

# SÃO LUÍS EM TEMPOS DE “MILAGRE”: MODERNIZAÇÃO URBANÍSTICA, AUTORITÁRIA E INACABADA SOB O GOVERNO JOSÉ SARNEY (1966-1970)

*SÃO LUÍS IN TIME OF “MIRACLE”: URBAN MODERNIZATION,  
AUTHORITARY AND UNFINISHED UNDER THE JOSÉ SARNEY  
GOVERNMENT (1966-1970)*

**Marcelo Lima Costa<sup>1</sup>**

Instituto Estadual de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (IEMA)

**Resumo:** O presente texto busca apresentar o debate acerca da modernização urbana em São Luís, durante o final dos anos 1960. Novos elementos como o Porto do Itaqui e o novo Plano Rodoviário, bem como as novas avenidas, sobretudo, nas áreas alagadas do centro da cidade deveriam ceder ao asfalto e ao concreto armado, numa representação do “novo”. Marca máxima da modernidade, as novas pontes, deveriam ligar a cidade antiga - dos sobradões, à cidade nova. Tais obras, elaboradas por jovens tecnocratas buscavam dar à capital uma nova fisionomia, compatível com a modernização proposta para o Maranhão e para o Brasil. Porém, essas mesmas intervenções urbanas representavam, também, a construção de uma nova narrativa, que escamoteava os muitos espaços da cidade, alheios ao movimento moderno, que por sua

**Abstract:** This text seeks to present the debate about urban modernisation in São Luís at the end of the 1960s. New elements such as the Port of Itaqui and the new Road Plan, as well as the new avenues, especially in the flooded areas of the city centre, were to give way to asphalt and reinforced concrete, in a representation of the “new”. The new bridges, the ultimate mark of modernity, were supposed to link the old city - the sobradões - to the new city. These works, designed by young technocrats, sought to give the capital a new physiognomy, compatible with the modernisation proposed for Maranhão and Brazil. However, these same urban interventions also represented the construction of a new narrative that concealed the many spaces in the city that were alien to the modern movement, which was limited by its exceptional nature.

---

<sup>1</sup> Mestre em História Social pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e Professor do Instituto Estadual de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (IEMA). E-mail: mlcosta89@bol.com.br.

natureza excepcional, foi limitado.

**Keywords:** São Luís. City. Modernization.

**Palavras-chave:** São Luís. Cidade. Modernização

### **Introdução: uma trajetória moderna de São Luís**

O alvorecer da República representou para o estado do Maranhão uma fase de dualidade entre uma suposta riqueza cultural e a crise econômica, sempre reportada pelas falas das elites locais. A despeito disso, essa mesma a elite, ressentida com a condição periférica da antiga província, procurou lançar a ideia da “Atenas Brasileira”, a fim de reestruturar supostos parâmetros sociais ditos clássicos, oriundos do século XIX. Tal mito residia na ideia de que São Luís teria sido um espaço privilegiado dos intelectuais, dos humanistas e dos pensadores, cujo maior símbolo foi o poeta romântico Gonçalves Dias. Mais tarde, ao longo do final do século XIX e parte do século XX, essa narrativa foi readaptada pela elite local, numa associação da pujança econômica da agro exportação com a formação de uma elite intelectual, detentora do poder político e econômico, ao longo desse período.

Grosso modo, as lideranças da antiga cidade – que outrora situou-se “como 4ª cidade brasileira em população”<sup>2</sup> buscavam inseri-la nos moldes modernizadores da República. Contudo, o moderno século XX se iniciava sob o signo da crise, em virtude do malogro dos negócios locais, baseados na mão de obra escrava, a partir de 1888. Entre altos e baixos, o primeiro quarto do século XX viu surgir a panaceia babaçu (uma espécie de palmeira dotada de frutos com sementes oleaginosas e comestíveis, das quais se extrai um óleo, empregado, especialmente na alimentação, no fabrico de remédios e de uma série de combustíveis), produto que, à época, tinha larga aceitação nos mercados internacionais e que era cogitado como a salvação da economia local.

Ao longo dos anos 1930, em meio à letargia econômica, o Maranhão era um estado com baixa densidade demográfica e desprovido de infraestrutura de comunicação e transportes, elementos que limitavam sua economia. Mesmo com algumas

---

<sup>2</sup> GOMES, José Tribuzi Pinheiro. **Formação Econômica do Maranhão:** Uma proposta de desenvolvimento. São Luís: FIPES, 1981.

mudanças propostas a partir dos anos 1930, o comércio exportador ainda era a base da economia.

Com raras mudanças, essa foi a realidade entre 1945 e meados dos anos 1960: dependência da agro exportação; comunicação e transportes débeis; estruturas políticas controladas por representantes das oligarquias, muitas delas, oriundas do século XIX. Além disso, a desaceleração no pós-1945 foi dramática para o estado. Segundo Henrique Costa Fernandes, o fim da 2ª Guerra Mundial, foi um baque para as contas públicas do Maranhão: “findado o conflito, à medida que se normalizava o trabalho e a produção, tudo o que era extraordinário, efeito imediato das agruras da guerra, foi lentamente desaparecendo do quadro das nossas transações exteriores”<sup>3</sup>.

A retomada econômica, cultural e política dos anos 1950 trouxe algum crescimento econômico, representado pelo impulso proposto por Juscelino Kubitschek e sua máxima “50 anos em 5” – programa de governo que prometia 50 anos de progresso e modernização em apenas 5 anos de mandato. Não obstante o ufanismo, os efeitos no Maranhão foram limitados.

A controversa liderança política do deputado Vitorino Freire, entre os anos 1947 e 1966, refletiu, em menor ou maior grau, a subordinação dos governadores à sua liderança política. Em virtude desse poder quase absoluto, toda a oposição, interessada nas transformações políticas e sociais se aglutinaram, uns mais à esquerda, outros mais à direita, numa frente política heterogênea contra o chamado *status quo*. E para a ansiada “modernização” era condição fundamental superar o situacionismo maranhense, através do discurso de mudanças para o estado, em meados dos anos 1960.

### **Maranhão novo?**<sup>4</sup>

As eleições estaduais de 1965 representaram o ponto alto de uma disputa pela primazia do projeto político local, na qual a dinâmica do poder no Maranhão sofreu uma inflexão com a subida de José Sarney ao governo, no bojo das Oposições Coligadas. A partir de 1966, em meio à promessa de dias gloriosos, Sarney habilmente se pôs ao lado dos assim chamados “revolucionários” de abril de 1964 e contou

<sup>3</sup> FERNANDES, Henrique Costa. **Administrações maranhenses: 1822-1929**. São Luís: Instituto Geia, 2003.

