

CARÊNCIA NA MOBILIDADE URBANA EMPACA O TRÂNSITO PARA O SUDOESTE DA ILHA DE SÃO LUÍS: a barragem do Bacanga como via de acesso de veículos mais importante entre o centro e eixo Itaqui-Bacanga

Lack of urban mobility packs traffic to the southwest of São Luis Island: the Bacanga dam as the most important vehicle access route between the center and Itaqui-Bacanga axis

MARTINS, Gersino dos Santos¹

Resumo

Esta pesquisa científica, trata da carência de vias alternativas para melhorar a mobilidade no transporte urbano entre o eixo Itaqui-Bacanga e o centro da cidade de São Luís, é o anseio de quem transita diariamente naquela artéria. Esta situação torna a população refém de um único caminho pavimentado entre essas duas áreas construído desde a década de 1970, a quase 50 anos ou meio século. Enfoca também o crescimento demográfico, comercial e industrial, casas de saúde, universidade, grandes empresas, os bairros dentre outros, como estação de trem, parque botânico, complexo portuário, observando que, só esta via não comporta mais o grande volume de trânsito e congestionamentos constantes. Discutirá também as políticas públicas que foram implementadas ao longo desse tempo, verificando o que se traduziu em eventos positivos ou negativos para uma população que segundo censo de 2007 do IBGE, tinha na época cerca de (200.000) habitantes, e que atualmente chega perto de (300.000), distribuídos nos bairros aquela área. Sem contar às pessoas que se deslocam para trabalhar, estudar e circulam viajando para os municípios da baixada e estados do Norte como é o caso do Pará utilizando ferry-boat, também na direção do Maracanã e BR-135, é provável que essa soma terá um universo bem maior de pessoas.

Abstract

This scientific research, deals with The necessity carpeneing of alternatives to improve the mobility on the urban transport between itchant itchus and the center of the city of San Luis, is the yearning of the people who transitively cotidianiously in that artery. This situation becomes the population of a single paved path between these two areas built since the 1970's, almost 50 years or half century. It also enhances the growth of demographic, commercial and industrial, health care, University, large companies, residential neighborhood, among others, as the train station as the botanical, the portuary Park, and that's just the way that the great volume of traffic and constant traffic volumes and congestion. We all discuss it too He also defeats public policies that were implemented over this time, verifying what was transforming into positive events or negative for a population of 2007 rd iige, had at the time of the 18000, and that currently arrives near (300,000) distributed to bairros that area. Not to mention to the people who move to work, study and circle travel to the downloaded county, and North states as it is the case of the Pará using ferry - boat, also in the direction of maracanam and Br - 135, is likely that this sum will have a greater universe than people.

Palavras-chave: Cidade; Mobilidade; Espaço urbano; Planejamento.

Key-words: City; Mobility; Urban mobility; Planning.

Data de submissão: janeiro de 2019 | **Data de aceitação:** março de 2019.

¹ GERSINO DOS SANTOS MARTINS - Universidade Federal do Maranhão- São Luís. BRASIL. E-mail: gersinosantos@yahoo.com.br

1. INTRODUÇÃO

A pretensão de escrever este artigo não é meramente para falar só dos feitos urbanísticos da cidade de São Luís, embora sendo um assunto de minha preferência como professor de desenho. Gosto de pesquisar a cidade e ler sobre ela, para enaltecer o que de bom foi produzido para sua melhoria observando que isto naturalmente se reverte para o bem de sua população. Evidentemente criticar o que deixou de ser produzido em benefício de sua urbanização é o direito que qualquer cidadão deve exercer. A crítica construtiva favorece reações para mudança de cenários contraditórios, desde que, quem a receba, tenha consciência para julgar e estabelecer diferença entre bem e mal.

O objetivo aqui é observar o que ocorre atualmente com a geografia urbana de São Luís no setor Oeste da ilha, a partir do Centro, tendo como foco direto a mobilidade para aquela área. A cidade que começou a se modernizar através de um novo modelo urbanístico a partir da década de 1960, através de Planos de Desenvolvidimentos que viabilizou projetos de vias importantes como, pontes, avenidas dentre outras artérias. A partir daí a cidade de São Luís cresce e porque não dizer incha, tudo porque não houve um planejamento para conter e ordenar o crescimento, e para fazer com que às Leis de parcelamento do solo fossem respeitadas.

Segundo o Anuário Estatístico do Maranhão, a população de São Luís na década de 1970, era de 265.486 habitantes, atualmente a cidade conta com aproximadamente 1.094.667 habitantes, segundo dados do IBGE. Nota-se que houve um crescimento vertiginoso de sua população, em pouco mais de 4 décadas, esse número elevou-se para 829.181 habitantes. Porém, o trabalho para deixar a cidade compatível com esse crescimento populacional, não foi realizado e se tornou inteiramente desproporcional em vetores como, educação, saneamento básico, segurança e transporte. São dados para serem observados por todos os cidadãos, principalmente das gestões públicas, estadual e municipal.

