p.1, São Luís, 20 mai. 1926.
- OLIVEIRA, Francisco. *Elegia para uma Re(li)gião: Sudene, Nordeste. Planejamento e Conflito de Classes*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.
- _____. O Estado e o Urbano no Brasil. *Revista Espaço e Debates*, São Paulo, n. 6, p. 36-54, jun-set., 1982.

_____. A questão regional: a hegemonia inacabada. *Revista Estudos Avançados*, vol. 7, n. 18, p. 43-63, 1993.

PARQUE infantil para crianças pobres. *O Imparcial*, p. 12, São Luís, 7 jun. 1950.

PATRIMÔNIO histórico tomba a cidade e as casas, mas não as conserva. Pronunciamento do Deputado Antonio Dino na Câmara Federal. *O Imparcial*, São Luís, 25 mai. 1961.

RAMOS, Albani. *Imagens de São Luís do arquivo pessoal*. São Luís, 2001.

RIBEIRO JÚNIOR, José R. B. *Formação do espaço urbano de São Luís*. São Luís: Edições FUNC, 1999.

SÃO LUÍS. Senado da Câmara. *Código de Posturas de São Luís*. São Luis 1866.

_____. Câmara Municipal. Mensagem apresentada pelo Prefeito Dr. José Octacílio Saboya Ribeiro. *Diário Oficial do Município*, São Luís, 6 ago. 1937.

_____. Lei nº. 3.252, de 21 de dezembro de 1992. *Diário Oficial do Município*, São Luis, 1993.

_____. Prefeitura Municipal. *Mapa do município de São Luis*. São Luis, PMSL, 2001.

SÃO LUIZ. Prefeitura Municipal. Decreto nº. 330, de 3 de junho de 1938. Estabelece o Zoneamento da Cidade de São Luiz, Capital do Estado do Maranhão. *O Imparcial*, São Luís, p. 5 jun.1938a.

_____. _____. Decreto nº 329, de 3 de jun.1938. Regulamenta a concessão de isenções de imposto predial dos prédios construídos, reconstruídos.... *O Imparcial*, São Luís, p. 3, 4 jun. 1938.

SÃO LUÍS. Decreto nº 348, de 9 de Novembro de 1938, Denomina “Avenida Getúlio Vargas” um trecho da antiga Estrada do Anil, in *O IMPARCIAL*, São Luís, p. 5, 10 nov. 1938.

SERÁ iniciada em julho a construção de 300 casas populares no bairro de Fátima. *O Imparcial*, p. 8, São Luís, 23 mar. 1966.

SERÃO instalados no bairro do Lira o serviço de água potável e uma lavanderia popular. *O Imparcial*, p. 8, São Luís, 3 fev. 1950.

SOBRADO centenário desabou na rua 28. *O Imparcial*, p. 8, São Luís, 31 mar. 1971.

TAVARES, Haroldo. *Discurso na Associação Comercial do Maranhão*, São Luís, 2005. mimeo.

UMA CASA para o subúrbio. *O Imparcial*, São Luís, 18 jun. 1950. Página feminina, p. 8.

UMA VISITA ao novo quartel. *O Imparcial*, p. 8, São Luís, 10 jun. 1938.

VELHO prédio desaba. *O Imparcial*, p. 1, São Luís, 27 mar. 1974.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo, SP: Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

_____. A ilusão do plano diretor. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/fau/galeria/paginas/0508_a_ilusao_do_pd_villaça.pdf> Acesso em: 5 jan. 2007.

VOZ DOS QUE moram sob a palha está nas ruas e quer soluções. *O Imparcial*, São Luís, p. 2, 27 fev. 1986.

Artigo publicado no livro “Cidades brasileiras: atores, processos e gestão pública” LIMA, A. J. (Org.). Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

BREVE HISTÓRICO DA HABITAÇÃO POPULAR EM SÃO LUÍS

1. INTRODUÇÃO

Habitação Popular, Cidade e Mercado Imobiliário

Não é possível reduzir o tema da habitação unicamente ao imóvel que serve de abrigo à família, tornando-se necessário relacioná-lo com a própria cidade, isto é, com os serviços – transporte e saneamento, entre outros - e as oportunidades de trabalho, educação e cultura, que ela oferece aos seus habitantes. Tais aspectos são particularmente importantes no caso da Habitação Popular no Brasil, pois desde o século passado a população mais pobre vem sendo obrigada a se deslocar para áreas periféricas, desprovidas de urbanização e afastadas da vizinhança das demais classes sociais, sob o argumento de que somente terras baratas viabilizam imóveis baratos. Estes procedimentos significam, em sua essência, negar o direito à cidade aos mais pobres⁶, cujos efeitos sócio-ambientais toda a sociedade vem sofrendo na própria carne. Através desta política habitacional implantada na década de 60 e responsável por inúmeras remoções de bairros populares próximos de zonas residenciais de alta e média renda, foi constituída aquela que é a mais emblemática de todas as “soluções” produzidas pelo Estado no campo da habitação popular em nosso país, a Cidade de Deus. Tema de livro e filme premiado, que expôs o ovo da serpente chocado sob o autoritarismo da década de setenta, suas conseqüências são sentidas hoje por todos os que moram em grandes e médias cidades deste Brasil afora, porém de maneira mais cruel e cotidiana pelos trabalhadores que ali vivem, à mercê da violência interna e do preconceito externo. Confundindo o *apartheid* a que foram condenados e a violência que daí brotou como originados naturalmente da pobreza de seus habitantes, foi sendo encoberto o fato de que tanto a segregação espacial quanto a brutalidade cotidiana desses bairros foram produzidos pela política pública que criou territórios sem a presença do Estado, onde a marginalidade amadora se profissionalizou e hoje se apresenta na forma de crime organizado.

O conceito, mais amplamente aceito, do que seja Habitação Popular a define como aquela que exige, para sua produção, a aplicação de investimentos do Estado ou a autoconstrução pelos seus usuários, pois os rendimentos dos seus demandantes não permitem que ela seja atendida pelo mercado imobiliário privado. Esta definição já determina o surgimento histórico do problema habitacional que, no Brasil, se relaciona diretamente ao processo que vai levar à abolição da escravatura e ao surgimento do chamado homem livre. Ao disponibilizar força de trabalho para as contratações através do mercado, e não mais sob o regime escravocrata, o salário passa a ser o meio através do qual o trabalhador terá que

⁶ LEFEBVRE, HENRI. O Direito à Cidade, São Paulo, Centauro, 2001.

resolver sua sobrevivência, abandonando o teto da senzala ou os porões dos sobrados. Juntamente com os trabalhadores brancos, cada vez mais incapazes de manter suas pequenas oficinas – à época, tanto locais de trabalho quanto de moradia – e com os trabalhadores emigrantes, os negros libertos se tornarão produtores e consumidores de habitação popular.

Ainda que o salário mínimo seja definido como remuneração justa para fazer frente às despesas com alimentação, transporte, habitação e vestuário do trabalhador e sua família, é fato notório a sua incapacidade real de atender todas essas necessidades. Do ponto de vista da moradia, uma mercadoria cara e fora do alcance das economias populares, isso leva a que grande número dos empregados brasileiros seja obrigado a buscar abrigo fora do mercado e mesmo fora da lei. A permanência e crescimento da produção informal da moradia – aluguel de espaços insalubres e inseguros, ocupação de imóveis abandonados por seus proprietários, instalação em áreas fora do mercado, como são as de preservação ambiental – comprova esta situação que foi, em diferentes momentos, motivo para implementação das políticas habitacionais estatais. Entretanto, o desafio de oferecer habitação aos que se encontram fora dos interesses do capital imobiliário nunca foi enfrentado e, mais cedo ou mais tarde, tais programas foram sendo descaracterizados e acabaram por ficar fora do alcance daqueles para quem tinham sido originalmente destinados.

No caso específico de São Luis, mapa recente da Prefeitura Municipal demonstra que metade de sua população vive atualmente em áreas irregulares – sem a propriedade jurídica da terra, em locais que representam risco para suas vidas ou classificados como de reservas ambientais – abrigados em moradias sem as mínimas condições de habitabilidade e segurança. Ao longo do século XX, estes índices apresentaram uma clara tendência de crescimento em todo o Brasil, apesar de inúmeros programas públicos de subsídio habitacional que, desde a década de 1940, se renovam no país e no Maranhão. Comparadas entre si, a soma de todas as habitações oferecidas pelo Estado representam uma reduzida parcela daquelas produzidas pelos próprios trabalhadores, utilizando materiais improvisados e técnicas rudimentares, o que comprova a permanência e agravamento do problema habitacional, apesar do reconhecimento mundial e nacional como direito básico do ser humano e, para cuja resolução, o Estado tem responsabilidade constitucional.

Na presente análise da habitação popular em São Luís, optamos por utilizar periodizações determinadas por estruturas e conjunturas político-econômicas que, em última instância, influenciaram as diferentes formas de produção da habitação das camadas mais pobres da cidade. Assim, buscamos articular o tema analisado com o amplo processo de expansão e mudança, operado em São Luís ao longo de quase 400 anos de sua história. Vistos

deste ângulo, a localização espacial, as tipologias e os sistemas construtivos da moradia popular surgem como resultado de intenções maiores que regem os destinos dos moradores da cidade, ainda que para muitos deles tais resultados sejam obras da natureza, do acaso ou de oportunidades individuais oferecidas por situações de vida privada. Este procedimento de análise considera que a cidade é o resultado de ações conjuntas, previstas e não previstas, do poder público e de forças sociais⁷, particularmente aquelas que detêm a hegemonia política e econômica em uma determinada época, influenciando a ocupação territorial e determinando a conformação espacial da própria cidade.

Por tal razão, as diferentes tipologias arquitetônicas, adotadas e mantidas ao longo da nossa história urbana, não devem ser entendidas como uma sucessão fortuita, nem exclusivamente planejada, de formas de morar que irão sendo praticadas no decorrer da existência da cidade. É necessário entender que o surgimento de um determinado modo de produção de habitação não significa nem o desaparecimento daquele que o precedeu nem que a legalidade jurídica de determinada forma de provisão de moradia signifique sua dominação sobre as demais; o que vale destacar em cada momento é o ritmo a ser dado às futuras transformações econômicas e urbanas por esta ou aquela forma de produção e suas relações com o processo hegemônico do capital imobiliário⁸. Desta maneira, sempre iremos encontrar, convivendo em São Luís, diferentes modos de materializar a habitação popular e, apesar de alguns deles surgirem como “marginais”, a dimensão quantitativa destas formas ditas ilegais demonstra suas articulações com a totalidade do sistema político e econômico, negando qualquer possibilidade de dualidade entre os modos de produção habitacional.

2. DIFERENTES MODOS DE PRODUÇÃO DA HABITAÇÃO POPULAR EM SÃO LUÍS

A Colônia e o Império (1617 - 1889) – Autoconstrução de Habitação Popular.

O povoamento e urbanização da cidade de São Luís, iniciados na segunda década do século XVII com o estabelecimento do poder português através do Senado da Câmara, após a expulsão dos franceses, é um longo processo histórico subordinado à própria relação que a cidade vai manter com o sistema econômico mundial e nacional. Nesse primeiro momento, a oferta de lotes foi o meio utilizado para incentivar o adensamento populacional no que hoje é o setor mais antigo do centro da cidade, então caracterizado como acampamento militar estratégico para manter a região, mas sem funções econômicas significativas para a Coroa

⁷ GOTTDIENER, Mark. A Produção Social do Espaço Urbano, São Paulo, Edusp, 1993.