<sup>4</sup> O dístico “Maranhão Novo” foi utilizado como slogan político e publicitário da campanha eleitoral e do governo José Sarney e estava implícita na propaganda a postura progressista modernizadora que o governo buscava imprimir.

com esse importante apoio. Foi nesse contexto que se iniciou o governo José Sarney, ancorado numa promessa de um verdadeiro “Milagre do Maranhão”.

Contando com forte popularidade, principalmente, nas áreas pobres da capital, o governador eleito, também possuía trânsito entre os reais donos do poder (embora tenha feito parte da subversiva Frente Parlamentar Nacionalista). Num ato de confiabilidade junto a Castello Branco, foi permitido ao udenista Sarney ascender à chefia do estado, especialmente em face de sua posição moderada, quando comparada aos seus principais adversários políticos<sup>5</sup>.

A votação expressiva se constituiu num *referendum* da sociedade, especialmente de São Luís, ao objetivo dos generais: afastar da arena política, certos coronéis tradicionais<sup>6</sup> que, no caso do Maranhão, estavam tanto no grupo *vitorinista*, quanto no bojo das Oposições Coligadas. Mesmo possuindo certa trajetória, Sarney converteu-se numa espécie de *outsider*, daí o consentimento, ainda que com alguma desconfiança, dos generais. As transformações pretendidas pelas chamadas Oposições Coligadas foram de tamanha monta que Carlos Lacerda, em entrevista à Revista Realidade, analisou a derrota política de Vitorino Freire no Maranhão:

ao bater seus concorrentes nas urnas, Sarney derrubou quase tudo quanto havia de tradicional na política do Maranhão: o senador Vitorino Freire, por exemplo, tinha quarto permanente no Palácio fazia 20 anos. Até carregava a chave no bolso em sinal de prestígio. Pois, Vitorino perdeu o quarto. E devolveu a chave.<sup>7</sup>

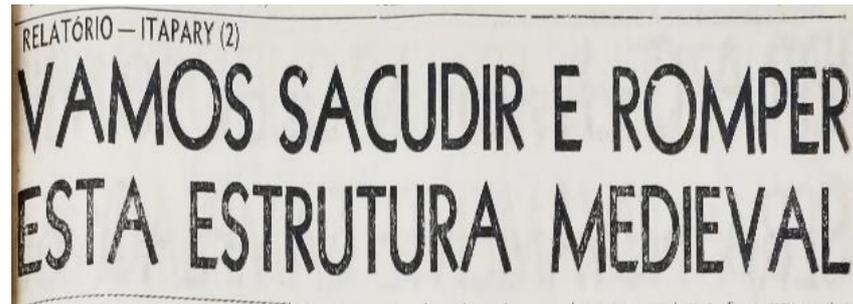
A partir de então, os membros do novo governo denominaram as transformações propostas de “milagre maranhense”, cujo pontapé inicial foi um conjunto de ações de modernização das instituições do estado – processo que ocorreu em paralelo com o aprofundamento do estado de exceção capitaneado pelo presidente Artur da Costa e Silva, em 13 de dezembro de 1968, com o Ato Institucional nº 5.

---

<sup>5</sup> Um dos principais adversários políticos de Sarney foi o petebista Renato Bayma Archer da Silva, filho do ex-governador Sebastião Archer, e que teve seus direitos políticos cassados em 1968, com base no Ato Institucional nº5.

<sup>6</sup> GUILHON, Maria Virginia Moreira. Sarneísmo no Maranhão: os primórdios de uma oligarquia. **Revista de Políticas Públicas**, v. 11, n. 1, fev-jun, 2007.

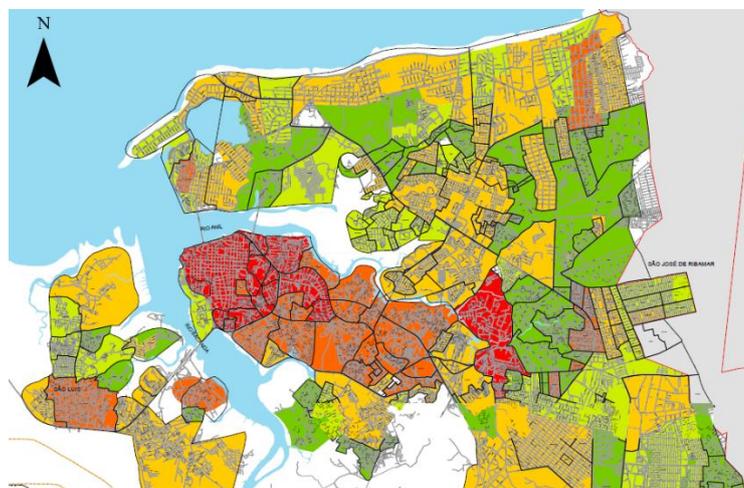
<sup>7</sup> LACERDA, Carlos. As Revoluções que eu vi. **Revista Realidade**. São Paulo, Edição 00001, p. 31-37, abr. 1966. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=213659&Pesq=lacerda&pagfis=31> Acesso: 1 nov. 2022.



**Figura 1:** Vamos sacudir e romper esta estrutura medieval<sup>8</sup>

De maneira discreta, uma reforma política, administrativa e econômica foi delineada, cuja menina dos olhos era um ambicioso plano para a infraestrutura local, amparada na criação de várias instituições, dentre as quais a SUDEMA (Superintendência de Desenvolvimento do Maranhão), que tinha o objetivo de planejar, coordenar as ações que promovessem o desenvolvimento do Estado. Tais iniciativas tiveram como mote expandir a cidade; falava-se que era necessário retirar o Maranhão e a cidade de São Luís de suas estruturas atrasadas, quase medievais, segundo relatório emitido pela Associação Comercial do Maranhão.

Havia a intenção de abrir novas vias e ampliar a estrutura urbana da capital, que até meados dos anos 1960 restringia-se ao eixo oeste-leste da cidade, entre o Centro Antigo e a Praia Grande, chegando até o Caminho Grande, numa faixa de terra espremida entre os rios Anil e Bacanga. Com tais bases, a cidade crescia de forma lenta; as habitações deficitárias, não atendiam à crescente demanda em virtude do êxodo rural.