A fundação da cidade de São Luís, aconteceu em 1612, para 1970, são 358 anos, durante esse período, o seu crescimento demográfico foi muito lento (265.486 habitantes). Conferindo só nesses últimos 49 anos, ela cresceu mais de 20.000 habitantes a cada 10 anos. Mas, isto só serve para reflexão e pesquisa. O que vale mesmo, é o trabalho que gestores irão desenvolver, traçando metas para atingir patamares de níveis elevados no índice de qualidade de vida da população da cidade.

Há um desequilíbrio muito grande entre a cidade que aí está, e a cidade que a população tem direito de tê-la. Nesse contexto Gehl (2013, p.19) fala que:

Caminhar é o início, o ponto de partida. O homem foi criado para caminhar e todos os eventos da vida- grandes e pequenos- ocorrem quando caminhamos entre outras pessoas. A vida em toda sua diversidade se desdobra diante de nós quando estamos a pé. Em cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, o pré-requisito para a existência da vida urbana é oferecer boas oportunidades de caminhar. Contudo, a perspectiva mais ampla é que uma infinidade de valiosas oportunidades sociais e recreativas apareça quando se reforça a vida a pé... Mas nas cidades, há muito mais em caminhar do que simplesmente andar! Há um contato direto entre as pessoas e a comunidade do entorno, o ar fresco, o estar ao ar livre, os prazeres gratuitos da vida, experiências e informação. Em essência, caminhar é uma forma especial de comunhão entre pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura.

Nesse sentido, o crescimento de uma cidade, deve ser baseado no planejamento voltados para as pessoas, entendendo que carros são consequências de uso das pessoas e por isso devem ficar em segundo plano. Todos sabemos o quanto São Luís, é desprovida de passeios públicos, as calçadas são mal planejadas algumas até intransponíveis criando dificuldades para as pessoas idosas ou crianças, e principalmente as de necessidades especiais. Algumas vias, mesmo nas áreas novas e modernas, algumas das calçadas não correspondem com a realidade das normas de acessibilidade.

A cidade antiga, teve seu planejamento urbano pautado de acordo com as *Ordenanzas de Descumbrimiento*, não se vai tratar aqui da sua estrutura voltada para as questões do urbanismo, da arquitetura e do design atuais. Embora sabendo que naquela época já se pensava primeiro nas pessoas em detrimento dos veículos, até porque estes não existiam, no máximo uma charrete. Então as ruas e as calçadas são estreitas, mas, compatíveis para a circulação ou mobilidade das pessoas. Para quem não conhece São Luís, segue uma síntese histórica.

A chegada dos franceses no Maranhão, para fundar a França Equinocial, não foi de surpresa, antes houve uma certa negociação com os nativos da ilha, os Tupinambás que a chamavam de Upaon-açu, que quer dizer Ilha Grande, na língua deles. Após a acolhida por parte dos índios, Daniel de La Touche, e seus auxiliares escolheram o local para fincar o Marco Fundacional, simbolizado com uma Cruz de madeira, consolidando aquele momento histórico, com nome original de Forte Saint Louis, em homenagem a Luis XIII, Rei- Menino da França.

O local foi escolhido entre os canais do Rio Anil e Bacanga, de frente para a Baía de São Marcos, em um promontório de mais ou menos 33m de altura, guarnecido estrategicamente pela Ponta d' Areia e de São Francisco (Jevirée naquela época).

Segundo d' Abbeville (1975, p. 58), “ os senhores de Rasily e La Ravardière, desejando construir um forte para segurança e defesa da povoação, escolheram um local estratégico, com características favoráveis, próximo ao único porto da Ilha do Maranhão capaz de abrigar navios de mil a mil e duzentas toneladas, com segurança”.

Sabe-se também, que após esse ato fundacional, completados três anos, em 1615, os franceses foram expulsos pelos portugueses que aqui chegaram comandados pelo Capitão-Mor, Jerônimo de Albuquerque, o qual deu ultimato aos gauleses para saírem do Maranhão. Houve confronto e os portugueses venceram os franceses na batalha de Guaxenduba. Sobre o comando de Jerônimo de Albuquerque, como primeiro governador do Maranhão, a ele coube organizar administrativamente a cidade. Entre as medidas principais, ordenou que o engenheiro-mor do Brasil, Francisco Frias de Mesquita, que executasse um plano urbanístico com arruamento para a cidade de São Luís, onde o qual teria que obedecer às normas da coroa portuguesa, segundo Lopes (2008, s.p.):

Frias de Mesquita adotou na traça de São Luís as *Ordenanzas de Descubrimiento, Nueva Población y Pacificación de las Indias*, de 1573, incluídas nas Ordenações (ou instruções) Filipinas, que no campo urbanístico refletiram as expectativas renascentistas de beleza, simetria e ordenação racional dos espaços públicos, surgidas com a descoberta do desenho em perspectiva. A União Ibérica (entre 1580 e 1640) quando a coroa Portuguesa esteve sob o domínio espanhol, determinou este desenho próprio e particular ao desenvolvimento do núcleo urbano.