⁸ BAAL, Michael. O Desenvolvimento do Capitalismo na Provisão de Habitação, Revista Espaço e Debates, São Paulo, nº 36, p. 11-34, 1992.

Portuguesa⁹. Tendo fontes de água, conventos e igrejas como pólos de atração, estes primeiros loteamentos foram feitos através das cartas de datas e beneficiavam indiscriminadamente aos solicitantes.

*Neste período, em que interessava ao Senado da Câmara incentivar a ocupação do então ocioso espaço urbano, através de cartas de sesmarias, os terrenos são entregues aleatoriamente e sem maiores preocupações com o nível social dos ocupantes, em uma democratização do acesso ao solo que a posterior valorização das áreas centrais se encarregará de modificar.*¹⁰

Assim, a primeira ocupação de São Luís, construída de maneira extremamente rudimentar e com materiais de curta permanência, como palha e barro, vai se manter até a constituição da Companhia do Comércio do Maranhão e Grão-Pará. Instituída pelo Marquês de Pombal na segunda metade do século XVIII, será essa nossa primeira conexão com o sistema econômico mundial que fará circular, pelo porto da Praia Grande, a riqueza que valoriza o bairro e leva à urbanização e verticalização do lugar através dos sobrados azulejados.

Transformado em local de trabalho e moradia da camada de alta renda da cidade – personificada nos comerciantes que intermediavam a exportação da produção agrária do interior do Estado para Portugal –, o bairro da Praia Grande vai ser o primeiro núcleo elitizado da cidade, graças a sua proximidade com a porta de entrada e saída das mercadorias e com o centro do poder político-administrativo do Palácio dos Leões. No bairro passam a predominar grandes lotes, capazes de abrigar os amplos sobrados e onde raramente vamos encontrar reminiscência de porta-e-janelas, deslocadas para o que então era a periferia da cidade, as áreas próximas aos Conventos das Mercês e do Carmo e às Fontes do Ribeirão e das Pedras. A reduzida presença dessa tipologia arquitetônica, típica das classes populares, se explica também pela vigência do trabalho escravo, em que os negros eram abrigados nas próprias casas das famílias, ocupando porões e térreos dos casarões, ainda não demandando moradia separada daquela dos seus senhores.

Esta situação, de relativo equilíbrio na demanda habitacional na cidade – e resolvida pelos mais pobres através da autoconstrução de suas moradias, sem qualquer interferência do Estado ou da iniciativa privada –, começará a se modificar no final do século XIX, com a libertação dos escravos e a predominância das relações de trabalho capitalista na cidade¹¹. Se tivéssemos que determinar o momento de surgimento da questão habitacional no país, seguramente este é o período histórico em que, culminando o processo de abolição da

⁹ MOTA, A. S. e MANTOVANI, J. D. São Luís do Maranhão no Século XVIII: a Construção do Espaço Urbano sob a Lei das Sesmarias. São Luís: FUNC, 1998.

¹⁰ BURNETT, C. F. L. Da Cidade Unitária à Metrópole Fragmentada, Crítica à Constituição da São Luís Moderna, Anais do IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, São Paulo, setembro 2006.

¹¹ VILLAÇA, Flávio. O que todo cidadão deve saber sobre Habitação, São Paulo, Global, 1986.

escravatura, o chamado homem livre terá que arcar com todas as despesas para sua sobrevivência, entre elas a habitação. É também um aspecto com profundas conseqüências para a conformação espacial das cidades brasileiras, pois a consolidação e ampliação do sistema industrial - que exige a acomodação, no perímetro urbano, das fábricas e dos serviços por elas demandados - criará, forçosamente, a necessidade de abrigar os trabalhadores e suas famílias, cada vez mais concentrados nas cidades.

Este contingente de operários industriais irá conviver – no caso de São Luís, até praticamente meados do século XX - com um número expressivo de trabalhadores domésticos, os agregados das famílias de posses, que na maioria das vezes não recebiam qualquer tipo de pagamento e que continuarão abrigados nas dependências de serviço das grandes casas coloniais urbanas.

A República Velha (1889 - 1930) – A Produção Privada de Habitação Popular.

Ao manter a autonomia das províncias, a República irá permitir a vigência das relações de comércio exterior que preexistiam no Império. No caso do Maranhão, a geração de riquezas provenientes das exportações será conservada e logo ampliada com a produção industrial têxtil, que representará a segunda fase de nossa conexão com o sistema da economia internacional. Esta dinâmica, que fortalece a elite comercial local e será prolongada até a ruptura entre produtores industriais e agrários do país, tem seu desfecho na Revolução de 30 e provocará, finalmente, a unificação política e econômica da federação dos estados brasileiros.

Regido, desde 1866, pelo Código de Posturas do Senado da Câmara, a produção do espaço urbano em São Luís será, inevitavelmente, afetada pelas novas relações econômicas e políticas, dominantes a partir das primeiras décadas do século XX. A expansão territorial e populacional da cidade, provocada pelo sistema industrial – em 1890, a cidade tinha 29.308 habitantes, número que sobe para 52.929 em 1920! – leva ao aumento dos custos de manutenção do organismo urbano – calçamento, iluminação, limpeza etc. – e culmina em 1926 com um confronto de grandes proporções entre a Câmara Municipal e a Associação Comercial. Ao propor aumento dos impostos para fazer frente aos gastos com a cidade, a Câmara é contestada pela Associação através de um movimento que pára toda a cidade e leva o Presidente da Província a intervir no Legislativo e modificar a proposta de orçamento¹². Do ponto de vista político, este fato vai significar que, *do início do século à década de 1950, a Associação é colocada relativamente à chefia do poder executivo estadual, na posição de órgão consultivo*¹³. Do ponto de vista urbano, encerra-se a vigência das chamadas

¹² O Imparcial, p.1, São Luís, 13 jun 1926.

¹³ BELLO FILHO, Wilson B. História do Planejamento no Maranhão. Rio de Janeiro, Papel Virtual, 2004.

Ordenanças Espanholas que, desde os tempos da colônia, regiam os procedimentos legais na produção do espaço urbano e logo serão substituídos pelos zoneamentos.

Mas este acontecimento demonstra que não há, apenas, um conflito geral entre os interesses do capital mercantil e a taxaço de seus lucros, resolvido com a vitória da elite comercial e seu reconhecimento como força urbana na cidade; outro embate entre proprietários e o poder público, causado pela expansão dos serviços de esgotos na área de crescimento da cidade – do Largo do Carmo ao Campo de Ourique –, vai expor a nova realidade da questão habitacional em São Luís. Devido à cobrança, aos donos de imóveis, pelos serviços de instalação dos medidores, é iniciado um movimento, amplamente noticiado pela imprensa, contra os valores estipulados. Razão da revolta: 300 senhores eram proprietários, apenas na área das reformas, de 3.369 imóveis de um total de 6.000¹⁴. Além de demonstrar o alto grau de concentração das propriedades em poucas mãos, o fato comprova que a “forma aluguel” já estava, em algumas décadas, consolidada na cidade.

Estas construções, edificadas como valor de troca, isto é, com a finalidade de serem postas no mercado, se caracterizavam por unidades de pequeno porte, repetindo o padrão da porta-e-janela, com variações estilísticas e atendendo exigências de posturas municipais – como o uso de platibandas, que evitavam o lançamento das águas de chuva sobre os passeios – e reduzindo ao máximo as áreas livres; mesmo produzidas em série, não caracterizam ainda relações capitalistas, pois eram encomendadas diretamente pelo proprietário do terreno aos mestres-de-obras¹⁵. Diferentemente da área da Praia Grande, onde nunca existiram, é possível identificar ainda hoje a grande quantidade e variada localização dessa tipologia no setor de ocupação mais recente do centro da cidade.

Mas não apenas casas individuais para aluguel foram construídas nesse processo, pois como a legislação não regulamentava essa nova produção habitacional – e uma das características da legislação urbanística é que se incorpora, quase sempre, tardiamente às práticas já consolidadas pelo mercado –, as possibilidades de fazer render ao máximo o terreno tinham limites na ganância individual dos investidores e no perfil econômico daqueles a que se destinavam as moradias. As precárias condições de habitabilidade – dimensão, iluminação e ventilação dos cômodos, áreas livres – vão repetir, guardadas as proporções, os casos narrados por Dickens na Inglaterra vitoriana, quando a indústria atrai milhares de trabalhadores para as cidades medievais inglesas. O cortiço – conjunto de reduzidos quartos voltados para um pátio interno, onde estão o tanque de lavar e o coradouro, e repetindo na fachada externa os padrões da arquitetura colonial – será, também, uma tipologia utilizada

¹⁴ O Imparcial, p.1, São Luís, 20 maio 1926.

¹⁵ BAAL, 1992.

pelos proprietários de terrenos interessados em renda de aluguel. Como a demonstrar que a lógica dos negócios urbanos se reproduz nas mais diferentes regiões, o cortiço irá assumir presença urbana significativa na própria Capital Federal e tem sua mais crua descrição em livro de nosso conterrâneo Artur Azevedo¹⁶; para extirpá-lo das valorizadas áreas centrais das cidades, muita legislação e grandes obras de “saneamento” serão produzidas.

A terceira forma de moradia popular que surge neste mesmo período na cidade, de pouca expressão quantitativa e reduzida vigência entre nós, é a Vila Operária. Construída pelos empresários industriais, tinha a finalidade de assegurar a proximidade ao local de trabalho dos seus operários, que podiam usufruir da moradia enquanto empregados no estabelecimento. Devido à limitada expressão do nosso parque industrial e à sua curta predominância em nossa cidade, as vilas foram alternativas pouco representativas no conjunto geral de habitação popular em São Luís e, seguramente, se destinavam aos operários mais qualificados da empresa.

Com a disponibilidade de terras públicas e ociosas nas proximidades das instalações fabris, mais significativos que as Vilas serão os Bairros Operários, edificados na vizinhança das indústrias, então instaladas nas franjas da área urbanizada. Originado pelas fábricas Santa Amélia, Cânhamo e São Luís, o bairro da Madre Deus é o mais conhecido e ocupa as vizinhanças ociosas do Cemitério do Gavião. Tais residências tiveram como forma de produção a autoconstrução que as caracteriza como valor de uso, isto é, não se destinavam ao mercado, mas para abrigo de seus produtores. A adequação da tipologia porta-e-janela colonial, em lotes de estreitas frentes - que vão determinar as diminutas dimensões dos imóveis, reduzindo ao máximo as áreas livres -, comprova as precárias condições financeira e técnica de seus usuários em viabilizar, por conta própria, suas moradias.

A localização indiscriminada de alguns destes tipos populares, principalmente aqueles construídos nas novas áreas centrais de crescimento da cidade, vai começar a sofrer restrições a partir da mistura e saturação de usos no bairro da Praia Grande, causadas pela dinâmica dos negócios portuários. Os investimentos públicos – calçamento, serviços de água e esgotos, entre outros – viabilizam a parte alta do centro da cidade como alternativa ao antigo local de moradia dos mais ricos e irá configurar, entre nós, a separação entre os ambientes de trabalho e residência. Esta primeira expansão, determinada pela própria geografia do sítio – delimitado pela Baía de São Marcos e os Rios Anil e Bacanga – vai exigir outro processo de urbanização, repetindo a valorização ocorrida no século XIX com a área da Praia Grande e que terá, na Rua Grande, o núcleo inicial do novo espaço elitizado.

