EIXO TEMÁTICO 1: DOCUMENTAÇÃO

A CONTRIBUIÇÃO DO ENGENHEIRO FREITAS DINIZ PARA O CONSTRUÇÃO DA CIDADE MODERNA DE SÃO LUÍS – MA.

LUNA, MARIA LUIZA FREITAS DINIZ (1)
1. Arquiteta e Urbanista, Centro Universitário UNDB, mlfdluna@gmail.com

LOPES, JOSÉ ANTONIO VIANA (2)
2. Arquiteto e Urbanista, Centro Universitário UNDB, jose.lopes@undb.edu.br

RESUMO

A cidade de São Luís passou por diversas transformações, marcadas pela elaboração de planos que objetivavam favorecer seu crescimento e mitigar os problemas já existentes no espaço urbano, elaborados por corpo técnico capacitado, que por diversas questões políticas e sociais fora excluído da memória coletiva da história da cidade. Portanto, este trabalho tem o intuito de efetuar o resgate à memória do engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto, abordando sua atuação enquanto urbanista, após formar-se na Escola Nacional de Engenharia do Brasil, quando retorna ao Maranhão e desempenha importante atuação à frente de diversos cargos públicos, estudando, planejando e implantando diversas soluções que geraram impactos significativos na configuração do espaço urbano contemporâneo da cidade, de modo a consolidar tendências de crescimento, através da promulgação do Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965), com o estudo, análise e adaptações do Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958), proposto pelo engenheiro Ruy Mesquita.

PALAVRAS-CHAVE: planejamento urbano; tendências de crescimento; espaço urbano; cidade moderna.

THE CONTRIBUTION OF THE ENGINEER FREITAS DINIZ TO THE CONSTRUCTION OF THE MODERN CITY OF SÃO LUÍS – MA.

ABSTRACT

The city of São Luís has undergone several transformations, marked by the elaboration of plans that aimed to favor its growth and mitigate the problems already existing in the urban space, prepared by a qualified technical staff, which for various political and social issues had been excluded from the collective memory of history. of the city. Therefore, this work aims to rescue the memory of the engineer Domingos de Freitas Diniz Neto, approaching his role as an urban planner, after graduating from the Escola Nacional de Engenharia do Brasil, when he returned to Maranhão and plays an important role at the head of several public offices, studying, planning and implementing various solutions that have generated significant impacts on the configuration of the contemporary urban space of the city, in order to consolidate growth trends, through the promulgation of the Rodoviário do Estado do Maranhão Plan (1965), with the study, analysis and adaptations of the São Luís City Expansion Plan (1958), proposed by the engineer Ruy Mesquita.
KEYWORDS: urban planning; growth trends; urban space; modern city.

INTRODUÇÃO

No século passado, a cidade de São Luís passou por diversas transformações, marcadas pela elaboração de planos que objetivavam favorecer seu crescimento e mitigar os problemas já existentes no espaço urbano. Domingos de Freitas Diniz Neto, engenheiro por formação, trabalhou ativamente na elaboração e execução do Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965) o qual é pouco conhecido, simbolizando, assim, a existência de um acervo não catalogado e inédito.

Nascido em uma família da oligarquia rural em Araoises (MA), Freitas Diniz mudou-se para o estado do Rio de Janeiro para cursar sua graduação em engenharia civil na Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil. Regressou ao Maranhão no final da década de 50, onde exerceu a profissão de engenheiro civil de maneira ativa até a segunda metade da década de 60, estando a frente de cargos públicos notáveis.

A cidade de São Luís passou por diversas transformações que tiveram influência direta na criação e expansão do espaço urbano da cidade. Estas transformações, realizadas para atender aos interesses da coletividade para promover qualidade de vida, lazer, e conforto, são comumente identificadas por seu período e governo, excluindo-se o corpo técnico responsável por viabilizar, projetar e executar estas obras. Deste modo, o homem habita o meio natural, deixa suas marcas (as transformações) e significados (aspecto subjetivos), de modo que a identificação e compreensão destes processos são imprescindíveis para a compreensão da história de uma cidade. Mas como se pode conhecer a história da cidade se pouco se sabe a respeito de quem atuou diretamente nas transformações do espaço e o que objetivava alcançar?