O arruamento de São Luís no seu traçado primitivo e original, foi planejado em malha ortogonal de acordo com a posição das ruas voltadas para a iluminação natural e ventilação também, como se pode observar no mapa (Fig.1) desenvolvido pelos holandeses. O Maranhão foi alvo de uma outra invasão, desta vez os holandeses que em 1641 se apossaram da Cidade de São Luís, promovendo muitas destruições e saques na cidade. Após travarem algumas batalhas sangrentas estes foram derrotados e expulsos do Maranhão pelas tropas comandadas por Teixeira de Melo.

Figura 1: Registro do traço urbano de São Luís em mapa de 1641 por Johannes Vingboons



Fonte: notempodosreis.wordpress.com, 2016

A cidade de São Luís possui espaços tão próprios e tão particulares que a tornam singular, pela sua posição geográfica, história e formação cultural de seu povo. Nesse sentido, esses fatores podem contribuir para elaboração de formas condscendentes com sua paisagem, sua história, com o processo de desenvolvimento e crescimento da cidade. É uma cidade que oferece pelo menos dois cenários distintos. Um com área urbana tombada, antiga, onde teve seu embrião fundacional francês e colonizada pelos portugueses, e o outro com área completamente moderna.

Estes dois fatores sugerem aos urbanistas, designers, pesquisadores, geógrafos dentre outros estudiosos da cidade, aproximação, na tentativa de propor soluções que favoreçam melhor a qualidade de vida de sua população. Com a expansão de sua mancha urbana, provocada pelo crescimento populacional, faz de São Luís, uma cidade com mais de um milhão de habitantes, enfrentar problemas sérios de infraestrutura, em áreas fundamentais já citadas. Dentre outros fatores, os problemas foram provocados, na sua maioria, por gestões ineficientes, tanto municipal quanto estadual.

As cidades de um modo geral são vistas e estudadas por especialistas dentro de uma visão crítica no sentido de apontar e tentar atenuar grandes problemas nelas existentes. Quer seja na sua demografia, moradia, trânsito, mobilidade urbana, segurança, sistemas de saúde, educação dentre outros fatores, que sempre foram vistos como principais entraves ao bom convívio nos grandes centros urbanos.

Possuir principalmente, esses problemas equacionados será a cidade ideal para seus habitantes e todos aquelas pessoas que quiserem usufruir de uma forma ou de outra de um espaço que ofereça boa qualidade de vida. Pode-se perguntar se é possível a existência de uma cidade sem problemas, perfeita, sem conflito? Entende-se que as cidades são feitas para as pessoas residirem, trabalharem, fazerem turismo dentre outras atividades, entende-se também que, os problemas e conflitos, em grande parte, estão configurados nelas, isto é, nas pessoas. Nesse sentido vejamos o que escreve Lynch (2012, p. 45):

As cidades são construídas e conservadas por uma série de agentes: famílias, empresas industriais, gabinetes urbanos, promotores, investidores, agências reguladoras e de apoio, empresas de serviços públicos e muitos outros. Cada um destes elementos tem os seus próprios interesses e o processo de decisão é fragmentado, plural e marcado por acordos. Alguns destes agentes são dominantes, orientadores; outros seguem estes líderes.

Os agentes orientadores a que se reporta Lynch, são as grandes instituições financeiras, como ele comenta, que as mesmas estabelecem as condições de investimentos e promovem o grau e a qualidade do crescimento urbano e que grandes promotores que constroem grandes extensões das próprias cidades, é uma situação peculiar nos Estados Unidos, seu país. Aqui em São Luís, observa-se que as grandes empresas principalmente do setor imobiliário, aquelas que se encarregam de dar outra fisionomia à cidade, porém, os interesses muitas vezes ultrapassam os limites da legalidade, quando se trata por exemplo, do meio ambiente, obras de boa qualidade dentre outros problemas.

As implicações de se construir uma cidade mais digna, além de passar pela responsabilidade do poder público e suas gestões, muitas delas capciosas, no trato do dinheiro público, passa também pela questão cultural do seu povo e do empresariado de forma geral. Diante dessa situação, as responsabilidades com as obras para benefícios da cidade e de seus habitantes, são colocadas em patamares inferiores, para que o proveito disso seja mais vantajoso. As fiscalizações ineficientes, sem a devida atenção e seriedade, contribuem para que a coisa pública e a privada não funcionem como deve e o prejuízo é sempre da sociedade.

Em São Luís, as gestões que sempre foram conduzidas por grupos políticos antagônicos, em que a pauta dos discursos, gira em torno das críticas destrutivas entre um grupo e outro, na pretensão de ocupar espaços midiáticos para atrair o eleitorado. Fato que não contribui em nada para realizações positivas e concretas em favor do povo, é uma das razões das consequências desagradáveis do seu desenvolvimento.

Porém, o trabalho que deve ser efetivamente realizado, fica distante das discussões que poderiam servir para desenvolver a cidade e o estado também.