¹⁶ AZEVEDO, Artur. O Cortiço. São Paulo, Atica, 1998.

Entretanto, dada sua ocupação por muitas construções populares, a convivência entre ricos e pobres vai ocorrer de maneira diferente daquela verificada na Praia Grande. Não apenas nas ruas transversais surgem porta-e-janelas, mas mesmo nas ruas principais, como Grande, Paz, Sol e Afogados, a presença das construções populares demonstra que até então aquela região era uma periferia da área urbanizada, então compreendida pelo Largo do Palácio e Praia Grande. O movimento de mudança da população mais rica para essa área de perfil popular, tendo como referência o padrão urbanístico da Praia Grande, irá determinar medidas legais do poder público para elitizar a região.

A Segunda República (1930 - 1964) – A Produção Estatal de Habitação Popular Seletiva.

Desencadeado pela Revolução de 30 – que representou a vitória política dos interesses econômicos do capital industrial e a subordinação dos produtores agrários –, o novo processo nacional de industrialização vai ter, sobre o espaço urbano das cidades brasileiras, resultados diferenciados. Enquanto no Sudeste, *locus* preferencial da implantação das indústrias, a concentração fabril vai provocar uma explosão demográfica e uma reordenação da estrutura urbana, que busca se otimizar quanto às necessidades de circulação e de consumo do novo sistema produtivo, no Nordeste, preso a um sistema produtivo arcaico, ainda que em alguma escala também industrial, os efeitos serão outros. O comércio exterior dos estados perde autonomia e sua economia passa a ser subordinada à região mais industrializada do país que, para realizar o consumo interno de sua produção, leva o governo federal a implantar um moderno sistema de comunicação e circulação rodoviária em nível nacional¹⁷.

As conseqüências dessa reestruturação serão extremamente prejudiciais aos negócios e à centralidade de São Luís, o que agravará seu declínio econômico. Por tal situação, as reformas urbanas do Sudeste, provocadas pelo crescimento econômico e utilizadas como *meio* para resolver as novas questões do espaço urbano, vão ser vistas pelos Estados mais atrasados como *fim em si mesmo*, capazes de alavancar o desenvolvimento local a partir da reprodução formal do cenário modernizado do Rio e de São Paulo. Esta é a principal razão da vinda, do sul do Brasil para ocupar o cargo de Prefeito de São Luis, do engenheiro José Octacílio Saboya Ribeiro, que apresenta seu ambicioso Plano de Avenidas, que daria à cidade um ar moderno¹⁸. Suas intenções em atualizar o aparelho administrativo e aumentar os impostos o levam a chocar-se com a Associação Comercial e, com menos de dez meses de gestão, abandona a prefeitura e a cidade, deixando aqui seu projeto modernizador para a área central.

¹⁷ OLIVEIRA, Francisco. Elogia para uma Re(li)gião: Sudene, Nordeste. Planejamento e Conflito de Classes. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.

¹⁸ SÃO LUÍS. Mensagem apresentada pelo Prefeito Dr. José Octacílio Saboya Ribeiro, no dia 28 de julho p. passado, quando da instalação dos trabalhos da Câmara Municipal. D.O.U., 06/08/1938.

Em seu lugar, assume o cargo Pedro Neiva de Santana que comandará, sob a ditadura de Getúlio Vargas e junto com o Interventor Federal Paulo Ramos, os destinos da cidade por cerca de oito anos. Além de realizar parte da proposta de Saboya Ribeiro, abrindo o bulevar da Magalhães de Almeida – sob o argumento de melhorar a circulação dos recém-chegados automóveis e modernizar o espaço urbano colonial –, Neiva de Santana substitui imóveis populares por edificações ecléticas e instituirá o novo zoneamento da cidade¹⁹, dividindo-a em Centro Administrativo e mais quatro zonas – residencial, comercial, industrial e agrícola. A zona residencial, coincidentemente aquela de interesse da camada de alta renda, passa a exigir edificações em dois pavimentos para a região mais nobre e recuos obrigatórios, nunca inferiores a 3 metros, nas denominadas avenidas da cidade. Além de impedir a permanência e construção de imóveis populares na área, o decreto incentiva – através de isenção de impostos e da exigência de iluminação em todos os cômodos da edificação – a substituição da antiga arquitetura colonial.

Apesar dos vários espaços onde se sucedem edificações de grande porte nesta nova área da cidade, com a presença dos estilos ecléticos comprovando investimentos dos mais ricos na região, não se volta a alcançar os resultados produzidos na Praia Grande. Esta impossibilidade de repetir a história e lograr a segregação social, explica a permanência das habitações populares neste setor do centro, uma realidade ainda nos dias de hoje. Tal miscigenação se deve à dimensão territorial da área e à insuficiência dos recursos públicos aplicados para erradicar as incontáveis moradias populares, pois a redução das atividades econômicas debilitou os cofres públicos e a massa de trabalhadores assalariados e suas moradias eram então muito mais expressivas. Prova disso é a expansão dos bairros de subempregados e desempregados – vivendo em precárias habitações e carentes dos mínimos serviços urbanos –, originados pela ocupação de terrenos alagadiços às margens dos rios Anil e Bacanga. A reação do Estado a essa situação se limita à institucionalização da *Zona Proletária*, composta pelos bairros da Baixinha, Camboa, Lira e Diamante, entre outros, que começam a materializar um cinturão de pobreza em torno do centro, originando nossas atuais palafitas.

Neste período, uma série de medidas jurídicas do Governo Federal – Lei do Inquilinato, congelando os aluguéis, Lei do Condomínio, permitindo a propriedade individual de unidades residenciais em habitações coletivas, e regulamentação da venda de lotes à prestação – possibilitou o surgimento da nova forma de provisão de moradias, a casa própria, contribuindo decisivamente para a redução da produção de imóveis para alugar. Estes

¹⁹ SÃO LUIZ. Prefeitura Municipal. Decreto nº. 330, de 3 de junho de 1938. Estabelece o Zoneamento da Cidade de São Luiz, Capital do Estado do Maranhão. *O Imparcial*, São Luís, p. 5 jun.1938a.

movimentos se articulam com o processo de reestruturação econômica internacional e leva ao modo de produção fordista, no qual a casa se transforma em produto industrial. Para atender às exigências de massificação das unidades habitacionais, sua localização periférica será condição para aceder a terrenos grandes e baratos²⁰.

Assim é que, com mais de quinze anos de atraso, o fenômeno americano da suburbanização chega a São Luís e os novos padrões residenciais passam a ser divulgados nas edições dominicais dos jornais locais, com títulos tais como “uma casa para o subúrbio”, com plantas e perspectivas. Apesar das inúmeras tentativas de incluir a demanda de baixa renda no novo mercado, o mais próximo que se chegará deste perfil de renda serão os associados dos Institutos de Aposentadorias e Pensões, todos pertencentes às classes médias. Em São Luís, a atuação decisiva será dos órgãos federais, ligados aos bancários e aos comerciários, com a construção de 414 unidades, pois a produção dos órgãos estaduais será irrisória, somando apenas 38 habitações para seus associados²¹. Se atentarmos para o fato que tal política se estende da década de 40 aos anos 60, até mesmo a produção dos Institutos dos Bancários e Comerciários surge como insignificante para o atendimento das necessidades existentes em nossa cidade. Tal situação contribuiu para a manutenção das formas anteriores de provisão habitacional – o aluguel e a autoconstrução –, apesar das medidas de financiamento terem incentivado empreendimentos privados e a constituição de algumas empresas de construção civil local, que também se voltam para atendimento das classes médias.

Com a área central consolidada e sem novos espaços de crescimento – exceção ao loteamento do Apicum, que futuramente fará surgir um bairro onde predominam as residências modernistas, feitas sob encomenda de setores da classe média alta –, a expansão se dirige ao antigo Caminho Grande que, na gestão de Paulo Ramos e Neiva de Santana, é modernizado e se transforma em Avenida Getúlio Vargas. Acesso à praia do Olho d’Água e ao futuro Clube Jaguarema, a avenida irá permitir a construção de uma arquitetura eclética, com jardins e garagens, característica da moradia de uma parcela da elite que decide abandonar o centro. Seguindo, porém, o leito da ferrovia São Luís-Teresina, os bairros populares irão se instalar nas vizinhanças da área e, com os investimentos na “Cidade do Filipinho” e a ociosidade dos inúmeros terrenos ao longo da via veicular, não tardarão em

²⁰ ABRAMO, Pedro. A Regulação Urbana e o Regime Urbano: a Estrutura Urbana, sua reprodutibilidade e o Capital. Porto alegre, FEE, 1995.

²¹ VASCONCELOS, Paulo E. S. Habitação Social em São Luís do Maranhão, um estudo sobre a produção de habitação dos Institutos de Previdência e do Banco Nacional de Habitação, trabalho de conclusão de curso, CAU-UEMA, 2007.

ocupar as margens da avenida e comprometer mais uma tentativa de elitização do uso residencial.

Na verdade, a Avenida será o local preferencial – por razões de propaganda oficial ou disponibilidade de terrenos urbanizados – da maioria dos empreendimentos dos organismos estatais de produção habitacional. Além do conjunto do Filipinho do IAPC, ali se localizarão os conjuntos do IPASE e da Fundação Casa Popular²². Com suas 50 unidades, o conjunto da Popularzinha será a única realização voltada para as classes populares do Governo de Gaspar Dutra em São Luís e que, repetindo o ocorrido nos demais estados da federação, representa a total incapacidade do poder público em atender as necessidades habitacionais dos mais pobres.

Do ponto de vista urbanístico, e não obstante os esforços de elitização de bairros, o caráter miscigenado de São Luís será reproduzido. A soma destes fatores – crescente estagnação econômica, permanência da imagem colonial e incontrolável miscigenação social – parece ser a base sobre a qual se origina o projeto de Ruy Mesquita²³ para a nova São Luís que, cruzando os rios Anil e Bacanga, pudesse finalmente assemelhar-se às grandes capitais do país.

Entretanto, obrigados a sobreviver ao presente e frente ao quadro de carência, a população de baixa renda, agora organizada em movimentos populares, pressiona pela resolução dos graves problemas de moradia, junto com outros setores da sociedade. Uma das propostas é resultado do Seminário de Habitação e Reforma Urbana, realizado em Petrópolis em 1963²⁴, e chega a tomar corpo no ano seguinte com a proposição do Conselho de Política Urbana. A tomada do poder pelos militares, logo a seguir, interrompe esse processo e dá novos rumos à política de habitação social no Brasil que, mesmo executada de forma centralizada pelo Estado e com grandes recursos financeiros e técnicos, acabará entregue aos interesses do mercado.

A Ditadura Militar (1964 - 1985) – A Produção Estatal de Habitação Popular em Massa.

Nascido com objetivo de legitimação do regime junto às camadas populares, o BNH terá também papel decisivo na constituição da indústria da construção civil no Brasil, formando e fortalecendo, nas principais cidades do país, forças econômicas e políticas com interesses na produção do espaço urbano. Este fato, aliado ao caráter autoritário e centralizador do planejamento urbano, que vai ser instaurado em todo o país a partir da

²² VASCONCELOS, 2007.