**Figura 2:** As áreas destacadas em vermelho são as ocupações feitas até meados dos anos 1960, restritas à região central da cidade<sup>9</sup>

<sup>8</sup> VAMOS sacudir e romper essa estrutura medieval. **Jornal do Dia**. São Luís, 4 mar. 1966.

Havia o desejo da criação de uma nova cidade, dotada de regiões destinadas à especulação imobiliária, na forma de conjuntos habitacionais para a classe média e alta (na região norte da ilha) além de um amplo bairro operário, uma nova universidade, um lago artificial, de um distrito industrial e de um porto (na região sul da ilha), numa perspectiva de descentralizar o saturado eixo oeste-leste e o velho centro da cidade.

### **Mãos à obra: Início de uma era de paz e desenvolvimento**

A Revolução de 31 de março não cometeu no Maranhão qualquer absurdo. Terá cometido pequenos enganos, naturais em época de duração transitória. Mas, sua presença no pleito, garantindo a quantos nele se empenharam, foi o mais eloquente atestado de sua origem democrática. A Revolução chegou desarmada ao Maranhão e aqui se armou apenas, com o voto o povo maranhense. A Revolução nos trouxe o voto livre e a libertação pregada por José Sarney.<sup>10</sup>

Os resultados das eleições de 1965 – estritamente controlada pelos militares – não chegou a ser surpresa, uma vez que a conjuntura nacional era favorável ao grupo liderado por José Sarney. De acordo com Drielle Bittencourt, diante dessa vitória, houve um consenso para favorecer o chefe do executivo estadual perante a liderança da ditadura empresarial-militar.<sup>11</sup> Conforme a autora, o objetivo era claro: garantir que as propostas do novo governador fossem integradas ao projeto, que estava sendo posto em execução no âmbito federal.

O acesso aos organismos de fomento federais e o apoio explícito dos Marechais Castelo Branco e Costa e Silva, alçaram o estado atrasado e periférico a uma condição de polo para investimentos afim de, como falavam as lideranças locais, inseri-lo definitivamente na lógica capitalista – com todos os seus ônus e, eventualmente, algum bônus. Frente à forte propaganda, ancorada nos aparatos de imprensa à disposição do governo, os grandes projetos que viriam a proporcionar o “Maranhão Novo” e o “Milagre Maranhense” gozaram grande apoio da sociedade, tanto da classe média urbana, ciosa da alegada modernização, quanto das camadas populares,

---

<sup>9</sup> ESPÍRITO SANTO, José Marcelo (Org.). **São Luís**: uma leitura da cidade. Prefeitura de São Luís - Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade (INCID). São Luís: Instituto da Cidade, 2006.

<sup>10</sup> A REVOLUÇÃO de 31 de março não cometeu no Maranhão. **O Imparcial**. São Luís, 14 de out. de 1965.

<sup>11</sup> BITTENCOURT, Drielle Souza. “Maranhão Novo”: o primeiro ano do governo José Sarney (1966) através do jornal *O Imparcial*. In: Monica Piccolo; Fabio Henrique Monteiro Silva. (Org.). *Agentes, agências e imprensa na construção dos Regimes Ditatoriais Contemporâneos*. São Luís: Editora UEMA, 2019, p. 273-296.

que viam em muitos desses projetos, oportunidades para a obtenção do trabalho formal, em especial na construção civil.

Apesar do escopo modernizador, muitas medidas representaram retrocessos e passaram longe de promover ganhos para a parcela mais vulnerável da população de São Luís. Conforme Neto, a lei de terras de 1969 – um importante aparato jurídico da época “foi um importante exemplo dessa lógica”,<sup>12</sup> uma vez que, a legislação impôs dificuldades para o uso da terra pelos posseiros e, por isso, incentivou o processo das periferias, sobretudo nas regiões alagadiças e centrais de São Luís, espaços que estavam ao alcance da população pobre que chegava à capital.

Ao longo dos anos, houve um sentimento de estabilidade difundido pelo governo, que se fundeava nos seguintes elementos: apoio popular, oposição inexistente e, por fim, confiança dos militares que governavam o país. Com essa estabilidade, uma série de ações começava a tomar corpo, tais como: a melhoria estrutural e pavimentação das rodovias; a criação da Companhia de Águas e Esgotos do Maranhão (CAEMA); a estruturação das Centrais Elétricas do Maranhão (CEMAR) e da Companhia de Habitação Popular do Maranhão (COHAB); a fundação da Companhia de Telecomunicações do Maranhão (TELMA); a implementação do Tele Ensino através do Centro Educacional do Maranhão (CEMA), além da criação do Centro de Processamento de Dados do Maranhão (PRODATA).

Esses não eram os únicos projetos que demandavam a atenção. Em virtude dos planos para a capital, já se falava na necessidade da remoção de grande parte das moradias pobres próximas ao Rio Bacanga, na região central de São Luís. Previasse a construção de um aterro para que a cidade avançasse sobre o mangue (o Aterro do Bacanga) e a construção de um elo entre a cidade e o que viria a ser o Porto do Itaqui, (a Barragem do Bacanga). Todas essas ações tinham como tema, a inserção do Maranhão no século XX e para tal, a construção da Ponte do São Francisco – Ponte da Esperança, para muitos, era o símbolo maior dos novos tempos.

Como dito antes, a afinidade entre o governo local e os militares colaborou para a liberação de 520 milhões de cruzeiros junto aos organismos de fomento fede-

---

<sup>12</sup> AMARAL NETO, Roberval. “Lei Sarney de terras”: conflitos fundiários e resistência camponesa no oeste maranhense nas décadas de 1970 e 1980. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 30., 2019. **Anais eletrônicos** [...]. Recife: Associação Nacional de História – ANPUH, 2019, p. 1-16. Disponível em: [https://www.snh2019.anpuh.org/resources/anais/8/1564957352\\_ARQUIVO\\_ArtigoANPUH.pdf](https://www.snh2019.anpuh.org/resources/anais/8/1564957352_ARQUIVO_ArtigoANPUH.pdf). Acesso: 1 nov. 2022.