O que vem ocorrendo nas últimas décadas é que os componentes de mobilidade urbana, como por exemplo, as principais vias, que são extremamente necessárias para dar fluidez ao trânsito, tem se concentrado mais para o lado Nordeste e Leste da cidade, que já possuem uma malha urbana considerável. A área que pertence a região Noroeste, (Fig. 2) está carente de uma intervenção qualificada para atenuar o trânsito da Barragem do Bacanga, de forma que ela deixe de ser a única via com trajeto curto, que permite realizar a travessia de um lado para outro em poucos minutos, isto há quase 50 anos. Trataremos desse assunto mais adiante.

Figura 2: Vista espacial da área Itaqui – Bacanga/Centro Histórico de São Luís.



Fonte: Adaptado do Google Earth, 2018

2. PORTO DO ITAQUI

Em São Luís não havia porto, navios e barcos ancoravam em frente ao Palácio dos Leões, e a estiva era feita através de catraieiros, que usavam um tipo de canoa que se chamava catráia, para fazer a retirada das cargas dos navios e barcos, vindos da baixada maranhense, até chegar em terra firme, na Rampa Campos Melo, daí a carga era conduzida em carroças até os armazéns que ficavam no Centro Histórico. Catraieiros e estivadores eram coordenados por um poderoso sindicato na época tanto politicamente quanto socialmente.

Na década de 1950 poucos imaginavam que o Porto do Itaqui se transformaria num potente vetor do transporte marítimo, de expressão nacional, sendo atualmente classificado como o sexto porto mais importante do Brasil, o segundo mais profundo do mundo. Porém, para fazer a ligação Centro-Porto e vice-versa, seria necessário construir uma barragem ou uma ponte sobre o Rio Bacanga. Os gestores da época, com embasamento técnico, acharam que a melhor solução seria a barragem, pois assim resolveriam outro problema, as inundações constantes que sempre ocorriam quando das marés de sizígia, as águas adentravam nas casas ribeirinhas.

Os procedimentos para isso, deveriam ser tomados de acordo com um planejamento advindo do poder público, nesse caso, o Estado, através da Superintendência do Desenvolvimento do Maranhão – SUDEMA, criada no governo de José Sarney (1966-1970). Era ela como órgão de desenvolvimento do estado, que deveria ter a responsabilidade de traçar e supervisionar o plano para desenvolver o Estado e que na realidade, nessa ação desenvolvimentista, outros grandes projetos foram alavancados, como exemplo a Barragem de Boa Esperança, no Rio Parnaíba que divide o Maranhão do Piauí, entre outros.

Por volta de 1918, houve o primeiro movimento para implantação de um porto na área do Itaqui, cinco anos após, surge através do Decreto nº 16.108 de 31 de julho de 1923, o desenvolvimento do projeto para a construção do Porto do Itaqui. Só que isto não ocorreu de imediato, o tempo foi passando e só veio a se consolidar 43 anos depois, 1966. O acesso para chegar até lar, era difícil, poderia ser feito através de embarcações ou então por terra com um percurso de 36 km, por este problema pensaram na construção de uma barragem, a qual reduziria a distância para 9 km.

O local do antigo Porto de São Luís, escolhido pelos franceses quando ali se estabeleceram em 1612, serviu a cidade praticamente até o início das operações do Porto do Itaqui, em 1974. Em 1918, o Decreto nº 13.133, de 7 de agosto, previa a construção de instalações para acostagem ligadas ao centro comercial do município de São Luís, com a empresa C.H. Walker & Co. Ltda., contratada para executá-las. No entanto, tais obras, definidas por meio da concessão outorgada pela União ao Governo Estadual pelo Decreto nº 13.270, de 6 de novembro de 1918, não prosperaram. Assim, a concessão às obras foi extinta pelo Decreto nº 16.108, de 31 de julho de 1923, surgindo, então, o desenvolvimento do projeto para a construção do Porto do Itaqui. Os estudos realizados em 1939 pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação, do Ministério da Viação e Obras Públicas, indicaram a região de Itaqui para a criação de um porto no Maranhão (EMAP, 2016).

Toda perspectiva para construção do porto em Itaqui se materializou, pensamento e planejamento, deram certo, a área tem consolidados atualmente, não só um porto, mas, um complexo portuário com 3 terminais funcionando, sendo um da Alumar. Em futuro breve, mais 2 terminais entrarão em operação, um deles está sendo construído, na localidade Cajueiro, e o outro será construído perto do Porto da Vale, no Itaqui, para transportar celulose da Suzano e um conglomerado de empresas, estabelecendo assim, um conjunto portuário de expressão internacional, recebendo navios de até 420 mil toneladas, sendo de grande relevância para a economia local.