²³ MESQUITA, Ruy. Plano de Expansão da Cidade de São Luís. São Luís, 1958, mimeo.

²⁴ SERRAN, João. O IAB e a Política Habitacional. São Paulo, Schema Editora, 1976.

década de 70, determinará a futura reestruturação urbana da maioria de nossas cidades²⁵ com profundos reflexos sobre a habitação popular.

Alimentado por recursos privados, captados através das cadernetas de poupança e dos fundos de garantia de tempo de serviço, e estruturado como um banco de financiamento que não se envolvia diretamente nos aspectos construtivos da política habitacional, o BNH revoluciona os métodos de produção de moradia e marca mesmo uma nova etapa da história econômica do Brasil. O desenvolvimento econômico, isto é, a acumulação e reprodução do capital será uma constante da política do BNH, sendo até meados da década de 70 equilibrada com alguma produção de habitações para a população com rendimentos até cinco salários mínimos, através das COHABs. A partir dessa data, além dos investimentos com assistência técnica – financiando e assessorando planos diretores em todo o país -, o banco passa a investir prioritariamente em desenvolvimento urbano, principalmente em saneamento²⁶. Para autores como Maricato e Villaça, este redirecionamento da política do BNH foi provocado pela saturação do mercado de classe média e alta que adquiria os imóveis do sistema, mas também pela pressão de um setor da construção pesada, diretamente interessado nas grandes obras de saneamento a serem contratadas pelo Estado.

Será dentro deste quadro geral da política nacional que se realizarão não apenas inúmeros conjuntos através da COHAB-MA e das várias cooperativas, constituídas com tal finalidade; no caso de São Luís, os programas e recursos do BNH serão essenciais para a ocupação dos novos territórios além dos rios Anil e Bacanga, orientados segundo o Plano Diretor de 1974, que materializa em linhas gerais o projeto de Mesquita. Seguindo o padrão dos pólos do urbanismo modernista, finalmente será lograda a perseguida segregação social que, incapaz de se realizar nas áreas centrais da cidade, fará a classificação de áreas nobres e populares, através do zoneamento, programando e legislando sobre a separação espacial da população. Assim, enquanto as áreas litorâneas são mantidas fora do alcance dos mais pobres, o restante do novo território é ocupado por dezenas de bairros populares, surgidos às margens das inúmeras avenidas construídas no período.

Este procedimento, que relega ao abandono as áreas centrais – com parte delas entregue à proteção do patrimônio cultural –, se volta decididamente para realizar a nova conexão do Maranhão com o sistema econômico internacional. O finalmente construído Porto do Itaqui e a instalação de empresas multinacionais parecem confirmar que o período áureo da Companhia do Comércio retornaria à cidade. A oportunidade de circulação de riquezas na estagnada economia local animava os negócios e a política, porém poucos

²⁵ MARICATO, Ermínia. *Metrópole na Periferia do Capitalismo*. São Paulo, Hucitec, 1995.

²⁶ VILLAÇA, 1986.

atentavam para os impactos sócio-ambientais advindos dos projetos. Implantados em áreas de consolidadas comunidades rurais, os empreendimentos exigiram a remoção das populações pobres (mais uma vez ela!), prometendo aos pequenos agricultores os benefícios da futura vida urbana. Na verdade, o mais próximo a que chegam da cidade é às margens do Rio Bacanga onde constituem os bairros do Coroado e Coroadinho, que vão se juntar à estatística das novas periferias, agora também e definitivamente instaladas além dos rios: Sá Viana, Embratel, Anjo da Guarda, Ilhinha, Divinéia, Fumacê, e se somam aos consolidados Bairros de Fátima, Alemanha, Coréia de Cima e de Baixo e muitos, muitos outros.

O Processo de Democratização (1985 - 2005) – A Retomada da Reforma Urbana

Ao retomar, gradual e lentamente, à normalidade dos procedimentos democráticos em 1985, o país se depara com um imenso passivo na questão da habitação popular que, transcendendo o aspecto da moradia em si, coloca outra vez na ordem do dia a proposta da Reforma Urbana. A inclusão da função social da cidade na Constituição Federal de 1988, sua posterior regulamentação através do Estatuto da Cidade em 2001 e a criação do Ministério das Cidades em 2003 são conquistas inalienáveis dos movimentos populares e de partidos progressistas e representam medidas legais e administrativas indispensáveis, mas não suficientes, para enfrentar o problema habitacional.

Neste período de democratização, as experiências de alguns Estados e Municípios, onde se destacam as cidades de Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, na urbanização de bairros irregulares, bem como na assistência técnica e no financiamento habitacional para as camadas de baixa renda, apontam caminhos efetivos para enfrentamento da questão. Em São Luís, vale ressaltar, no campo das regulamentações urbanísticas, a declaração no Plano Diretor de São Luís de 1992 do reconhecimento do consolidado bairro popular da Ilhinha como uma das Zonas de Interesse Social - ZEIS, antecipando-se à aprovação do Estatuto da Cidade e assegurando por lei sua permanência na faixa litorânea e na vizinhança privilegiada de bairros de classe média.

Entretanto, em um período de crise política e financeira do governo federal, as iniciativas estaduais se limitam a atender setores da classe média, mais uma vez afiliada a institutos de previdência, deixando nas mãos da população pobre a solução do seu problema de moradia. Com isso, em São Luís, não causa surpresa aquele percentual de 35% de moradores de periferia de meados da década de 80 subir para 50% em menos de vinte anos, com uma taxa de crescimento maior que em qualquer outro setor do município. A continuidade de ocupações de áreas fora da lei demonstra a carência que os pobres têm de

terra e a prática de loteamentos clandestinos, por parte de empreendedores ilegais, só comprova a prevalência, na constituição da cidade informal, das regras capitalistas.

Nesse contexto, a retomada por parte do Estado da promoção de diferentes programas de habitação social é vista com muita expectativa. Destinados a diferentes públicos, mobilizando recursos financeiros e técnicos dos governos federal, estadual e municipal, estabelecendo parcerias com órgãos de financiamento, ou com cooperativas, associações e entidades da sociedade civil, esses programas enfrentam a difícil tarefa de reverter o quadro de déficit habitacional nas cidades brasileiras.

Esta, porém, é uma tendência extremamente reduzida, pois em contraste com o crescimento vertiginoso e descontrolado das áreas de moradia irregular na cidade e da degradação das antigas áreas centrais, uma reduzida parcela do território municipal se caracterizará pela constante melhoria de seus espaços e serviços. Com cerca de trinta anos de existência, a faixa litorânea de São Luís comprova, mais uma vez, que o espaço é resultado de ações conjuntas previstas e não previstas: graças à aplicação de recursos públicos – que incluem a construção de avenidas e urbanização de áreas de lazer, mas também a instalação das sedes dos poderes executivo, legislativo e judiciário – e investimentos privados em centros de comércio, educação e saúde, surge à beira-mar a sonhada imagem das torres da agora moderna São Luís. Esta realidade demonstra que, com articulação de ações do poder público e da sociedade, é possível requalificar e revitalizar áreas irregulares e abandonadas. Para isso, porém, torna-se necessário controlar a tendência de nossas cidades em dirigir, quase que exclusivamente, suas atenções e seus recursos para reduzidas porções do espaço urbano que interessam ao mercado imobiliário. Desta forma, é possível afirmar que a resolução do problema da habitação popular, no Brasil e em São Luís, não depende apenas de programas e financiamentos, mas principalmente de forças sociais capazes de construir cidades para todos os seus cidadãos.

Artigo em co-autoria com Marluce Wall de Carvalho Venâncio, publicado em “São Luís, Ilha do Maranhão e Alcântara. Guia de Arquitetura e Paisagem”. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, p. 99-111, 2008.

A JOVEM METRÓPOLE

OS EFEITOS REGIONAIS DO NOVO PÓLO ECONÔMICO

A instalação de complexas e gigantescas cadeias produtivas, com alto consumo de energia e geração de milhares de postos de trabalho em Bacabeira, município de frágil sistema ecológico e máquina administrativa dependente de repasses federais, vem sendo tratada de maneira parcial e ufanista. Frente aos futuros investimentos econômicos para a refinaria, o porto e a siderurgia, o poder público tem adotado iniciativas restritas, como o planejamento municipal do uso do solo e os programas federais de capacitação de mão-de-obra. Apesar das inúmeras experiências de pequenos municípios submetidos a volumosos empreendimentos econômicos – sejam industriais, como Cubatão e Araucária, sejam agrícolas, no Norte e Centro-Oeste do país, tomados pela soja e a celulose, -, observa-se, por parte dos gestores públicos, pouca preocupação com os futuros impactos a que sociedade e meio-ambiente serão submetidos como consequência do que ocorrerá em Bacabeira. Como sempre, otimismo e fé cega no “progresso” dominam a cena.

Esta crença na positividade do desenvolvimento econômico, fruto do papel dominante que os investidores têm no processo, explica porque o planejamento para Bacabeira se limita às iniciativas públicas de viabilização do Capital. Tal atitude restringe as ações - delimitação do distrito industrial e do zoneamento ambiental, desapropriação de glebas para a refinaria e formação de mão-de-obra - à sina industrial do município e, com isso, volta a ignorar um aspecto decisivo dos processos de industrialização em nosso país, principalmente aqueles resultantes de ações externas aceleradas e de grandes dimensões: a valorização fundiária, antigo valor patrimonial sobrevivente do colonialismo, se junta à tradicional incapacidade estatal de controlar interesses privados e proteger a coletividade. Os efeitos urbanos desta aliança, todos nós conhecemos de sobra: os pobres são empurrados para a periferia, a cidade se estende além de lotes e mais lotes ociosos, a infra-estrutura se torna irracional e a administração municipal fica impossibilitada de manter os serviços para todos, aumentando mais ainda a valorização dos terrenos centrais estocados, dando lucro e razão aos especuladores.

Este conhecido roteiro da tragédia urbana nacional tem, entretanto, ingredientes de alta potência em Bacabeira, pois com apenas 650 km² de área, repartidos entre o distrito industrial, as reservas ambientais e o reduzido núcleo urbano, o município não tem sequer espaço para que os esperados cem mil trabalhadores e suas famílias acampem na periferia, como dizia Auguste Comte. Como a pouca disponibilidade de terras já provoca acirrada disputa, elevando seu valor a patamares impensáveis para o lugar, a estocagem fundiária e a favelização se estenderão além dos estreitos limites municipais, alcançando Cajapió, Rosário, Santa Rita, Anajatuba e transformando-os, também, em espaço de “bons negócios” e muita migração.

Estamos, assim, frente a um fenômeno de proporções regionais e, nestes casos, pouca ou nenhuma eficácia terão as medidas de planejamento limitadas ao território bacabeirense, pois nem investidores nem trabalhadores respeitam as virtuais fronteiras municipais e a questão de prever quantos aventureiros e migrantes acorrerão ao novo Eldorado não foi sequer colocada em pauta. Tal como o ocorrido em São José de Ribamar que, transformado em “quintal” de São Luís, viu crescer em 400% sua população rural no curso de vinte anos, as demandas sociais e as ameaças ambientais se espalharão pela região como cinzas ao vento e chegarão, até mesmo, à Capital, inevitável escolha residencial dos quadros superiores e médios das futuras empresas. Que, em busca dos melhores serviços e oportunidades, vão jogar mais lenha na fogueira da irracional e desenfreada produção do espaço urbano ludovicense.