rais para as obras iniciais do Aterro do Bacanga.<sup>13</sup> De certo, o espírito da época – ou *zeitgeist*<sup>14</sup> como sugerem os alemães – estava imerso na perspectiva de abrir a cidade à modernidade, ainda que, atreladas ao sistema capitalista e autoritário, típico da experiência periférica brasileira. Os supostos benefícios oriundos da política desenvolvimentista autoritária nacional, eram fortemente propagandeados, inclusive um conjunto de dados ascéticos quase inalcançáveis para a maioria dos cidadãos – dos indicadores econômicos: a partir do período de 1968 – nos dois últimos anos do governo Sarney, o PIB brasileiro cresceu a uma taxa de “aproximadamente 11 % ao ano, enquanto no período anterior (1964-1967) o crescimento havia sido na casa de 4,2% ao ano.”<sup>15</sup>

Haviam vários componentes nesse cadinho do crescimento econômico: a grande expansão da economia internacional e a oferta de crédito externo barato e, principalmente, o fator das amplas reformas institucionais propostas pelo PAEG — Programa de Ação Econômica do Governo — o primeiro plano econômico lançado após o Golpe Civil-Militar de 1964. Tais reformas visavam criar as condições para a subsequente aceleração, que Sarney tanto soube usar em seu favor viria executar no Maranhão, afim de alterar o fato do estado do Maranhão ser o menos industrializado do Brasil. Apresentado pelo Ministro do Planejamento da ocasião, Roberto Campos, o plano previa o combate à inflação; aumento dos investimentos estatais (em especial na infraestrutura) e reformar o Sistema Financeiro Nacional, com a intenção de diminuir as desigualdades regionais (Norte-Sul) e atrair investimentos externos.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup> 520 MILHÕES de cruzeiros para o Aterro do Bacanga. **O Imparcial**. São Luís, 30 nov. 1966.

<sup>14</sup> Goethe definiu *zeitgeist* como um conjunto percepções e impressões que dominam um momento específico da história e que, de modo inconsciente, definem o pensamento de todos os que vivem num determinado contexto, sobretudo espacial e histórico. Cf. WELLER, W. A atualidade do conceito de gerações de Karl Mannheim. **Sociedade e Estado**, v. 25, n. 2, p. 205–224, 2011. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/sociedade/article/view/5537>. Acesso: 18 nov. 2022.

<sup>15</sup> VELOSO, Fernando; VILLELA, André; GIAMBIAGI, Fábio. Determinantes do “milagre” econômico brasileiro (1968-1973): uma análise empírica. **Revista Brasileira de Economia**, v. 62, n. 2, pp. 221-246, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-71402008000200006>. Acesso: 18 nov. 2022.

<sup>16</sup> VELOSO, Fernando; VILLELA, André; GIAMBIAGI, Fábio. Determinantes do “milagre” econômico brasileiro (1968-1973): uma análise empírica. **Revista Brasileira de Economia**, v. 62, n. 2, pp. 221-246, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-71402008000200006>. Acesso: 18 nov. 2022.



**Figura 3** Maranhão é o estado menos industrializado do Brasil<sup>17</sup>

Naquele contexto de mudanças – senão executadas, mas, pelo menos planejadas – era necessário mudar a fisionomia da cidade, expandi-la para além rios e transformá-la, efetivamente, numa cidade industrial. Esta ideia de modernização, de tempos em tempos, era revisitada, apresentando uma grande variedade de termos para definir os processos e as mudanças ditas modernas, ao longo do século XX. Sobre o fenômeno da modernização, José Carlos Reis, pontua que ações salvacionistas tinham como ideia da modernização e a superação dos valores de antigos, atrasados no sentido de revelar a “verdade, o caminho e a vida,”<sup>18</sup> numa fé quase religiosa. De acordo com essas concepções, as intervenções deveriam ser planejadas por tecnocratas religiosamente fiéis à “revolução”: engenheiros, arquitetos, administradores e advogados. Projetos como o Aterro e a dragagem do rio Bacanga, a construção de uma barragem sobre o mesmo rio cujo projeto foi elaborado entre 1966 e 1967. Previa-se, ainda, a urbanização de uma de suas margens, bem como o projeto do Anel Viário, todos bebiam dessa fonte: trazer a verdade e a vida. E para tal, nada melhor que um “milagre”.

Além da construção das novas avenidas, havia a proposta para uma transformação nos modos de viver e morar das camadas pobres da cidade; a construção de um grande bairro operário – autoridades chegaram a falar em 400 mil habitantes, a maioria oriunda dos bairros atingidos pelas intervenções – a ser construído na região do Itaqui, distante do centro da cidade. Estava claro que no novo modelo de modernidade não havia lugar para os casebres, as palafitas, o mangue.

<sup>17</sup> MARANHÃO é o estado menos industrializado do Brasil. **Jornal do Dia**. São Luís, 4 mar. 1966.

<sup>18</sup> REIS, José Carlos. **História e Teoria**. Historicismo, Modernidade, Temporalidade e Verdade. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2006.



**Figura 4** Pesquisa já quase concluída dimensiona problema habitacional<sup>19</sup>

O estopim para que o projeto de remoção do grande contingente populacional iniciado foi um incêndio nas palafitas do Goiabal, importante bairro da região central da cidade, ocorrido na noite do dia 14 de outubro de 1968. Na mesma semana do sinistro, mais que depressa o governo estabeleceu que “não mais seria permitida a construção de novas moradias nos locais, com previsão de serem alvo de eventuais intervenções urbanas ou remoções”.<sup>20</sup>

Foi justamente o trágico acontecimento que desencadeou amplas transformações na cidade: com o desastre, um grande contingente de desabrigados foi rapidamente realojado, na região do Itaqui, no que viria a ser o bairro do Anjo da Guarda. A ação estava amparada nos planos já delineados desde 1966, inclusive com pesquisas realizadas pelo renomado urbanista *Wit-Olaf Prochnik*<sup>21</sup> através de sua equipe, na firma “Arquitetura e Planejamento”, um dos maiores escritórios de arquitetura do Brasil nos anos 1960. A equipe foi responsável pela elaboração dos planos para a construção do Distrito Industrial e do Plano Diretor de São Luís, medidas que tinham como objetivo mapear o problema urbano e habitacional da cidade bem como elaborar planos para a futura cidade, que no futuro se via industrial.<sup>22</sup>

Desde 1966 já existiam propostas para a ocupação da área do Itaqui e a justificativa era a construção de vias de acesso ao novo Porto. Assim, a construção do trecho da rodovia ligando São Luís ao novo Porto do Itaqui alavancou-se com o incentivo propagandístico de um lado e a necessidade dos vitimados pelo incêndio do outro e, ainda em 1968, se iniciava a ocupação da região até então conhecida como *Itapicuraíba* – histórica nomenclatura do Anjo da Guarda.