Visto que, no complexo da Ponta da Madeira quem opera é a Vale do Rio Doce, com minério de ferro, todos os terminais funcionam cada qual com seus mix de produtos de exportação e importação, os quais são: minério de ferro, minério de alumínio, combustíveis, grãos de soja e milho, gás, dentre outros produtos. As grandes empresas que operam na área, produzem milhares de empregos, sendo que a maioria delas, fazem o transporte de seus funcionários em ônibus fretados de empresas local, trafegando pela Barragem do Bacanga. Por conta disso temos então, um tráfego intenso nos dois sentidos nos horários de pico, chama a atenção os engarrafamentos constantes que se formam ali.

3. BARRAGEM DO BACANGA E EIXO ITAQUI - BACANGA

Até mais ou menos o meado da década de 1960, o Rio Bacanga corria livre para a baía de São Marcos, sendo atravessado apenas por canoas de alguns pescadores que habitavam às suas margens. E já estava em curso a inquietação para que São Luís tivesse um plano que viesse lhe dar a perspectiva de crescimento urbanístico e assim prepará-la para o futuro.

Através do Plano de Expansão da Cidade de São Luís, em 1958, do engenheiro Ruy Ribeiro Mesquita, diretor do DER – MA, Departamento de Estrada de Rodagem do Maranhão, incorporava à idealização de traçados urbanísticos para a Cidade de São Luís, além da construção de vias para modernização da cidade, o importante é que o plano apontava o seu vetor urbanístico para o Noroeste d a Ilha, ou seja, tratava da ligação da área do Centro Histórico com Bacanga-Itaqui até o Maracanã dentre outras comunidades adjacentes. Ao mesmo tempo que incorporava também, a perspectiva de realizar o antigo sonho dos políticos da época que era a construção do futuro terminal portuário. Sobre o Plano de Expansão, Lopes e Silva (2008) comentam:

Finalmente o antigo encontrará o seu reverso, o moderno, gestado desde a década de 1950, através de instrumentos de planejamentos como o Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958) do ex-prefeito Rui Mesquita, que fornecerá os subsídios para o Plano Rodoviário da Ilha de São Luís (Lei n.º 1332, de 27 de dezembro de 1962) e o Plano Diretor de São Luís, de 1974.

Em 1968, começa a ser construída a Barragem do Bacanga, (Fig. 3) a qual foi concluída em 1973. Uma obra de grande significado para a cidade de São Luís, é ela que faz toda a mobilidade do transporte em direção ao eixo Bacanga-Itaqui saindo do Centro ou ao contrário também, sem ela, teria que fazer um longo percurso para ir ou vir de carro, 36km já mencionado. Com cerca de 800m de comprimento, duas pistas de rolamento asfaltadas, com duas faixas cada pista, canteiro ao centro e, no final sentido Centro - UFMA, foi construída a comporta que controla o volume de água do lago localizado a margem esquerda de quem vai para o porto.

Figura 3: Vista aérea da Barragem do Bacanga/comportar



Fonte: Lopes, 2008

Os principais objetivos para a construção da barragem foram: 1) ligar através de rodovia a cidade ao Porto do Itaqui, que reduziria a distância para 9km; 2) controlar o fluxo e refluxo de água (jusante e a montante) da represa que seria formada, hoje lago do Bacanga, através da comporta; 3) Tornar possível a ocupação imobiliária favorecida com a sua construção, visto que com o crescimento da cidade seria evidente e novos moradores ocupariam aquela área.

O Eixo chamado de Itaqui – Bacanga, é formado pela Barragem que contém o leito da Avenida dos Portugueses, que começa no bairro Madre Deus chegando até o Porto do Itaqui, nesse ponto se conecta com a Av. Engo. Emiliano Macieira que segue até se encontrar com a BR 135. Todo o trecho contém nas margens esquerda e direita muitos empreendimentos. Ao atravessar a barragem chegando em terra firme, sentido Porto, lado esquerdo, está localizada a Universidade Federal do Maranhão - UFMA, ao lado direito em frente a UFMA, localiza-se o Corpo de Bombeiros e UPA, Unidade de Pronto Atendimento, a partir daí existem outros empreendimentos até chegar ao Porto. Após o Porto, seguindo pela Av. Engo. Emiliano Macieira, começa o Distrito Industrial de São Luís, o qual foi planejado para receber todos os empreendimentos dessa ordem.

À mesma época foi dado início da construção do Anel Viário, que serviu para a retirada de circulação do trânsito do Centro Histórico, que até então era feito por caminhões, automóveis, bondes e carroças que se inter cruzavam ali. Serviu também para que a partir dele, outras vias importantes se conectassem. Além de alternativas para que as ruas dos bairros que o circundam desembocassem nele, antes disso, essas ruas acabavam sempre na beira do mangue ou em apicuns. Então pode se imaginar a importância dessa obra para o trânsito da cidade, entendendo-se a situação caótica se ela não existisse.