Sem a consciência de que Bacabeira não é apenas mais um município que se soma à desconhecida e desgovernada Região Metropolitana da Grande São Luís, mas sim um novo pólo regional a influir em outros territórios e nos já existentes, coloca-se em risco até mesmo os sempre mimados e cortejados empreendimentos econômicos. Pois as deseconomias, produzidas pelos impactos sócio-ambientais resultantes desta nova corrida ao ouro por parte de pobres e ricos, irão comprometer a expansão e a sustentabilidade das próprias inversões industriais.

Publicado n'O Imparcial, 17 de Julho de 2009

REGIAO METROPOLITANA DE SÃO LUIS: PRECISA-SE DE ESTADISTAS

O Maranhão, mais precisamente a Região Metropolitana da Grande São Luis, prepara-se para viver sob insólito contraste um momento decisivo de sua história, ironicamente retratado em acontecimentos recentes. Enquanto representantes do Estado e do Capital discutiam projetos de investimentos das maiores empresas em atuação no Brasil, com profundos impactos sócio-econômicos e ambientais no entorno da capital, as prefeituras das duas principais cidades da região viviam outra “realidade” e, aprisionadas no túnel do tempo, se emaranhavam em questões remanescentes dos tempos feudais!

Em vez de se fazerem presentes no evento, expressando publicamente a responsabilidade que lhes pesa perante o futuro das comunidades que as elegeram, tais administrações insistem em querelas jurídicas, sem a mínima importância para o atual momento histórico. Pois todo e qualquer valor a ser arrancado do fundo público por meio de decisões sobre limites e parcelas populacionais será uma migalha se comparada aos altos custos sócio-ambientais provocados pelo “tsumani” econômico que nos aguarda. Custos a serem pagos por todos, mas principalmente pelas nossas prefeituras, que terão de administrar o “progresso” que se avizinha.

De nada vale argumentar que ganhos nas transferências governamentais são indispensáveis para a boa gestão municipal, pois na Região Metropolitana da Grande São Luis não há mais espaço nem condições de gestão municipal nos moldes tradicionais! Desconhecer a nova realidade territorial somente vai agravar problemas comuns, pois todos os municípios da região – uns mais, outros menos – têm hoje seus destinos interligados. E não imaginemos que São Luis, por ser mais “desenvolvida” e rica que as demais cidades, passará incólume por este vendaval: o preço da terra, a pressão por infra-estrutura, o volume do trânsito, a degradação ambiental já assumiram aqui proporções que não terão em São Jose de Ribamar ou Paço do Lumiar.

Do muro de Berlim às fronteiras da comunidade européia, passando pela própria muralha da China, limites políticos territoriais há muito já caíram pelo mundo afora. A integração econômica para além de qualquer fronteira é um fato sem volta e, neste movimento, a história questiona divisões e competências administrativas institucionalizadas há séculos. Enquanto tal fato é assumido pelos países centrais, que reformulam competências administrativas e se colocam à altura da nova dimensão do Capital, insi-se em demarcação de quintais e feudos!

Quando terminará este jogo? Quando os processos judiciais declararem um “vencedor”? Quando as disputas contaminarem a população dos dois municípios, criando um

clima de animosidade entre os que mais sofrem com esta insensatez? Quando o Capital, sem controle político, tiver arrasado comunidades e recursos ambientais e, tal qual a Região Metropolitana de São Paulo, tivermos 60 quilômetros de favelas em torno dos empreendimentos industriais?

Neste momento, mais que nunca, nos faltam estadistas. Políticos capazes de pensar nas próximas gerações, não nas próximas eleições, promotores do diálogo, da negociação, que saibam articular e somar em favor de todos os isolados municípios e suas frágeis comunidades, que hoje já são uma só unidade territorial e um só destino. Ou preenchamos agora este imenso vazio político ou amanhã será tarde demais.

Publicado n'O Imparcial, 16 de Outubro de 2009.

USO DA TERRA E CAOS METROPOLITANO

Como a antecipação é regra de ouro nos negócios, o simples anúncio de investimentos regionais deflagra incontáveis ações privadas interessadas em auferir lucros futuros. Uma vez que todo empreendimento precisa de solo para funcionar, qualquer que seja o tipo de investimento planejado, a corrida para adquirir terra barata é uma das primeiras iniciativas empresariais. Mas, como novos investimentos oferecem emprego, ao jogo discreto dos empresários vai se juntar a migração barulhenta de potenciais trabalhadores. Desta forma, a demanda popular por terra e habitação nas proximidades do anunciado investimento entra em conflito com as tendências de concentração fundiária. Conflito que se expressa tanto nas aquisições de grandes glebas rurais quanto nas ocupações de áreas privadas ociosas, tanto na especulação com o preço da terra quanto na remoção de populações de baixa renda de espaços agora valorizados. Um movimento que aumenta o déficit habitacional, pois força os mais pobres a deixarem seus bairros em que viviam há décadas, ampliando o conflito na região.

É assim que investimentos públicos que visam reduzir a estagnação econômica e o desemprego em determinadas regiões convertem áreas desprezadas pelo mercado em espaços de constantes conflitos, resultando em despejos de famílias desvalidas e violência de grupos armados. Empurrados cada vez para mais longe, os sem-teto se instalam em áreas de risco e, com as chuvas, as tragédias se repetem. As reivindicações por urbanização, transporte e equipamento público pressionam as administrações municipais e a nova dinâmica de produção do espaço pega de surpresa os procedimentos informais de gestão do solo, estabelecidos para lidar com outro ritmo de ocupação territorial. Conversações políticas com os dois lados nunca deixam de acontecer, mas são incapazes de conter a celeridade do processo e a disputa se estende à Justiça, por definição, ainda mais morosa que o executivo municipal.

Grosso modo, este é o processo sócio-espacial em que vive a Ilha do Maranhão, território de quatro municípios há muito conturbados, mas sem gestão compartilhada e democrática do solo. Cotidianamente exposta na imprensa, a dimensão assumida pela disputa por terra na região ameaça a sustentabilidade sócio-ambiental do espaço metropolitano. Longe de resolver os crescentes conflitos fundiários, a frieza burocrática da administração pública e sua fé cega nas bondades do crescimento econômico agravam as disputas. Como tal passividade é favorável aos que podem esperar e pagar por medidas processuais, o procedimento vagaroso do poder público se converte em uma cruel opção pelos mais ricos.

Lamentavelmente, a maioria da sociedade não enxerga base fundiária do problema, mas apenas aqueles efeitos que atingem seu dia a dia. Como os constantes engarrafamentos de

trânsito que, assumindo uma falsa importância, acabam por alimentar mais e mais urbanização especulativa, pois novas avenidas são espaços para mais concentração fundiária e novas produções imobiliárias, com ameaças ambientais, mais despejo de famílias pobres e maiores engarrafamentos, que justificarão reproduzir o processo mais adiante. Por este caminho, em vez de ordenar o caos, este tipo de planejamento urbano serve apenas a interesses privados, em um círculo vicioso de altos custos para os cofres públicos.

Negando-se a aplicar o Estatuto da Cidade, que possibilita regularização fundiária e reserva de terras para assentamento de população de baixa renda, o poder público deixa de enfrentar o problema da terra, verdadeira raiz da questão. Com este comportamento, que evita estabelecer limites à ocupação privado do solo, as prefeituras abrem caminho para que, no futuro próximo, não sejam apenas os mais pobres e o meio-ambiente a sofrer as consequências da especulação imobiliária. Pois o espaço assim constituído imporá deseconomias à própria atividade empresarial da região: sem lugar de moradia para os trabalhadores do comércio, da indústria e do serviço público, sem um sistema de transporte metropolitano, com taxas de edificações cada vez mais adensada e pendurada sobre uma imensa cloaca a céu aberto, que possibilidade terá esta ilha de abrigar o centro econômico e político do Maranhão dos grandes projetos que se avizinham?

Publicado n'O Imparcial em 30 de Janeiro de 2011

METROPOLIZAÇÃO E GESTÃO URBANA NA ILHA DO MARANHÃO: Efeitos Sócio-Ambientais da Produção Imobiliária de Baixa Renda

I – INTRODUÇÃO

Fenômeno característico do desenvolvimento capitalista, a metropolização apresenta-se de forma contraditória no Brasil, país que guarda peculiares condicionantes históricos no processo interno de expansão daquele sistema econômico. Congregando vários municípios em torno de uma cidade-mãe, a concentração espacial de serviços e ofertas de trabalho tem levado, como regra geral, à constituição de territórios de qualificadas oportunidades que multiplicam a potencialidade das cidades articuladas e dos seus moradores. Entretanto, em sociedades contemporâneas periféricas ao sistema capitalista internacional, tais regiões concentram também imensos contingentes populacionais, subempregados e mesmo desempregados, vivendo em áreas irregulares, nas quais assentamentos precários configuram o pior estágio de convivência humana em pleno século XXI.

Com seus destinos unidos pela dinâmica econômica advinda da cidade-mãe, os municípios componentes de regiões metropolitanas compartilham, para o bem e para o mal, efeitos de ações originadas fora de suas fronteiras e sobre as quais possuem pouca ou nenhuma forma de controle e gestão. Administradas por diferentes prefeituras, cujas competências se esgotam nos seus limites físicos territoriais, os municípios componentes de regiões metropolitanas – instituídas ou não – passam a ser convocados a enfrentar uma nova realidade complexa e, sob muitos aspectos, incontrolável. Com gestões historicamente determinadas pelas vagarosas e informais relações sócio-políticas locais, quase sempre postas entre o despreparo e a omissão, a maioria das cidades destas regiões enfrenta desafios que superam a competência legal e a capacidade técnica de suas estruturas administrativas. Fato que, sob a pressão da necessidade de uso e exploração dos recursos materiais dos seus territórios por parte das forças sociais locais e externas, somente aumenta e agrava as condições com que espaços metropolizados são submetidos a processos de desenvolvimento econômico.

É sob tal contexto que, ao igual que a maioria das áreas compreendidas pelo entorno das cidades capitais no Brasil, a Ilha do Maranhão, ocupada pelos municípios de São Luís, Paço do Lumiar, São José de Ribamar e Raposa, tem sido palco de um longo processo de metropolização e que apresenta dois momentos claramente diferenciados entre si. A despeito de uma tendência de pouca expressão territorial, constituída pela expansão de bairros de alta renda no sentido São Luís - Raposa, que acompanha a faixa litorânea ao norte da ilha, a característica determinante do processo de urbanização insular está fortemente apoiada no

aumento da demanda de moradias por parte da população de baixa renda e que vem comandando suas duas fases de expansão.