<sup>19</sup> PESQUISA, já quase concluída, dimensiona problema habitacional. **Jornal do Dia**. São Luís, 14 jul. 1968.

<sup>20</sup> VÍTIMAS do incêndio do Goiabal serão transferidas para o Itaqui. **O Imparcial**. São Luís, 19 out. 1968.

<sup>21</sup> Wit-Olaf Prochnik foi um dos maiores arquitetos do Rio de Janeiro ao longo dos anos 1960 e 1970.

<sup>22</sup> PLANEJAMENTO do Porto do Itaqui. **O Imparcial**. São Luís, 10 jan. 1968.



**Figura 5** Inaugurações de diversas obras marcam o segundo ano de governo do Dr. Sarney<sup>23</sup>

Além da construção do bairro operário do Anjo da Guarda, outras ações foram realizadas no desígnio do que se chamou “Maranhão Novo”. A Ponte do São Francisco ou Ponte da Esperança, vista como o grande símbolo daqueles novos anos. Dessa maneira, a Ponte deveria ligar o Centro velho à outra margem do rio Anil e à cidade nova, que lá deveria ser erguida. Sua construção proporcionou, de acordo com Moraes, um paulatino processo de valorização da antiga vila de pescadores do São Francisco, transformando-a num polo de atração de investimentos imobiliários,<sup>24</sup> a partir da década de 1970.

Outra ponte que foi bastante comemorada na imprensa e nas rodas da cidade foi a Governador Newton Bello, mais tarde batizada de “Ponte do Caratatiua” também sobre o Rio Anil. Ela tinha como proposta, encurtar a distância entre o centro da cidade e a região das praias do Olho d’Água e Araçagi, as mais frequentadas de então. A construção foi acompanhada por um conjunto residencial do Instituto de Pensões do Estado do Maranhão, fato que contribuiu para a urbanização daquela região.<sup>25</sup>

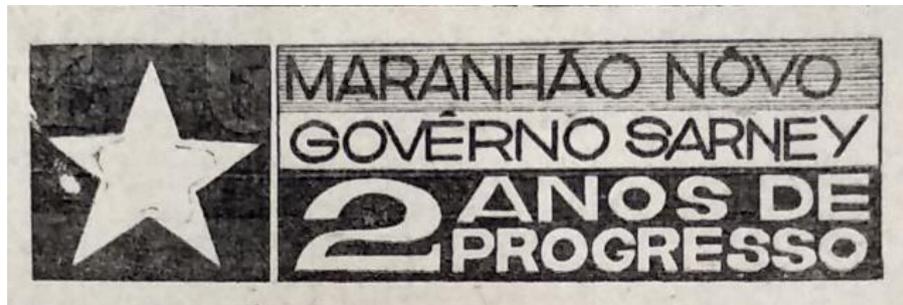
Uma das metas da administração estadual era a criação de uma nova infraestrutura urbana através do planejamento racional, e do trabalho de um corpo técnico-administrativo (executado tanto por funcionários do governo do estado e da prefeitura, quanto por assessorias especializadas, contratadas para esse fim). Esse itinerário

<sup>23</sup> INAUGURAÇÕES de diversas obras marcam o segundo ano de governo do Dr. Sarney. **O Imparcial**. São Luís, 25 jan. 1968.

<sup>24</sup> MORAIS, Natércia Cristyna Freitas. **A ponte da esperança**: O símbolo da modernização e do desenvolvimento urbano no governo Sarney (1966-1970). Orientador: Prof. Elizabeth Abrantes. 2006. 79 f. TCC (Graduação) Curso de História. Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2006.

<sup>25</sup> PONTE do Caratatiua. **O Imparcial**. São Luís, 16 jun. 1968.

daria vida às intervenções – com condições e competência para a realização de tais propostas.<sup>26</sup>



**Figura 6** Selo comemorativo de dois anos de governo Sarney, exibido em toda a publicidade governamental<sup>27</sup>

Sarney e sua equipe atraiu a atenção da mídia do sul do país, como um exemplo de particular êxito: a Revista Veja noticiou que o pobre estado nordestino passava por uma verdadeira revolução, cujas linhas gerais apoiavam-se num ambicioso plano de pavimentação das rodovias, na construção da Usina Hidrelétrica de Boa Esperança, na estruturação da TVE e nas inúmeras intervenções urbanas em São Luís, cuja marca maior foi a Ponte do São Francisco. Outros elementos também funcionaram como publicidade para o suposto novo Maranhão – os repetidos anúncios da chegada de incentivos da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), de indústrias, notadamente do setor alimentício que chegavam ao Estado, como o caso da “Cervejaria Maranhense”, instalada na cidade em 1968.<sup>28</sup>

Ademais, o crescimento da cidade, as obras que ocorriam pelo seu subúrbio e a chegada de novos empreendimentos industriais, demandavam um elemento importante e necessário: energia elétrica. Esse era um problema que afligia a capital, acostumada com interrupções periódicas do fornecimento de eletricidade. A construção da Usina da Boa Esperança, no Médio Parnaíba (divisa com o estado do Piauí), visava contribuir para o incremento do fornecimento de energia elétrica, para que a capital reduzisse a dependência de geradores movidos a diesel.<sup>29</sup>

<sup>26</sup> GUILHON, Maria Virgínia Moreira. **Sarneísmo no Maranhão: os primórdios de uma oligarquia.** *Revista de Políticas Públicas*, v. 11, n. 1, fev-jun, 2007.

<sup>27</sup> GOVERNO Sarney, dois anos de progresso. *Jornal do Dia*. São Luís, 5 maio 1968.

<sup>28</sup> INVESTIMENTOS da SUDENE no Maranhão. *O Imparcial*. São Luís, 15 mar. 1968.

<sup>29</sup> NOVOS geradores para a capital. *Jornal do Dia*. São Luís, 6 set. 1968.

Porém, por serem limitados, extensas regiões do subúrbio, em especial na área do Anjo da Guarda, ficavam periodicamente sem energia, fato que evidenciava a prioridade para aquele governo: o fornecimento de energia para os empreendimentos privados vinha em primeiro; a 'luz' para as camadas pobres da cidade, depois.