Este trabalho parte da necessidade de conhecer e documentar as contribuições feitas pelo engenheiro Freitas Diniz nas décadas de 1950 a 1960 na cidade de São Luís – MA, tendo em vista seu papel fundamental para a criação do primeiro Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965) no qual, incorporou parcialmente as ideias propostas pelo Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958), para a cidade de São Luís. Deste modo, analisou, propôs alterações e implementou ações do Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958), como parte do plano de governo de Newton Belo, nos anos 60, para a construção da cidade moderna de São Luís.

A escolha deste tema deu-se por forte motivação pessoal, através do desejo de produzir material inédito acerca do planejamento elaborado pelo engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto, falecido em março de 2021 por complicações da COVID-19, uma vez que sua busca não é de fácil acesso. Por ser um material rico, acredita-se que a sua busca, estudo e lançamento contribuirá para elucidar e fundamentar o planejamento, desenvolvimento e expansão da cidade de São Luís, além do resgate à sua memória.

Objetiva-se, com este estudo, compreender o impacto do planejamento elaborado por Freitas Diniz na cidade de São Luís. A metodologia utilizada para a elaboração deste trabalho é de caráter básico e descritivo, utilizando-se de uma abordagem qualitativa. Gil (2002) considera que este tipo de pesquisa “têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno” (GIL, 2002, p.42).

Deste modo, presente trabalho enquadra-se nesta categoria por conta da necessidade de estudar, analisar, catalogar e consultar arquivos públicos, na forma de documentos históricos, técnicos, livros, artigos e periódicos, sendo, ainda, uma pesquisa histórica, bibliográfica e documental.

Por conta disso, foram realizadas pesquisas na Biblioteca Pública Benedito Leite, no arquivo público, diário oficial, jornais; ainda, em documentos técnicos do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Maranhão, Secretaria do Estado de Infraestrutura, Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão, Equatorial Energia e consultas nos arquivos do Departamento de Patrimônio Histórico Artístico e Paisagístico do Maranhão e da Superintendência do Maranhão do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Para tanto, o presente trabalho utiliza-se de uma abordagem qualitativa, através da coleta e análise de dados, selecionando-os, catalogando-os e apresentando-os de maneira lógica e coesa, para fundamentá-lo e responder de forma satisfatória ao problema formulado pela pesquisa.

Para apresentar o contexto histórico, governos e planejamento da cidade utilizam-se os trabalhos de Zenkner (2012), Andrès (2008), Barros (2001), Ferreira (2014), Burnett (2008), Pflueger e Feitosa (2008), Lopes (2013; 2016), Pereira e Alcântara Jr. (2017), Reinaldo Júnior (1999) e Jornal do Maranhão (1958).

Ao introduzir o contexto em que ocorreu o governo Newton Bello, trabalha-se com Governo do Maranhão (1961), Bello (1960; 1961), Bello (2022) e Correio do Nordeste (1963). Em seguida, apresenta-se brevemente, a figura do engenheiro Freitas Diniz e aborda-se, de maneira sucinta, o planejamento do período com Lopes (2016).

Ao discorrer e discutir a respeito dos planos analisados, utiliza-se Lopes (2013; 2016), o jornal Correio do Nordeste (1961; 1963; 1964), Mesquita (1958), Pereira e Alcântara Jr. (2017), Burnett (2008), Pflueger (2016), São Luís (1962), Diniz Neto (1965) e Governo do Maranhão (1961).

Ao trabalhar as contribuições do plano rodoviário do estado do maranhão, a discussão é feita a partir de Bello (2022), Carneiro (2022) e Governo do Maranhão (1961; 1965).

A CIDADE, OS GOVERNOS E SEUS PLANOS

A cidade de São Luís, fundada em 1612, possui seu núcleo original estrategicamente situado entre as Baías de São José e São Marcos. Teve seu traçado planejado pelo engenheiro Francisco Frias de Mesquita no ano de 1615 na forma de malha ortogonal. o qual se mantém até hoje. O centro histórico da cidade possui tombamento pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN (1955;1974), bem como pelo Departamento de Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Maranhão – DPHAP (1986) e pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO (1997).

No século XIX, a expansão do traçado da cidade dá-se a partir de princípios que buscavam ordenar a ocupação do território, "...regulando a expansão do modelo urbanístico da Cidade até então, em malha ortogonal" (ZENKNER, 2012, p. 19). Ainda, a cidade passa por diversos processos de embelezamento e melhoramentos, os quais ocorrem de maneira mais significativa entre 1840 e 1865, com destaque para a instalação de iluminação a gás, construção da rampa Campos de Melo, arborização da cidade, calçamento da Rua Grande e reformas do Teatro Arthur Azevedo (à época Teatro São Luiz).