Apesar da permanência deste vetor territorial da expansão urbana na ilha, que configura, há mais de três décadas, a divisão econômica e social do espaço urbano de São Luis, a DESE de Alain Lipietz (1982), as lógicas de cada momento deste processo se mostram radicalmente distintas e assumem, atualmente, um sentido anti-urbano e ambientalmente predatório de grandes dimensões. Ainda que seja a razão do acirramento nas disputas por terra na região, envolvendo proprietários fundiários e posseiros de assentamentos precários, a pouca visibilidade desta urbanização dispersa – que a faz passar despercebida da maioria da população - e a indiferença da administração pública perante o processo, tem mantido sem controle a nova forma de ocupação territorial, com sérios riscos para o futuro da região e de seus moradores. Refletir sobre seus procedimentos e suas conseqüências torna-se indispensável para assumir uma posição mais ativa em relação à construção de alternativas ao impasse urbano e regional em que estamos envolvidos.

II - METROPOLIZAÇÃO, A HOMOGEINIZAÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL

A metropolização é entendida aqui como um processo sócio-econômico e ambiental que leva à articulação funcional de dois ou mais municípios vizinhos. Diferentemente da conurbação, ela implica a existência de uma metrópole, cidade-mãe que comanda o processo graças à sua proeminência econômica em relação à região.

Corresponde à cidade principal de uma região, aos nós de comando e coordenação de uma rede urbana que não só se destacam pelo tamanho populacional e econômico, como também pelo desempenho de funções complexas e diversificadas (multifuncionalidade), e que estabelecem relações econômicas com várias outras aglomerações (MOURA, 2011).

Do ponto de vista territorial e a partir de uma relação de troca entre cidades vizinhas, ocorre uma transformação do espaço regional em espaço urbano, pois conforme Villaça (2005), os deslocamentos humanos – efetivados por trabalhadores e consumidores entre seus locais de moradia e suas áreas de trabalho ou consumo – definem o espaço intra-urbano. O que, para Smith (1988), corresponde ao próprio perímetro da cidade, uma vez que a maior distância viável de moradia em relação ao trabalho e/ou ao consumo está determinada pela relação preço e tempo de deslocamento do trabalhador/consumidor, fato que resulta na própria delimitação dos limites urbanos de uma cidade.

Ao transbordar tais limites, os deslocamentos humanos penetram em outra categoria espacial, o espaço regional que, também segundo Villaça (2005) e diferentemente do intra-urbano, se caracteriza pela predominância de deslocamentos de Capital e de

informações. Situado entre distintos perímetros urbanos, com o fenômeno da metropolização, este espaço regional passa a conter uma nova forma de deslocamento, de trabalhadores e consumidores em movimento entre as diferentes áreas urbanizadas. Entretanto, se tais centros urbanos se localizam no mesmo município, isto é, na mesma unidade político-administrativa, não caberia falarmos em espaço regional, pois estaríamos perante uma situação de urbanização dispersa e não, efetivamente, diante do binômio urbano-regional.

O fenômeno da metropolização e da configuração de aglomerações urbanas, nas quais as atividades socioeconômicas e a ocupação do solo urbano ultrapassam os limites municipais, é uma das principais características da urbanização contemporânea, e materializa-se compondo grandes cidades compartilhadas por muitos municípios. A aglomeração constitui-se um só território onde as atividades de cada um dos municípios se encontram inter-relacionadas, complementares e dependentes entre si (MOURA, 2011).

Funcionalmente interligados, os municípios assim metropolizados passam a compartilhar variadas atividades com seus moradores e usuários que irão, cotidiana e/ou periodicamente, se deslocar de um espaço urbano para outro. Esta concentração de deslocamentos – um dos indicadores estatísticos que definem o processo de metropolização (MOURA, 2011) – pode ou não resultar em outro fenômeno territorial, a conurbação, que se define como sendo o

processo de expansão da ocupação urbana partindo de mais de um município limítrofe, formando uma mancha contínua. Representa um processo concomitante de crescimento e expansão urbana, vivenciado igualmente pelos municípios (MOURA, 2011).

Mas a conurbação é insuficiente para determinar um processo de metropolização, pois pode acontecer sem a presença de uma cidade-mãe. Nestes casos, sem a metrópole, não temos o que se denomina região metropolitana ou área metropolitana, isto é, a

mancha de ocupação contínua ou descontínua diretamente polarizada por uma metrópole, onde se realizam as maiores intensidades de fluxos e as maiores densidades de população e atividades, envolvendo municípios com alto grau de integração ou englobando parcialmente ou inteiramente apenas área do município central (MOURA, 2011).

A formação de regiões metropolitanas limitadas aos espaços urbanos de grande dinamismo econômico aponta para o fato de que, a partir de um determinado sistema produtivo – o capitalismo – e sua inerente forma de produção do espaço, seja ele urbano ou regional, inevitavelmente estaremos em presença de uma tendência de grande concentração populacional e, conseqüentemente, de grande diversidade de atividades econômicas. Neste processo, iremos assistir ao questionamento de limites político-administrativos existentes e definidos segundo critérios e interesses de épocas passadas. Ao ser uma específica forma de

produção do espaço sob o capitalismo, a metropolização representa a mais concentrada expressão de homogeneização do espaço, esforço do sistema de transformar espaços concretos em espaços abstratos (SMITH, 1988) e, assim, assegurar sua reprodutibilidade.

Em correspondência ao conceito de Trabalho Concreto – que se caracteriza pela especificidade da relação do artesão com o seu ofício, anterior ao estágio em que o trabalhador se apresenta ao mercado unicamente como possuidor de sua Força de Trabalho -, Espaço Concreto (SMITH, 1988) expressa uma relação de uso com seu proprietário que obstaculiza a expansão do mercado imobiliário e, em alguns casos e graças à própria estrutura fundiária do lugar, atravanca qualquer possibilidade de produção capitalista, principalmente monopolista (RIBEIRO, 1997). De forma correlata, Espaço Abstrato corresponderia ao Trabalho Abstrato, quando a propriedade fundiária abandona sua forma de valor de uso e mesmo de fonte de renda para se subsumir aos interesses do lucro. São dadas, então, as condições ideais para a reprodução e expansão capitalista sobre um território determinado. Graças a esta homogeneização espacial, as propriedades fundiárias – até então utilizadas como valor de uso por seus possuidores, pois articuladas com seus processos familiares de sobrevivência física, ou como origem de renda de aluguel – se submetem aos processos capitalistas e são transformadas em valores de troca, colocadas no mercado por um preço que segue padrões de valores universalizados.

Entretanto, como toda mudança radical, esta transformação espacial não ocorre pacificamente e comprova a dependência que a dimensão política tem para com as relações econômicas. Se, no processo histórico de consolidação e hegemonização das formas de contrato de trabalho capitalista, quando o Trabalho Concreto foi dominado pelo Trabalho Abstrato e assistimos ao combate às forças individuais de sobrevivência expressa nas corporações de artesãos e mesmo na repressão à vagabundagem, a homogeneização espacial capitalista – condição indispensável ao desenvolvimento das forças produtivas do sistema – implica no enfrentamento de formas tradicionais de posse da terra. E que não se limita ao combate ou extermínio de comunidades pré-capitalistas, cujas relações com a terra se expressam na propriedade coletiva de áreas para cultivo e extrativismo, mas também inclui proprietários de grandes glebas sob regime de exploração da renda da terra, forma antagônica da expansão capitalista (BALL, 1992). Se a oposição destes últimos se rende mais facilmente aos interesses mercantilistas e logo grandes extensões territoriais podem ser postas à venda no mercado, outra é a reação das comunidades tradicionais, cuja existência somente se realiza na relação com a terra coletiva ancestral. A impossibilidade de realização da própria vivência pessoal de quilombolas ou indígenas sem o vínculo produtivo e cultural com a terra impõe o

caráter de violenta radicalidade com que os processos de desenvolvimento acontecem em espaços historicamente dominados por tais populações.

Do ponto de vista territorial, como a história das regiões se caracteriza pela permanência e/ou mudança das relações com a terra impostas pelos sistemas produtivos ali vigentes, temos que em um mesmo país os processos de desenvolvimento vão se encontrar e se chocar com diferentes condições sócio-políticas que irão se constituir em maiores ou menores obstáculos à instalação e expansão das forças capitalistas (CANO, 2007). Como tais condições se replicam nas instituições políticas e nas formas de dominação social, a base fundiária representa um condicionante decisivo na capacidade de transformação que, em tese, as forças econômicas modernas possuem, mas que podem ser neutralizadas e mesmo revertidas por contextos sócio-políticos específicos e, de fator de progresso, podem se tornar verdadeiras forças do atraso (MARTINS, 1994).

Este nó que a terra representa para o desenvolvimento, mas também para a própria política urbana (MARICATO, 2011), expresso em irregularidades e conflitos inter-classes, exigindo a constante intervenção do Estado, ele mesmo refém das relações sociais consolidadas em torno da propriedade privada, se agrava quando vastos territórios são envolvidos em processos de metropolização. Ao unificar funcional e territorialmente vários municípios, o dinamismo da economia põe em cheque formas institucionalizadas da gestão pública, principalmente quanto às políticas públicas de habitação, transporte e saneamento. Isto ocorre na medida em que o uso do solo, condicionante básico das demais políticas territoriais, passa a sofrer novas e maiores pressões, capazes de por em cheque a própria capacidade de gestão local de arbitrar os tradicionais conflitos internos. Relacionando e imbricando de forma decisiva o destino de municípios com diferentes perfis sócio-econômicos e distintas configurações ambientais, todos passam a sofrer influências recíprocas que levam a inusitadas e impensadas dinâmicas urbanas.

Do ponto de vista dos municípios envolvidos na metropolização, haveria que distinguir o que passa a ocorrer com o espaço urbano da metrópole, comando econômico do processo, e os territórios dos municípios submetidos à dinâmica externa. Graças à grande diversidade de atividades instaladas em seu interior, a cidade-mãe recebe significativas levas de trabalhadores e consumidores, atraídos pela demanda de mão de obra e oferta de serviços – saúde, educação, cultura, lazer, mas também comércio para os mais distintos perfis sócio-econômicos – e passa a concentrar um mercado imobiliário de grande produtividade.

Em tais condições, a disputa pela localização se reflete no preço do solo urbano e mesmo no custo de vida em geral – alimentos e serviços básicos, principalmente -, provocando um inevitável processo de elitização da metrópole e uma aceleração das formas

de produção do espaço. Dois movimentos ocorrem. Por um lado, aumentam as pressões para urbanização das áreas rurais da cidade-mãe, pois o valor do solo urbano implicará na inviabilização da permanência de atividades do setor primário da economia nos limites do município. Este movimento de homogeneização do espaço – buscando tornar cada porção do território em adequado ao mercado imobiliário – implica na segunda tendência observada na metrópole: pressionados pelo custo geral da vida, grandes contingentes de população de baixa renda são empurrados para os municípios vizinhos, dando início a outro efeito do processo de metropolização: a migração e sua consequência, a construção de cidades dormitórios no entorno da cidade-mãe.

Por causa deste processo, o vertiginoso crescimento populacional dos municípios de uma região metropolitana obedecerá a vetores emanados desde a metrópole, pois dela novos moradores vão procurar se aproximar ao máximo possível. Esta atitude – justificada pela tentativa de economizar tempo e dinheiro no deslocamento até o trabalho e o consumo, localizados na cidade-pólo -, vai consolidar uma nova lógica de urbanização dos municípios componentes da RM, quase sempre desconectada daquela ocupação centrada no núcleo urbano ou sede municipal. Os novos custos de gestão desta urbanização dispersa vão se somar aos problemas de controle de loteamentos e ocupações irregulares, colocando a administração municipal perante novos e incontroláveis desafios.