### **Considerações finais**

E o milagre aconteceu... máquinas chegaram para acelerar o progresso (...) uma equipe jovem, liderada por jovens veio proporcionar melhores dias aos maranhenses", (...) uma das mais ousadas construções da época foi a 'Barragem de Bacanga' que visava melhorar o saneamento da cidade, encurtar a distância para o novo porto e dar um laço à cidade.<sup>30</sup>

Com a narração do icônico locutor Aloízio Pimentel, o cinejornal "O Milagre do Maranhão", dirigido pelo cineasta romeno Isaac Rozenberg relata uma série de realizações do governo de José Sarney. O filme objetivava apresentar ao público nacional os feitos do governo estadual, o sucesso de suas obras e o alinhamento com as ordens dos militares. Além disso, o cinejornal ajudou a pavimentar a candidatura (vitoriosa) do governador José Sarney ao senado, em 1970.

O milagre maranhense, assim como o chamado "milagre brasileiro", foi marcado por um movimento de fortes investimentos que resultaram no elevado grau de satisfação de setores diretamente beneficiados pelos incentivos, precipuamente daqueles ligados ao grande capital nacional e estrangeiro. De acordo com Carlos Giannazi, a oferta de empregos formais foi efetivamente ampliada – as grandes obras infra estruturais foram importantes nesse quesito – porém, esse aumento não significou "um paralelo aumento dos índices salariais para a grande maioria dos trabalhadores manuais não especializados."<sup>31</sup> Do ponto de vista urbano, segundo Maricato (2013), a segunda metade do século XX foi um importante momento de modernização da estrutura das cidades brasileiras; desde a ocupação urbana até o interior das moradias, as transformações foram profundas, fato que não significou, entretanto, uma transformação homogeneamente moderna, de modo que o milagre e a modernização possuíam claros limites.

---

<sup>30</sup> **O MILAGRE do Maranhão.** Direção geral de Isaac Rozenberg. Rio de Janeiro: Laboratório Rex Líder, 1970.

<sup>31</sup> GIANNAZI, Carlos. **A Doutrina de Segurança Nacional e o Milagre Econômico (1969/1973).** São Paulo: Cortez, 2013.

Enquanto o crescimento econômico se manteve, o modelo “funcionou” criando uma nova classe média urbana, mas mantendo grandes contingentes sem acesso aos direitos sociais e civis básicos: legislação trabalhista, previdência social, moradia e saneamento.<sup>32</sup>

No que diz respeito à São Luís do final dos anos 1960, uma percepção preliminar dos aspectos do milagre nos leva a identificar que as consequências desse fenômeno foram limitadas, principalmente, para as classes populares. Na medida que surgia, por exemplo, um Conjunto Habitacional ELCA, (Conjunto Habitacional de Alto Padrão, construído pela construtora de mesmo nome, em 1968), pululavam, na periferia da cidade, novas ocupações irregulares, procedentes do crescimento desordenado e do êxodo rural.

De acordo com Flávio Vilaça, as camadas de baixa renda, durante boa parte do século XX, passaram a ocupar “parcelas do espaço urbano desprezadas pelas camadas de mais alta renda, inclusive aquelas junto às ferrovias”.<sup>33</sup> Havia, inclusive, um movimento lento, porém, constante de esvaziamento do centro histórico, representado no bairro da Praia Grande, em favor de áreas mais dinâmicas da cidade. Segundo o cronista J. Cordeiro (1968):

a Praia Grande, outrora o coração de vida e dinamismo do comércio de São Luís perdia espaço. Diversas firmas galgaram as ladeiras para o altiplano da cidade, nas Ruas da Palma, Afonso Pena, Praça João Lisboa; já se destacam as ruas da Paz, do Sol e, principalmente, a Oswaldo Cruz, além do João Paulo, que se transforma num centro de nosso comércio atacadista e varejista.<sup>34</sup>

Naturalmente, esse conjunto de empreendimentos comerciais atraía um grande contingente de moradias, de todos os níveis, para suas cercanias. O caso do bairro do João Paulo é característico, pois aquela região se tornou, em meados dos anos 1960, um espaço de casas sofisticadas, construídas segundo as mais modernas tipologias da arquitetura progressista, porém, cercado por uma série de bairros pobres e com reduzidos serviços públicos. O outrora Caminho Grande, elo entre o antigo centro e um importante ponto de passagem de quase toda a população dos subúrbios, “passou a ligar, também, a herança do trapiche lusitano à influência das residências modernas do João Paulo”. O cronista Celso Anchieta pontuava que a cida-

<sup>32</sup> MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades**: Alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, 2013.

<sup>33</sup> VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo, Studio Nobel, 2001.

<sup>34</sup> CORDEIRO, J. O que é e o que foi. **Jornal do Dia**. 28 jan. 1968, p. 5.

de, aos poucos ia mudando sua fisionomia, mesclando o novo e o velho, o tradicional e o moderno:

a cidade se expande ante o capricho de uma população que se multiplica. Hoje o conjunto arquitetônico de São Luís é formado pela mescla de novos e velhos edifícios (...) A poesia cede por instantes o seu lugar à ciência. É necessário multiplicar o número de profissionais técnicos.<sup>35</sup>

O crescimento físico-territorial – e, para a elite, até espiritual – de São Luís teve como ato paralelo, a consolidação dos bairros populares em meio aos conjuntos de classe média, tais como o “Caratatiua, Jordoa e Sacavém, vizinhos do então subúrbio João Paulo, que se tornou um subcentro funcional.”<sup>36</sup> Portanto, com os planos para São Luís, uma nova cidade surgia, na busca de superar a fisionomia da velha capital, ainda apegada aos estilos urbanísticos e arquitetônicos dos anos 1920 e 1930.

O crescimento geográfico da cidade deveria subordinar-se à construção do eixo norte-sul (que cruzava a região central) e que se estendia desde a ocupação São Francisco, proporcionada pela Ponte da Esperança, passando pela região norte da ilha até a região sul, aonde iriam se localizar o Distrito Industrial, o novo Porto do Itaqui, o campus da Universidade Federal, além do novo bairro operário do Anjo da Guarda. A “guerra” aos casebres, às palafitas, ao mangue e à pobreza seguia, mas era limitada. Naquele contexto de modernização atrelada ao capital, era mais interessante deslocar os símbolos da pobreza para longe; eles deviam ceder espaço para o asfalto e para o concreto. E a população proveniente dos bairros atingidos pelas intervenções, conforme o modelo adotado, seriam transferidas para a distante região do Itaqui.