Para sua construção foi necessário colmatar toda a área do entorno do Centro Histórico saindo da Praia Grande, passando pelos bairros, Portinho, Desterro, Madre Deus, Lira, Belira chegando até a Vila Passos. Onde tempos depois foi construído o Viaduto do Monte Castelo para dar continuidade à construção da pista do Anel Viário que passa por baixo deste indo encontrar-se com a Avenida Beira Mar, antes passando pelos bairros da Camboa e Jenipapeiro. Então um sistema de vias tem início no Anel Viário, como a Pontes de São Francisco, Barragem do Bacanga, Avenida dos Africanos, Avenida Kennedy que o atravessa, Avenida Getúlio Vargas que passa por cima sobre o Viaduto do Monte Castelo, mas, dar acesso ao Anel, Avenida Luís Rocha, Avenida Quarto Centenário na Camboa e Ponte Bandeira Tribuzi e muitas ruas que lhe dão acesso.

4. CONCLUSÃO

O crescimento de uma cidade, deve ser baseado num planejamento voltado para as pessoas, entendendo que carros e outros veículos, são consequências de uso delas, e por isso devem ficar em segundo plano. Sabe-se o quanto São Luis, é desprovida de passeios públicos, mobiliário urbano, ciclovias dentre outros equipamentos públicos. Existe uma coisa básica que permite fazer em rápida análise o quanto os cidadãos desta cidade estão distantes do interesse das gestões públicas. É só observar as calçadas de ruas e avenidas e de outros logradouros, o quanto isto traz problema para a mobilidade, criando dificuldades para acesso de pessoas idosas ou crianças, e principalmente as de necessidades especiais. Muitas delas não correspondem à realidade do urbanismo.

Aqui não se trata de condenar esta ou aquela gestão, ao longo do seu desenvolvimento a cidade de São Luís sempre teve altos e baixos nos seus feitos administrativos, aliás, muito mais baixo do que alto. Pensar a cidade é ter a percepção das necessidades básicas de sua população e trabalhar para supri-las, cujos carros chefes são: educação, saúde estando aqui incluído o saneamento básico, segurança e o urbanismo incluindo transporte. Os paradigmas da modernidade na área da urbanização, não são mais segredos para urbanistas, arquitetos, designers, engenheiros, geógrafos dentre outros profissionais da área.

Daí que todos os problemas, para desenvolver a cidade de São Luís com resultados positivos, parece estar sendo atravessado por políticas inadequadas, onde o interesse individual ou de grupo, se sobrepõe as necessidades coletivas, isto é, da população que paga impostos para recebê-lo em forma de benefícios. São observadas quase que diariamente, denúncias envolvendo gestores que desviam dinheiro público, enquanto escolas ficam sem funcionar, porque falta, transporte, merenda, estradas, ou então o colégio não tem as coisas básicas para funcionar e os hospitais ou postos de saúde não tem médicos, remédios dentre outras coisas negativas.

A cidade pode ser vista como uma história, um padrão de relações entre grupos humanos, um espaço de produção e de distribuição, um campo de força física, um conjunto de decisões interligadas ou uma arena de conflitos. Existem valores incorporados nestas metáforas: continuidade histórica, equilíbrio estável, eficiência produtiva, decisão e administração capazes, interação máxima ou evolução da luta política. Certos intervenientes transformam-se em elementos decisivos na modificação de cada perspectiva: líderes políticos, famílias e grupos étnicos, investidores importantes, técnicos de transportes, a elite que toma decisões, as classes revolucionárias. Do ponto de vista da teoria normativa, estas teorias funcionais possuem algumas deficiências comuns (Lynch, 1981, p. 44).

Diante das necessidades, que a população se acostumou a ter mesmo reclamando, se sobrepõe a elas, o autoritarismo camuflado das gestões, a vaidade do cargo, que após as eleições o povo passa a não ter mais voz, e por isso se torna refém e espectador, de um sistema administrativo impositivo. Até porque, quase tudo depende dos “poderes”, que se apodera das forças políticas, sobre a égide de um discurso “democrático” querendo fazer com que o povo acredite que ele é o dono poder, já sabendo que não resolver suas questões. Mesmo sabendo do futuro blefe parlatorial, o cidadão ainda tem dificuldade de se organizar para reivindicar aquilo que de fato é seu, isto porque, por vezes, lhe falta conhecimentos dos direitos que realmente tem.

Na maioria das cidades brasileiras, as prefeituras tratam a destinação de recursos públicos, quase sempre para resolver primeiro as questões urbanas dos espaços “nobres” onde residem as pessoas mais abastadas ou da elite. E sempre dificultam alocar recursos para as áreas mais pobres, alegando falta de verbas, por exemplo os bairros de periferias que sofrem por falta de políticas, que qualifiquem o saneamento nos espaços urbanos, tais como: esgoto, calçamento de ruas, trato de galerias que correm a céu aberto, córregos, lixeiras para coleta organizada ou seletiva do lixo. Os recursos que são públicos devem ser alocados igualmente já que todos habitam a mesma cidade. Esse é o entendimento de Souza e Rodrigues (2004):

A redução das desigualdades socioeconômicas e da segregação residencial também passa ou pode passar, sem dúvida, pela transformação de forma como é feita a distribuição e a alocação dos recursos públicos pelas prefeituras. Para atingir esse objetivo, um dos desafios é mudar a forma com que os recursos públicos são utilizados no espaço urbano. Tradicionalmente, os recursos são distribuídos de forma desigual. As áreas mais ricas consomem a maior parte dos recursos, enquanto as áreas mais pobres sofrem com a escassez de investimentos.