No final do século XIX, "a região mergulhou em um longo período de depressão" (ANDRÈS, p. 248, 2006), devido à abolição da escravatura, em 1888, que resultou na perda de mão de obra; e a decadência do preço de seus principais produtos no mercado internacional, o que resultou, neste contexto, em um largo período de estagnação econômica que se estendeu durante todo o século XX.

Assim, o surgimento das primeiras indústrias na cidade foi significativo para que este status de cidade moderna fosse alcançado, pois a cidade se aproximava o seu discurso e modos de vida dos existentes em locais mais de primeiro mundo (BARROS, 2001; FERREIRA, 2014). Sobre isto, Ferreira (2014) aponta que:

> O ano de 1920 revelou a preponderância do setor têxtil (incluindo descaroçadores de algodão, fábrica de fiação e tecelagem) em nível estadual. De maneira que, dos 89 estabelecimentos industriais localizados no Maranhão nesse ano, 51 ou 57,3% do total referiam-se ao mencionado setor [...] os equipamentos urbanos, pois, foram incrementados tanto em função da dinâmica econômica decorrente da localização de unidades produtivas industriais têxteis na capital maranhense, quanto devido ao lento crescimento horizontal entre 1920-1940 [...] Tal estruturação **revelava o discurso da necessidade de modernizar São Luís, cujas referencias foram o Plano de Melhoramentos Urbanos da gestão Jayme Tavares (março de 1926 a novembro de 1927), o Código de Posturas, a taxa de Melhoramento Urbano, a Comissão do Plano da Cidade, e a 'Taxa de Embelezamento' da década de 1930**. (FERREIRA, 2014, p.42, *grifo nosso*)

Diante disto, torna-se possível afirmar que melhorias efetuadas na cidade se situavam em áreas onde a elite pudesse usufruir, ou seja, estas medidas eram destinadas apenas à uma classe social, a qual era detentora dos modos de produção.

> 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. (BURNETT, p.5, 2008)

A década de 30 foi tomada por remodelações, que foram fortemente influenciadas pelos movimentos de transformação das cidades que ocorreram no país no final do século XIX e início do século XX. As pretensões de modernização, que tiveram como base aliada o movimento sanitarista do século XX, objetivando "ampliar as estruturas urbanas, abrindo largas avenidas para a higienização das cidades, arborização e para o automóvel" (PFLUEGER E FEITOSA, 2008). Em síntese, estas remodelações objetivavam:

> ...*adaptar* os edifícios, geralmente públicos, às *condições higiênicas* [...] além de satisfazer às necessidades estéticas de uma República que pretendia se diferenciar através da arquitetura eclética de seus edifícios, imprimindo, no patrimônio construído herdado das gerações passadas, a marca de sua época. (LOPES, 2013, p. 96-97)

O plano de Saboya (1937), apoiado pelo interventor Paulo Ramos, visava remodelar a cidade de maneira geral, criticando práticas passadas, as quais foram responsáveis pela "modernização" de áreas pontuais da cidade, pois buscavam atender unicamente os interesses da elite local. Deste modo, propunha "a desapropriação e demolição de prédios arruinados ou de importantes edifícios públicos e privados [...] em função da execução de obras que modernizassem o sistema viário ou garantisse a salubridade das edificações" (LOPES, p. 7, 2016). Este plano, encontrava suporte de parte da comunidade local, que era a favor da renovação da cidade, dando apoio a estas práticas em detrimento das remodelações dos edifícios antigos.