Vale lembrar que esse fenômeno era uma consequência local de uma tendência nacional da época, onde expandir o território era uma verdadeira “marcha para oeste” que buscava ocupar, tal qual a Amazônia, consideradas como terras devolutas, com a finalidade de promover o tão sonhado crescimento capitalista, ainda que de forma subalterna e autoritária. A estruturação do novo bairro operário do Itaqui (Anjo da Guarda) esteve sob a batuta da CETRAP (Comissão Estadual de Transferência da População), órgão responsável por executar políticas nas novas regiões ocupadas pelo governo. Porém, as sonhadas políticas públicas não passaram da construção de

<sup>35</sup> ANCHIETA, Celso. Entre o Anil e o Bacanga. **O Imparcial**. 29 nov. 1968, p. 5.

<sup>36</sup> LOPES, José Antônio Viana. Caminho grande. In LOPES, José Antonio Viana (Org). **São Luís, Ilha do Maranhão: Guia de Arquitetura e Paisagem**. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008.

humildes palhoças, realizadas, de maneira precária, pelos soldados da Polícia Militar.<sup>37</sup>

A partir de 1969, a capital passou a contar com prefeitos biônicos, na sua maioria engenheiros. O jovem engenheiro Haroldo Olympio Lisboa Tavares foi um dos responsáveis por dar continuidade aos projetos do final dos anos 1960. Com a experiência de ter exercido o cargo de diretor-geral do DER (Departamento Estadual de Estradas de Rodagem) Tavares liderou o processo de expansão da cidade para territórios para além dos rios Anil e Bacanga. A chegada de Sarney marcou, também, a chegada de um grupo de engenheiros, do qual Tavares fazia parte. Sob a liderança de Tavares, um conjunto de soluções foram propostas para a cidade, como a adequação da cidade ao trânsito crescente de automóveis e o lançamento de uma campanha de despalafitação<sup>38</sup> – de poucos resultados práticos. Essa “guerra” às palafitas foi lançada pela prefeitura em 1971 e contou com ampla promoção da mídia, num indício de que a cidade real estava muito distante da cidade desejada. O conjunto viário do centro da cidade, o aterro e a barragem do Bacanga, a construção de casas populares via BNH e a pavimentação pelo interior da ilha, deram ao prefeito, que permaneceu no cargo até 1974, o título informal de idealizador da São Luís moderna<sup>39</sup> pelo menos nos moldes do que desejava a ditadura vigente.

Tendo em vista os anos autoritários, o governo executou todos os seus projetos sob a perspectiva da segurança nacional. A ideologia da marcha para o oeste e a ocupação dos espaços vazios foram componentes que atraíram muita atenção da Ditadura Militar, que se configurou como um aspecto determinante nesse processo de expansão da malha urbana e de transportes em São Luís, a fim de introduzir o Estado do Maranhão e sua capital, no circuito capitalista nacional.

Sem a participação popular no bolo capitalista, a ocupação das novas áreas de São Luís provocou a chegada de grandes “levas de migrantes motivados pela promessa de emprego na região portuária e industrial”,<sup>40</sup> contribuindo para o cresci-

---

<sup>37</sup> CONCLUÍDA a transferência das vítimas do incêndio para o Itaqui. **Jornal do Dia**. São Luís, 10 nov. 1968.

<sup>38</sup> O processo de ‘despalafitação’ foi uma política pública compulsória e de efeitos limitados que previa a erradicação das palafitas, nas áreas de várzea dos Rios Anil e Bacanga. Em 1971 surge a primeira proposta formalizada neste sentido, com o “Programa de Despalafitação de São Luís”, através de convênio entre a Prefeitura e o Banco Nacional de Habitação.

<sup>39</sup> HAROLDO Tavares, ex-prefeito de São Luís, morre aos 80 anos. **O Estado do Maranhão**. 10 jul. 2013.

<sup>40</sup> ARAÚJO, Ed Wilson; RIBEIRO, Marizélia Rodrigues. Do Cais da Sagração ao Porto do Itaqui: a decadência da Praia Grande e a ascensão do “Maranhão Novo”. In: JORNADA INTERNACIONAL POLÍTICAS PÚBLICAS, 8., 2017. **Anais Eletrônicos**. São Luís: Universidade Federal do Maranhão, 2017. Disponível em:

mento desordenado do espaço, trazendo consigo, alguns problemas como a ausência de serviços públicos e a violência urbana, itens que ajudaram a formar o estigma dos bairros periféricos da capital. Apesar da instalação da Universidade Federal do Maranhão na região do Anjo da Guarda, a instituição de ensino superior foi quase que um enclave dos intelectuais e tecnocratas em meio à pobreza – semelhante ao papel das indústrias e o porto, como enclaves do desenvolvimento capitalista periférico em meio às palhoças da periferia da cidade.

Os dilemas da modernidade suburbana atingiam de forma cada vez mais intensa as franjas da cidade; havia a intenção de anunciar parte dos bairros afastados como ícones do moderno, porém, a realidade os aproximava à simbologia típica do subdesenvolvimento brasileiro. A violência era um problema e os serviços públicos mais elementares eram deficitários – apesar da proximidade com a porta de saída de uma das maiores riquezas do país: o ferro extraído das jazidas do Pará, que tinha sua parada final no processo de extração para o exterior.

Havia, segundo Janaina Cordeiro, um discurso que perpassava o campo metafórico de que finalmente o futuro havia chegado.<sup>41</sup> Desse modo, desde os planejamentos preliminares do Itaqui, até as soluções viárias dos anos 1960, o cenário de exclusão e contradições da periferia da capital maranhense, composto por “casebres em meio às usinas”.<sup>42</sup> Assim sendo, as periferias da cidade, ao longo da segunda metade dos anos 1960 foram marcadas – em maior ou menor grau pelo processo traumático de implante do capitalismo limítrofe e autoritário, onde os serviços e políticas públicas, bem como as supostas benesses de um Maranhão Novo, tiveram restringido o alcance.

## Referências

520 MILHÕES de cruzeiros para o Aterro do Bacanga. **O Imparcial**. São Luís, 30 nov. 1966.

AMARAL NETO, Roberval. “Lei Sarney de terras”: conflitos fundiários e resistência camponesa no oeste maranhense nas décadas de 1970 e 1980. In: 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA: HISTÓRIA E O FUTURO DA EDUCAÇÃO NO BRASIL, 2019, Recife, Pernambuco. **Anais Eletrônicos**. Recife: Associação Nacional de História - ANPUH, 2019. Disponível em:

---

[https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2017/pdfs/eixo11/docaisdasagracao\\_aoportodoitaquiadecadenciadapraiaagrandeaaascensaodomaranhonovo.pdf](https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2017/pdfs/eixo11/docaisdasagracao_aoportodoitaquiadecadenciadapraiaagrandeaaascensaodomaranhonovo.pdf). Acesso: 1 nov. 2022.