Basicamente, esse é um dos pontos que vai reforçar esta conclusão. A área Oeste da cidade, cuja povoação foi constituída por pessoas pobres, gentes saídas da invasão do Goiabal por ocasião de um incêndio foram transferidas para aquela área, outras saídas das palafitas da parte baixa e alagada dos bairros do Lira e Belira, quando da construção do aterro para as obras do Anel Viário, no final da década de 1960 e início da de 1970, atualmente esse espaço forma o bairro da Areinha e parte do Monte Castelo, e ainda outras de famílias oriundas da Baixada Maranhense.

Toda essa área que está localizada a Oeste, onde se encontram uma diversidade de empreendimentos, alguns públicos como: Campus da Universidade Federal do Maranhão e algumas casas de saúde municipal e estadual, colégios, Estaleiro Escola², Parque Estadual do Bacanga e a maioria de iniciativa privada.

Compõem ainda aquele espaço, os bairros, Sá Viana, Vila Embratel, Vila Bacanga, Alto da Esperança, Fumacê, Residencial Piancó, Parque das Palmeiras, Inhaúma, Anjo da Guarda, Vila São Luís, Vilas Mauro Fecury I e II, Vila Nova, Bonfim, toda área da sede da Vale do Rio Doce e outros empreendimentos de pequeno, médio e grandes portes, descrito adiante. Alguns pesquisadores dividem a área em microrregiões, como segue:

Constituída por 60 bairros, organizados em cinco microrregiões (Anjo da Guarda, Vila Maranhão, Vila Ariri, Vila Bacanga e Vila Embratel) e uma população estimada em 200.000 habitantes, a área Itaqui-Bacanga é dotada de extraordinária riqueza cultural oriunda das diversas influências que interligam sua formação. Desde as populações pré-cabralianas, passando pelos africanos, diversas etnias contribuíram para a constituição de um variado e complexo quadro cultural (ACIB³, 2017, p. 1999).

Sabe-se que esse é um espaço bastante povoado, estima-se que esses dados de 2007 já foram ultrapassados e que atualmente o número de habitantes seja mais elevado. O IBGE, como fonte primária e de confiança, não forneceu o número de habitantes daquela área. Divulga-se a estimativa de um jornal de circulação estadual, O Imparcial que atribui só na área do Bairro Anjo da Guarda, 300.000 habitantes.

Grande parte das comunidades desses bairros, foram erguidas, com esforço dos próprios moradores, principalmente nas invasões, que geralmente com a liderança de alguém do meio deles, fundam associações comunitárias para se garantirem e para fazerem suas reivindicações. Elegem ou aclamam um presidente, que logo se torna o alvo principal das ações políticas, de vereadores, deputados, dentre outros, que surgem em época de campanha eleitoral, transformando este em cabo eleitoral junto da sua comunidade.

² Escola de aprendizes na tradição de construção naval de embarcações artesanais, nas margens do rio Bacanga.

³ Associação Comunitária Itaqui Bacanga. Revista Brasileira de Biblioteconomia e Documentação – v. 13, n. esp. CBBD 2017. Disponível em: <file:///C:/Users/Levi%20Le%C3%B3nido/Downloads/967-3455-1-PB.pdf>

Esses bairros, ou microrregiões, compõem com o espaço ocupado pela Vale do Rio Doce, que tem sua sede administrativa e seus empreendimentos na Ilha de São Luís, que além do porto, tem Parque Botânico, estação de trem de passageiros, e os trens que conduzem o minério de ferro e outros vindo da Serra dos Carajás até o Pátio de Estocagem, Fábrica de Pelotização. Sendo que essa estrada de ferro da Vale se conecta com a Ferrovia Norte-Sul, que mantém a perspectiva de um projeto de exportação de produtos dos estados do Tocantins, Piauí e Bahia, pelo porto do Itaqui, que junto com o Maranhão formam a sigla, MATOPIBA. Além da área da Vale com seu porto, ainda tem os portos de Itaqui e da Aluma, outros grandes empreendimentos como os terminais de grãos, de combustíveis diversos, Distrito Industrial. Sendo que a Vila Maranhão mais a sudoeste, também faz parte da área.

Todo este contingente de pessoas, que reside, trabalha, estuda, viaja, utiliza a barragem do Bacanga para ir vir, de carro próprio, de ônibus, motocicletas, bicicletas (sem ciclovias) e caminhando. A mobilidade desse conglomerado no horário de pico, transforma aquela artéria em problema de difícil solução, principalmente quando acontece um acidente, em uma das vias, manifestações populares, greves na Universidade, rompimento da adutora que passa pela lateral da barragem, dentre outras coisas, interrompe por completo todo o trecho (Figs. 4 e 5). De onde se conclui que todo eixo Centro, Itaqui-Bacanga saturou.