Desregulando o uso do solo em municípios que possuíam algum nível de gestão urbana ou aprofundando a desregulação naqueles de frágil administração pública, a metropolização provoca sérios impactos sócio-ambientais de difícil equacionamento no Brasil. Não contemplada na estrutura político-administrativa do país, a região metropolitana – como um espaço regional – se coloca entre a competência do município e do estado. *Terra de ninguém*, enquanto espaço onde inexistente gestão, a região metropolitana apresenta-se para o Capital e o Trabalho como *terra de oportunidades*. Porém, sem controle e regulação por parte do poder público, no Brasil tem sido predominantemente *terra sem lei*.

III - A METROPOLIZAÇÃO DA ILHA DO MARANHÃO

A reduzida dinâmica produtiva do estado do Maranhão, que se reflete no perfil sócio-econômico de sua capital, girando de forma dependente em torno dos investimentos e salários procedentes dos cofres públicos, é a base lógica da ocupação espacial da Ilha. A concentrada força econômica capitalista ludovicense, centralizada em poucos espaços do território, apresenta vetores de aglomeração incapazes de oferecer maiores opções de ocupação populacional. Permeada por vazios urbanos historicamente estocados por especuladores imobiliários (BURNETT, 2008), núcleos habitacionais se sucedem ao longo de

umas poucas avenidas que alimentaram a dispersão urbana e foram, gradativamente, inviabilizando a própria gestão da cidade. Os dois principais processos de urbanização de São Luís acontecem, assim, sob a égide dos programas habitacionais do governo federal, o primeiro sob o regime militar dos anos 70, o segundo patrocinado pela gestão de centro-esquerda na primeira década do século XXI. Infelizmente, ambos mantêm em suas origens e diretrizes a hegemonia dos interesses imobiliários, impedindo qualquer possibilidade maior de controle do uso do solo, seja por parte da gestão pública, seja pela sociedade civil.

Ao concentrar, ainda na década de 1970, grandes empreendimentos habitacionais nos limites dos municípios de São Luís, São José de Ribamar e Paço do Lumiar, o governo estadual deflagrou um processo de concentração de moradias de baixa renda nos bordos do perímetro urbano da capital e nas vizinhanças das áreas rurais daqueles seus vizinhos (RIBEIRO JUNIOR, 1999). A inevitável atração que tais empreendimentos representaram para ocupações irregulares nas suas beiradas unificou territorialmente os municípios, mas principalmente passou a determinar uma nova lógica de ocupação em São José de Ribamar e em Paço do Lumiar. Aproveitando-se da reduzida capacidade institucional das prefeituras vizinhas, a área tornou-se ideal para loteamentos e logo a ocupação tomou o rumo do norte da Ilha e alcançou o município de Raposa.

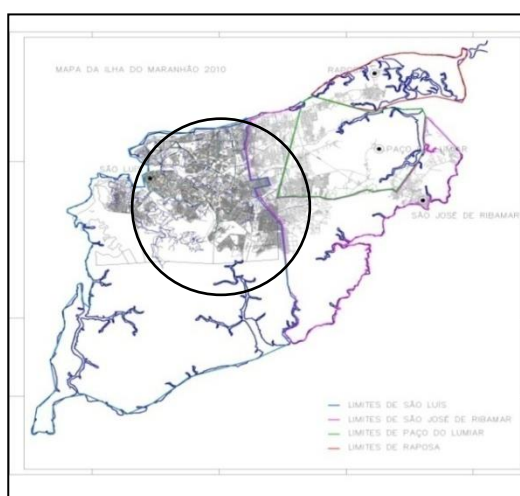


Figura 1: A Ilha do Maranhão e a mancha da urbanização metropolitana nos limites São Luís com Paço do Lumiar e São José de Ribamar, descolada das sedes dos municípios. Monteles Junior, 2010

Este primeiro período de conurbação, ainda com tênues movimentos de metropolização, entra em estado de letargia com a crise do BNH, quando são suspensos os financiamentos habitacionais do governo federal. Mas as ocupações informais não arrefecem e respondem pela alta densidade da região e pela agregação de novos bairros irregulares, sempre colados naqueles já consolidados, configurando o clássico caso de “urbanização sem industrialização”. Somente com o retorno dos programas de financiamento imobiliário ocorrerão mudanças neste quadro, mais especificamente com o programa Minha Casa, Minha

Vida - MCMV, lançado em 2007. Com um procedimento que agiliza os trâmites burocráticos perante a Caixa Econômica Federal, alguns anos depois do lançamento, os municípios de São Jose de Ribamar e Paço do Lumiar passam a oferecer melhores condições de adquirir grandes glebas de terras baratas e concentram a totalidade dos empreendimentos. Com previsão de construção de 15.000 unidades – que inclui a demanda de São Luís, sem solo com preço compatível com um programa de habitação de interesse social -, aqueles dois municípios se consolidam como grandes reservas de terras e destino certo para as construções de conjuntos residenciais de centenas de unidades habitacionais de baixa renda.



Figura 2: Localização dos nove empreendimentos do Programa Minha Casa, Minha Vida em São José de Ribamar. Souza, 2011.

Graças à oferta de terras baratas – disponíveis devido à baixa densidade populacional e ao reduzido dinamismo econômico dos municípios – os empreendimentos privados financiados pelo MCMV assumem, informalmente, o papel decisivo na política urbana de Paço do Lumiar e São Jose de Ribamar. Pois a concentração de milhares de moradias em áreas sem urbanização implicará em imediatas pressões por serviços de uso coletivo e ocupará o centro das preocupações e o grosso dos recursos das administrações municipais. Processo que levará à consolidação de ocupações residenciais que irão funcionar como pólos de novos assentamentos, elevando a demanda populacional sobre minguados fundos públicos de municípios com baixa capacidade de arrecadação.



Fotos 1 e 2: O entorno dos Conjuntos Cajueiro e Turiúba, em São José de Ribamar. Souza, 2011

A qualidade construtiva, os serviços de saneamento, a demanda por transportes (SOUZA, 2011) e, em muitos casos, a proximidade com áreas ambientalmente frágeis que caracterizam tais conjuntos habitacionais, permite antecipar um cenário de grandes ameaças para a qualidade de vida da região. Ignorando as aglomerações urbanas existentes - seja em volta das sedes municipais, seja nas vizinhanças de bairros consolidados -, os novos núcleos habitacionais implantados pela iniciativa privada no território da Ilha, segundo seus interesses de lucro, são verdadeiros novos bairros, sem história e sem cidade. Aprovados pelas prefeituras sem maiores conflitos, pois estariam conforme os Planos Diretores elaborados ou revisados e aprovados recentemente, a situação urbana colocada pelo MCMV exige uma imediata avaliação dos seus efeitos sobre a cidade e os cidadãos. Pois a lucratividade dos empreendimentos tem levado a novos conflitos fundiários que, explodindo principalmente em Paço do Lumiar, ameaçam com o despejo de centenas de famílias que ocupam terras potencialmente adequadas para novas produções habitacionais financiadas pelo programa.



Fotos 3 e 4: Unidade habitacional e via de acesso ao Conjunto Turiúba, em São Jose de Ribamar. Possamai, 2011.

IV - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Refém de uma dinâmica urbana ilusoriamente apoiada em capitais externos e materializada na produção habitacional que se esgota no consumo, a metropolização da Ilha do Maranhão vem produzindo uma ocupação espacial contraditória. Acompanhando a ampliação de empreendimentos monopolistas implantados desde a década de 1980 na Ilha, mas reforçado pela futura instalação da Refinaria Premium I da Petrobrás no município de Bacabeira, a 50 quilômetros da capital, a produção habitacional tem São Luis como centro e está sócio-espacialmente fragmentada. Parte dela se dirige para atendimento da reduzida parcela da população favorecida pelos empreendimentos de luxo, mas graças a medidas jurídicas e financeiras de alcance nacional, se coloca agora ao alcance da classe média nas áreas próximas à faixa litorânea e, com isso, multiplica a capacidade de produção habitacional em escala industrial. Responsável pela demandas de novas vias urbanas e saturação das precárias redes de serviços, que mantém planejadores e gestores urbanos ocupados e

preocupados, esta produção imobiliária vem determinando a agenda da política urbana local, com efeitos de abandono de bairros tradicionais e não atraentes para o mercado; nestas condições, mesmo o celebrado e reconhecido mundialmente centro histórico da cidade vai para a vala comum do esquecimento institucional (BURNETT, 2008). A consolidação de nova centralidade torna qualquer “volta ao centro” extremamente difícil sem uma sociedade civil organizada e consciente.

Outra parte da produção imobiliária, aquela de consumo da população de baixa renda familiar, se mantinha até então nos tradicionais procedimentos de ocupações organizadas ou consumo de áreas disponibilizadas por loteadores clandestinos. Com a criação do Programa Minha Casa, Minha Vida, este mercado de baixa renda também se abre para as construtoras, pois a equação “terrenos baratos + produção massiva” se soma à certeza da realização do consumo, uma vez que as obras são iniciadas somente após a confirmação dos beneficiados e a certeza de compra pela Caixa Econômica Federal. Impossibilitada de se localizar nas áreas mais disputadas da capital e mesmo em boa parte de seus arredores, toda esta produção migra para os municípios vizinhos e se transformam em um misto de realizações e cobranças para as administrações locais. Levadas a reboque da dinâmica provocada pelos financiamentos habitacionais, as prefeituras de Paço do Lumiar e São Jose de Ribamar se esforçam inutilmente para controlar o uso do solo e impor um mínimo de racionalidade no processo recente de produção habitacional. Mas, escorados na legislação urbanística local e nas promessas de casa própria para os mais pobres, pouco espaço tem sido deixado aos gestores. Os movimentos organizados de luta por moradia, que atuam naqueles municípios e questionam as razões que têm levado cadastrados em São Luis a serem incluídos nas unidades habitacionais do programa em Paço do Lumiar e São Jose de Ribamar, recebem como resposta o caráter metropolitano da região. Sem passar pelos órgãos de planejamento territorial municipal ou estadual, e aparentemente atendendo antigas demandas por moradia dos próprios movimentos populares, o processo tem deixado as decisões sobre localização e dimensão dos empreendimentos nas mãos das construtoras, em uma cruel confirmação das análises de Arantes e Fix (2009) sobre a privatização da política urbana no país.

Neste cenário, e da mesma forma que para as classes médias, a novidade está nas linhas de financiamento abertas aos empresários da construção civil e que vem possibilitando volumosa produção habitacional. Em tais condições, conjuntos residenciais com baixa qualidade construtiva se multiplicam em variados pontos da ilha, mas a localização daqueles chamados de “interesse social” tomam o rumo dos municípios vizinhos à capital. Assim é que, enquanto as incorporadoras do sul do país oferecem, para os primeiros clientes, condomínios fechados de duvidosa qualidade ambiental que já começam a provocar conflitos

(COMPRADORES....., 2011; MORADORES....., 2011), todos situados em áreas nas proximidades da faixa litorânea e que vem agravando o precário sistema viário da capital, as empreiteiras locais acessam os recursos federais e disponibilizam casa para os mais pobres. Transformada em redenção do problema habitacional do país, a casa própria alimenta a roda da economia, mas parece esmagar qualquer possibilidade de uma vida urbana equitativa e de qualidade (MARICATO, 2009; ARANTES e FIX, 2009). Definitivamente desconectada da urbes, a produção imobiliária brasileira atual – que, cada vez mais, constrói cidades privatizadas - parece comprovar o questionamento de Lefebvre (2001) sobre a probabilidade do sistema realizar o direito à cidade para os trabalhadores. A novidade é a negação da cidade também para os mais ricos que, vivendo em simulacros de espaços coletivos, fechados e vigiados, perdem o contato com a realidade local e encerram mais portas e janelas capazes de enfrentar a grave crise de civilidade que o sistema capitalista tem imposto à humanidade.