<sup>41</sup> CORDEIRO, Janaina Martins. **A ditadura em tempos de milagre**: comemorações, orgulho e consentimento. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2015.

<sup>42</sup> GISTELINCK, Franz. **Carajás**: usinas e favelas. São Luís: Minerva, 1988.

[https://www.snh2019.anpuh.org/resources/anais/8/1564957352\\_ARQUIVO\\_ArtigoANPUH.pdf](https://www.snh2019.anpuh.org/resources/anais/8/1564957352_ARQUIVO_ArtigoANPUH.pdf). Acesso: 1 nov. 2022.

ANCHIETA, Celso. Entre o Anil e o Bacanga. **O Imparcial**. 29 nov. 1968, p. 5.

A REVOLUÇÃO de 31 de março não cometeu no Maranhão. **O Imparcial**. São Luís, 14 de out. de 1965.

ARAÚJO, Ed Wilson; RIBEIRO, Marizélia Rodrigues. Do Cais da Sagração ao Porto do Itaqui: a decadência da Praia Grande e a ascensão do "Maranhão Novo". In: 8ª JORNADA INTERNACIONAL POLÍTICAS PÚBLICAS, 2017. **Anais Eletrônicos**. São Luís: Universidade Federal do Maranhão, 2017. Disponível em: <https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2017/pdfs/eixo11/docaisdasagracaoaoportodoitaquiadecadenciadapraiagrandeeaaasce nsaodomaranhaonovo.pdf>. Acesso: 1 nov. 2022.

BITTENCOURT, Drielle Souza. "Maranhão Novo": o primeiro ano do governo José Sarney (1966) através do jornal O Imparcial. In: Monica Piccolo; Fabio Henrique Monteiro Silva. (Org.). **Agentes, agências e imprensa na construção dos Regimes Ditatoriais Contemporâneos**. São Luís: Editora UEMA, 2019, p. 273-296.

CONCLUÍDA a transferência das vítimas do incêndio para o Itaqui. **Jornal do Dia**. São Luís, 10 de nov. de 1968.

CORDEIRO, Janaina Martins. **A ditadura em tempos de milagre: comemorações, orgulho e consentimento**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2015.

CORDEIRO, J. O que é e o que foi. **Jornal do Dia**. 28 jan. 1968, p. 5.

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

FERNANDES, Henrique Costa. **Administrações maranhenses: 1822-1929**. São Luís: Instituto Geia, 2003.

GIANNAZI, Carlos. **A Doutrina de Segurança Nacional e o Milagre Econômico (1969/1973)**. São Paulo: Cortez, 2013.

GISTELINCK, Franz. **Carajás: usinas e favelas**. São Luís: Minerva, 1988.

GOMES, José Tribuzi Pinheiro. **Formação Econômica do Maranhão: Uma proposta de desenvolvimento**. São Luís: FIPES, 1981.

GOVERNO Sarney, dois anos de progresso. **Jornal do Dia**. São Luís, 5 maio 1968.

GUILHON, Maria Virginia Moreira. Sarneísmo no Maranhão: os primórdios de uma oligarquia. **Revista de Políticas Públicas**, v. 11, n. 1, fev-jun, 2007.

HAROLDO Tavares, ex-prefeito de São Luís, morre aos 80 anos. **O Estado do Maranhão**. 10 jul. 2013.

INAUGURAÇÕES de diversas obras marcam o segundo ano de governo do Dr. Sarney. **O Imparcial**. São Luís, 25 jan. 1968.

INVESTIMENTOS da SUDENE no Maranhão. **O Imparcial**. São Luís, 15 mar. 1968.

LACERDA, Carlos. As Revoluções que eu vi. **Revista Realidade**. São Paulo, Edição 00001, p. 31-37, abr. 1966. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=213659&Pesq=lacerda&pagfis=31> Acesso: 1 nov. 2022.

LOPES, José Antônio Viana. Caminho grande. In LOPES, José Antonio Viana (Org). **São Luís, Ilha do Maranhão: Guia de Arquitetura e Paisagem**. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008.

MARANHÃO é o estado menos industrializado do Brasil. **Jornal do Dia**. São Luís, 4 mar. 1966.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: Alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2013.

MORAIS, Natércia Cristyna Freitas. **A ponte da esperança: O símbolo da modernização e do desenvolvimento urbano no governo Sarney (1966-1970)**. Orientador: Prof. Elizabeth Abrantes. 2006. 79 f. TCC (Graduação) Curso de História. Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2006.

NOVOS geradores para a capital. **Jornal do Dia**. São Luís, 6 set. 1968.

**O MILAGRE do Maranhão**. Direção geral de Isaac Rozenberg. Rio de Janeiro: Laboratório Rex Líder, 1970.

CONCLUÍDA a transferência das vítimas do incêndio para o Itaqui. **Jornal do Dia**. São Luís, 10 nov. 1968.

PLANEJAMENTO do Porto do Itaqui. **O Imparcial**. São Luís, 10 jan. 1968.

PONTE do Caratatiua. **O Imparcial**. São Luís, 16 de jun. de 1968.

REIS, José Carlos. **História e Teoria**. Historicismo, Modernidade, Temporalidade e Verdade. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2006.

VAMOS sacudir e romper essa estrutura medieval. **Jornal do Dia**. São Luís, 4 de março de 1966.

VELOSO, Fernando; VILLELA, André; GIAMBIAGI, Fábio. Determinantes do milagre econômico brasileiro (1968-1973): uma análise empírica. **Rev. Bras. Econ.** 2008, vol. 62, n.2.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo, Studio Nobel, 2001.

VÍTIMAS do incêndio do Goiabal serão transferidas para o Itaqui. **O Imparcial**. São Luís, 19 out. 1968.

WELLER, Wivian. A atualidade do conceito de gerações de Karl Mannheim. **Soc. estado**, Brasília, v. 25, n. 2, p. 205-224, ago. 2010.

Recebido em: 01/04/2023

Aprovado em: 30/10/2023