Figura 4: Protesto popular bloqueia a barragem do Bacanga - 2007



Fonte: Imirante, 2007

Figura 5: Protesto dos estudantes da UFMA na barragem do Bacanga.



Fonte: Pinto, 2013.

Vejamos a reclamação de um presidente de associação da área, Maciel Gomes:

Quanto à mobilidade urbana, não só o Anjo da Guarda sofre, mas toda a região Itaqui-Bacanga. Em decorrência de a barragem ser o único meio de acesso para entrada e saída, quando ocorre algum acidente ou um fato que obstrua o trânsito nesse perímetro, todos os bairros e localidades, inclusive a Universidade Federal do Maranhão (UFMA), são afetados. Todos ficam prejudicados, não apenas os moradores, mas estudantes e trabalhadores. Se houvesse uma interligação da Praia Grande com as comunidades do Tamancão, Vila Nova, Anjo da Guarda e Praia da Guia, de forma que os mangues e ecossistemas que estão ao nosso redor não sejam afetados, com certeza viabilizaria e melhoraria esta região”, salientou Gomes⁴.

A tentativa de melhorar a situação com a retirada da rotatória, da cabeceira da barragem, alongando os retornos, não surtiu o efeito desejado, porque o problema foi para outro lugar, a confluência entre duas pistas, lugar em que os motoristas têm que se juntar na mesma trajetória. Então, as soluções não vão ser encontradas através de medidas simples, improvisadas. Ou requalifica-se todo o eixo, para ainda ser utilizado por mais algum tempo, ou tem que ser construída outra ponte. A requalificação ameniza, vai apenas mitigar ou adiar a situação, porque a barragem é eixo único, qualquer interdição vai obstruir todo ele, ninguém vai e nem vem.

⁴ Disponível em: <https://oimparcial.com.br/noticias/2015/09/saiba-como-surgiu-o-bairro-anjo-da-guarda/>.

Ressaltando-se novamente, que a Barragem do Bacanga, está para fazer meio século, e até o momento o poder público ainda não tomou as providências de construir outro acesso para aquele lado Noroeste da cidade. Dessa forma, é prudente pensar na evidente perspectiva de crescimento cada vez maior, não só demográfico, mas, também empresarial e industrial para aquele espaço.

Assim, fica patente que as ações do poder público se dar mais para um lado do que para o outro, isto é, a alocação dos recursos sai na dianteira para atender as áreas em que os moradores têm poder aquisitivo mais proeminente, e para o lado excludente ou segregado, as ações vão a passo de cágado. Diante do tempo, quase 50 anos, não colocar no seu planejamento a execução de um projeto para beneficiar uma coletividade que produz e, lhe traz receitas fiscais robustas, não há discurso que convença as pessoas por mais ingênuas que sejam.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Braga, R. (Org.), & Carvalho, P. F. (2000). *Política urbana e cidadania*. Rio Claro: Laboratório de Planejamento Municipal- Deplan – UNESP – IGCE.

Conceição, V. P., & Costa, M. J. M. (2017). A “Biblioteca Semente Social” da área Itaqui-Bacanga em São Luís do Maranhão: produção cultural e desenvolvimento comunitário da região. *Revista Brasileira de Biblioteconomia e Documentação*, 13, n. esp, 1-6.

D’ Abbeville, C. (1975). *História da Missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão*. São Paulo: Ed. Itatiaia.

Espírito Santo, J. M. (Org.) (2006). *São Luís: uma leitura da cidade*. Prefeitura de São Luís / Instituto de Pesquisa e de Planificação da Cidade. São Luís Instituto da Cidade.

Braga, R., & Carvalho, P. F. (2000). *Estatuto da Cidade: política urbana e cidadania*. Rio Claro: UNESP.

Gehl, J. (2013). *Cidades para pessoas*. São Paulo: Editora Perspectiva.

Kohlsdorf, M. E. (1996). *A apreensão da forma da cidade*. Brasília: UNB.

Lamas, J. R. G. (2004). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. (3.^a ed.). Lisboa: Gulbenkian.

Lopes, J. A. V. (Org.) (2008). *São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara: guia de arquitetura e paisagem*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección de Arquitectura y Vivienda. Sevilha: Ed. Bilingüe.

Lynch, K. (1997). *A imagem das cidades*. São Paulo: Martins Fontes.

Lynch, K. (2012). *A boa forma da cidade*. Lisboa: Edições 70.

Meireles, M. (2001). *História do Maranhão*. São Paulo: Editora Siciliano.

Souza, M. L., & Rodrigues, G. B. (2004). *Planejamento urbano e ativismos sociais*. São Paulo: Editora Unesp.

WORDPRESS (2016). *O traçado das cidades brasileiras*. Disponível em: <https://notempodosreis.wordpress.com/2016/05/23/13/>