REFERÊNCIAS

- ARANTES, Pedro Fiori & FIX, Mariana. **Pacote habitacional de Lula é a privatização da política urbana**, disponível em <http://www.correiocidadania.com.br/content/view/3560/9/> acesso em setembro 2009.
- BALL, Michael. **O desenvolvimento do capitalismo na provisão de habitação**. Rev. Espaço & Debates, São Paulo, n. 36, p. 11-34, 1992.
- BARROS, Ivilla Karine Campos. **Uso do Solo no Município de Paço do Lumiar, Maranhão**, Relatório Final da Pesquisa de Iniciação Científica - Bolsa UEMA/FAPEMA, 2011.
- BURNETT, Frederico Lago. **Da cidade unitária à metrópole fragmentada: crítica à Constituição da São Luís Moderna**. In: LIMA, Antonia Jesuíta (Org.). **Cidades brasileiras: atores, processos e gestão pública**. Belo Horizonte: Autêntica, 2007.
- _____. **Estado, interesses privados e a permanência da crise do “centro histórico”**: políticas de popularização e elitização nas áreas centrais de São Luís do Maranhão. Revista de Políticas Públicas, São Luís, v. 12, nº 2, p. 93-102, 2008.
- CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil 1930-1970**. São Paulo: Editora UNESP, 2007
- COMPRADORES de apartamentos reclamam da FRANERE e da GAFISA, disponível em <http://www.luiscardoso.com.br/cidade/compradores-de-apartamentos-reclamam-da-franere-e-gafisa> acesso em novembro de 2011.
- LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.
- LIPIETZ, Alain. **Alguns problemas da produção monopolista do espaço urbano**. Revista Espaço e Debates, São Paulo, nº 7, p. 5-20, 1982.
- MARTINS, Jose de Souza. **O poder do atraso**. São Paulo: Hucitec, 1994
- MARICATO, Ermínia. **Metrópole na Periferia do Capitalismo: Ilegalidade, Desigualdade e Violência**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____ O minha casa é um avanço, mas segregação urbana continua intocada, http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=16004 acesso em 25 de maio 2009.

_____ O Impasse da Política Urbana no Brasil. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MONTELES JUNIOR, Ribamar. **”Uso do Solo e Ocupação Territorial no Município de São José de Ribamar, Maranhão”**, Relatório Final da Pesquisa de Iniciação Científica PIBIC/UEMA-CNPq. 2010.

MONTELES JUNIOR, Ribamar. **Uso do Solo e Ocupação Territorial no Município de São José de Ribamar, Maranhão: Dinâmica Econômica, Realidade Sócio-ambiental e Relações Metropolitanas**, Bolsa UEMA/CNPq, 2009/2010.

MORADORES do Grand Park protestam na FRANERE, disponível em <http://colunas.imirante.com/platb/jorgearagao/2011/07/26/moradores-do-gran-park-protestam-na-franere/> acesso em novembro 2011.

MOURA, Rosa. **Agenda para o Grupo de Estudo de Política Metropolitana**, Mimeo, 2011.

POSSAMAI, Barbara Wegener. **Uso do Solo e Ocupação Territorial no Município de São José de Ribamar, Maranhão: Dinâmica Econômica, Realidade Sócio-ambiental e Relações Metropolitanas**, Relatório Final da Pesquisa de Iniciação Científica - Bolsa UEMA/CNPq. 2011.

RIBEIRO JÚNIOR, José Reinaldo. Formação do espaço urbano de São Luís. São Luís: Edições FUNC, 1999.

RIBEIRO, Luis Cesar de Queiroz. **Dos cortiços aos condomínios fechados**. As formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: IPPUR, UFRJ: FASE, 1997.

SILVA, Natália Moraes. **Condições Sócio-Ambientais do Uso do Solo no Município de Raposa, Região Metropolitana Da Grande São Luís**, Relatório Final da Pesquisa de Iniciação Científica - Bolsa UEMA/FAPEMA, 2010/2011.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual: Natureza, Capital e a Produção do Espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOUZA, Clara Raíssa Pereira de. **Análise das Políticas Municipais de Habitação e de Transporte para o Programa Minha Casa Minha Vida em São Jose de Ribamar**, Trabalho Final de Graduação, Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão, 2011.

TESCH, Marina Amoury. **Uso do Solo e Ocupação Territorial no Município de São Luis, Maranhão**, Relatório Final da Pesquisa de Iniciação Científica Bolsa UEMA/CNPq, 2010/2011.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo, SP: Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

Este trabalho, apresentado na V Jornada Internacional de Políticas Públicas da Universidade Federal do Maranhão, realizada em Agosto de 2011, é fruto de pesquisa desenvolvida através do apoio do Edital Universal da Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão – FAPEMA ao projeto “Uso do Solo e Ocupação Territorial na Região Metropolitana da Grande São Luís: Dinâmica Econômica e Realidade Sócio-ambiental dos Municípios de São Luís e São José de Ribamar, Maranhão”, Bolsas de Iniciação Científica do CNPq e da FAPEMA e Bolsas de Apoio Técnico da FAPEMA.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

E nos próximos 400 anos, que será de São Luís, capital metropolitana e estadual?

Ao ingressar nos seus quatrocentos anos de existência, não são poucos os desafios urbanos e regionais que se apresentam para São Luis. Carregando um déficit histórico no qual cerca de 50% de sua população ocupa áreas irregulares, com urbanização e moradias precárias, a cidade se vê convocada a maiores e mais complexos problemas. Agora responsável por influenciar as condições de vida sobre uma região que se estende pelo continente e com evidentes tendências de expansão, a jovem metrópole se depara com velhos e novos questionamentos, todos externos aos seus limites territoriais. Como capital estadual, terá pela frente a crescente importância econômica e política do Sudeste Maranhense, sucessora da liderança e rivalidade histórica de uma região nascida e desenvolvida segundo padrões econômicos e culturais distintos aos reinantes no norte do estado. Sede de grandes empreendimentos públicos e privados, embasados na exportação de commodities minerais e vegetais, movimentos separatistas voltam ali a prosperar e, ainda que não vinguem por questões de poder político de grupos dominantes e oposição popular da maioria, representam um repto permanente na indispensável hegemonia política que a capital deve exercer sobre suas regionalidades. A capacidade em pensar de forma a combinar diferenças e identidades, equilibrando as dinâmicas econômicas e as realidades sociais das distintas regiões de um estado de grande dimensão territorial, será decisiva para São Luís se afirmar e se manter como efetiva capital política e administrativa do Maranhão. Um desafio que, somente agora, com o desembarque do grande Capital nos quatro cantos do estado, coloca em xeque-mate de fato a tradicional força da corte administrativa de uma cidade capital.

Grande ensaio do que podem ser os resultados deste desafio estadual, colocado em médio prazo para São Luis, a implantação da Gestão Metropolitana impõe-se como tarefa de urgência para a cidade. Assumindo seu papel de capital metropolitana e a responsabilidade nos efeitos gerados sobre frágeis municípios, suas populações e seu meio-ambiente, impondo-se perante os interesses privados de grandes corporações econômicas que exploram mão de obra e recursos naturais do território, cabe à São Luis – em parceria com o poder público estadual – a hercúlea tarefa de dar um sentido civilizado ao desenvolvimento que se anuncia para o norte do Maranhão. Apesar do decisivo que se mostram os próximos anos para o futuro da região, permanece muito mais a postura local – já demonstrada em períodos passados de nossa história -, de adaptar-se ao padrão de crescimento imposto de fora para dentro, do que ser capaz de assumir uma atitude crítica e contrapor algo compatível com as características sócio-econômicas de nossa gente e as condições ambientais de nosso território.

Em ambos os desafios enfrentados por São Luís, seja na escala metropolitana, seja na dimensão estadual, em muito tem pesado a também histórica redução da capacidade técnica dos quadros do Estado maranhense. Sem pessoal especializado e valorizado, capaz de dar continuidade ao processo de reflexão e gestão de políticas públicas para nossa realidade, as ações se resumem e programas advindos de financiamentos externos do governo federal ou mesmo de agências multilaterais. Apesar da rica coleta de informações sobre a complexa e diversificada realidade maranhense, hoje disponibilizada por institutos de pesquisa nacionais e locais e acessíveis de forma rápida e democrática via digital, todo este conhecimento permanece disperso e sem sistematização, pois falta, nos órgãos públicos, suporte humano comprometido profissionalmente com a produção de planejamento em escala urbana e regional.

Mas, não nos enganemos com as possibilidades limitadas que a técnica e o conhecimento dominam e que permitam mudanças ou controles sobre a realidade. Em uma sociedade, tais capacidades devem se apoiar sobre interesses hegemônicos que determinam, ao fim e ao cabo, o sentido e os objetivos de tais procedimentos de planejamento e intervenção do poder público. Em última análise, o próprio desenho da estrutura estatal responderia a tais condicionantes, não havendo situações espontâneas, pois ainda que o planejamento não se faça presente, a sua própria ausência já representa um tipo de planejamento. Por isso, ainda que revertendo a situação de escassez de quadros técnicos, ainda que produzindo conhecimentos e planos para ordenamento territorial urbano e regional do Maranhão, caberia perguntar-se quem ou o quê daria as diretrizes para tais procedimentos estatais.

Se hoje observamos a predominância quase exclusiva de ações estatais favoráveis ao crescimento econômico, em uma atitude que considera o desenvolvimento social mecanicamente subordinado à criação de um ambiente propício aos negócios, fácil seria concluir que reina o consenso e a harmonia neste gigantesco e acelerado processo de crescimento em que vivemos. Entretanto, uma simples mirada às imensas e adensadas periferias urbanas e regionais demonstra que nem todos estão inseridos neste desenvolvimento. Repetindo o passado, o Estado vem sendo incapaz de incluir, em tais processos, a grande maioria da população, que permanece à margem desta significativa circulação de riquezas e oportunidades. Ainda que seja relevante colocar o tema do padrão produtivo proposto para a região e suas relações com as capacidades da população, difícil imaginar que quadros técnicos, dentro da estrutura do Estado, tenham capacidade e autonomia para intervir decisivamente em tal processo. Principalmente quando sabemos que a

globalização possui níveis hierárquicos de decisões instalados em centros externos a espaços periféricos como São Luis.

Nesta situação, em que para muitos a questão é “pegar ou largar” a oportunidade de conexão com o mundo que se oferece, cabe à própria sociedade civil, principalmente sua porção majoritária - aquela necessitada de desenvolvimento, marginalizada e prejudicada por impactos sócio-econômicos e ambientais -, intervir no modelo proposto e jogar seu peso político nas decisões do Estado. Mas, este também é um processo social e somente a sociedade local poderá decidir se teremos sustentabilidade nos próximos quatrocentos anos.