Além disso, havia a preocupação de setores da população em relação à mobilidade e ao surgimento dos novos bairros próximos ao centro, que surgiam e cresciam de maneira orgânica, diferente da malha ortogonal da cidade colonial, com estilos arquitetônicos diferentes, o que evidenciava grande preocupação atrelada à estética em si, sendo considerada como uma reforma "estético-higiênica" por Pflueger e Feitosa (2008). Esta preocupação também fica evidenciada pela posterior abertura da avenida Magalhães de Almeida, entre 1939 e 1943. Sobre isso, consideram Pflueger e Feitosa (2008):

> ...objetivava garantir o deslocamento comercial e servir de eixo de ligação do centro de São Luís com outros bairros. Para sua construção foi demolido um conjunto de sobrados coloniais do século XVIII e em sua extensão foram construídos exemplares da nova arquitetura. (PFLUEGER E FEITOSA, p.1, 2008)

É neste momento que se iniciam as discussões a respeito da ocupação de áreas como a do São Francisco e da Ponta d'Areia, através da criação de uma ponte, para "equilibrar as densidades populacionais na cidade para minimizar os riscos de epidemias" (LOPES, 2016, p.95), e o projeto para a área do Anel Viário, que fora proposto sob a forma de um cais e uma via. Ambas as proposições viriam a ser executadas posteriormente, para atender ao disposto em um outro Plano. Na década de 40,

> ...são luís começou sua expansão para além dos limites do núcleo urbano antigo, que foi proporcionada a partir da implantação dos bondes elétricos até o bairro do Anil, da Ferrovia São Luís – Teresina, e da abertura de avenidas, como a Getúlio Vargas e a João Pessoa, facilitando o deslocamento dos indivíduos, por meio de transporte público, e que organizaram a ocupação de locais mais distantes do Centro, onde estavam situadas chácaras, quintas e sítios. (PEREIRA E ALCÂNTARA JR. a*pud* LOPES, p.3, 2017)

Este novo ciclo de modernização da cidade acontece em concomitância com o florescimento de um ideário preservacionista no país, do qual tombam-se, em São Luís, algumas igrejas e o portão da Quinta das Laranjeiras, bem como reconhece-se a cidade de Alcântara como monumento nacional (LOPES, 2013). Ainda, tem-se como grande preocupação do governo do estado as estradas de rodagem, que "eram uma inquietação das autoridades políticas e econômicas do Maranhão, sendo por estas últimas apontadas como solução para se vencer o atraso econômico" (REINALDO JÚNIOR, 1999, p. 80).

As décadas de 50 a 80 são marcadas por forte movimento desenvolvimentista em todo o país, onde, no caso da cidade de São Luís há elaboração e promulgação de diversos planos para o crescimento e expansão da cidade e do estado.

Na década de 50, atrelado ao problema habitacional que se agravava, a cidade passava por uma crise abastecimento de água e de falta de energia elétrica, as quais eram denunciadas em jornais desde o final da década anterior. Exemplo disto é a denúncia feita pelo Jornal do Maranhão, onde lia-se: "água – 300 réis: outros vendem a 500 réis a lata. Saneamento – mais fácil ir à lua" (JORNAL DO MARANHÃO, 1958, p.1).

Neste cenário, ainda no Governo Matos de Carvalho (1957-1961), o poder público começa a elaborar planos capazes de conter os problemas urbanos que começavam a surgir na cidade. Através da formação dos grupos de estudo da Comissão de Planejamento Econômico do Maranhão (COPEMA) criam-se as Centrais Elétricas do Maranhão (CEMAR) em 16 de julho de 1958, com instalação prevista para o ano seguinte; o Departamento de Águas e Esgotos (DAES); e Departamento de Transportes Urbanos de São Luís (DTUSL).

Na década de 60, com a transição para o governo Newton Bello (1961-1965), o estado passa a trabalhar ativamente para promover a construção de habitações, integrar seu território e viabilizar a ocupação de novas áreas dentro da capital, realizando obras de redes de transmissão, abastecimento de água e saneamento, bem como a construção de pontes e rodovias.

Neste período há a promulgação dos planos: Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958), Quinquenal de Obras Rodoviárias (1961), Rodoviário da ilha de São Luís (lei n.1332, de 27 de novembro de 1962), Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965) e do Plano Diretor de 1975, elaborado na década seguinte pelo escritório Wit-Olaf Prochnik (WOP), quando o sistema rodoviário da cidade encontrava-se consolidado; estes instrumentos favoreceram a execução de algumas propostas de Mesquita (1958), reestruturadas pelo olhar técnico do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), na gestão de Domingos de Freitas Diniz Neto.

O Governo Newton Bello

O governo Newton Bello (1961-1965) inicia-se em um contexto em que a realidade maranhense era de extrema morosidade nos aspectos de desenvolvimento e economia, de modo que:

> A estrutura técnica, econômica e social do Estado do Maranhão tem permanecido inalterada nos últimos decênios [...] Não houve, em todo esse período qualquer investimento significativo, à execução de algumas rodovias [...] A renda 'per capita' do Estado em 1961 deve situar-se em torno de Cr$....11,00 ou seja, aproximadamente US$45,00, valor esse equivalente aos mais baixos níveis de renda de todo mundo [...] 2° lugar (com 75% em 1950) quanto número de analfabetos; média de 1 médico para 65.000 habitantes do interior; 4 cidades com serviço de água; 1 cidade com esgotos sanitários; 4 watts de capacidade instalada por habitante contra 75 watts da média nacional; e outros quantos se queiram enumerar [...] população rural que abrange 82% da total do Estado [...] O orçamento estadual é, em consequência, extremamente modesto e os municipais, simbólicos. (GOVERNO DO MARANHÃO, 1961, p.3)

O compromisso do governo com o desenvolvimento do estado através do planejamento, estudos e execução de grandes intervenções, dá-se a partir da concessão de empréstimos, financiamentos, investimentos privados, administração da verba pública e apoio do Governo Federal (BELLO, 1960), pois "...nessa época, também, o maior construtor do Estado, era o Estado. O Estado é quem tinha as máquinas e mandava fazer, porque ninguém queria fazer" (BELLO, 2022, p. 156-157).

Para tanto, esteve comprometido com a cooptação de corpo técnico qualificado, dando sequência à alguns grupos de estudo do governo Matos de Carvalho (1957-1961) por considerar ser "...de justiça enaltecer a alta inteligência, a dedicação e o espírito público dos homens que foram convocados para colaborar com a administração pública no estudo dos problemas submetidos à consideração daquele Conselho" (BELLO, 1960, p.5).

Deste modo, convida o engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto para compor o quadro de seu secretariado (**figura 1)**. Freitas Diniz havia atuado na gestão anterior, na qual fora membro da COPEMA e atuou como substituto do engenheiro Ruy Mesquita na direção do D.E.R. No governo Newton Bello torna-se "um dos secretários mais importantes porque qualquer situação ele tinha uma solução, ia para frente do problema e

resolvia. Foi assim no sistema rodoviário, sistema elétrico, sistema de águas de São Luís" (BELLO, 2022, p. 148).

Figura 1 – Solenidade do Governo. Na imagem, da esquerda para direita: Álvaro Dias (IPEM), Domingos de Freitas Diniz Neto, Euclides Matos, Marinês Sabóia, Governador Newton Bello, Prefeito Costa Rodrigues, Eloy Coelho, Dr. Quadros, Ribamar Carvalho e Coronel Freitas Diniz.

Fonte: Acervo de Ney de Barros Bello (2022). **Editado por:** A autora (2022).

A elaboração de um Plano Rodoviário para o Estado do Maranhão era pretensão de Newton Bello desde a época de sua campanha, em 1960. Em seu planejamento, o setor rodoviário contaria com a "abertura de 1.955 quilômetros de estradas, entre federais, estaduais e municipais" (BELLO, 1961). Assim, Freitas Diniz assume o Sistema Rodoviário estadual em seu governo, no cargo de Diretor Geral do Departamento de Estradas de Rodagem – DER e Secretário de Viação e Obras Públicas, com esta missão.

Esta administração esteve fortemente comprometida com a entrega de escolas e construção de conjuntos habitacionais, além de equipar o DER com investimento de 300 milhões de cruzeiros nos dois primeiros anos de governo para a aquisição de máquinas e também com investimentos para a mecanização da lavoura (CORREIO DO NORDESTE, 1963).

Figura 2 - Cerimônia no Porto do Itaqui, em destaque Governador Newton Bello (a esquerda) e Freitas Diniz (a direita).

Fonte: Correio do Nordeste (1963). Editado **Por**: A autora (2022).

É também durante este governo que há a retomada das obras do Porto do Itaqui (**figura 2** acima), com investimentos da SUDENE e do Banco do Nordeste (BNB), à cargo da empresa Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil (COBRASIL), conforme noticiado pelo jornal Correio do Nordeste (1963), que dizia "...no Itaqui, tiveram todos ampla liberdade de percorrer todos os ângulos da gigantesca construção que ali se procede [...] ao todo tem que ser instalados 24 daqueles gabiões, um dos quais já se encontra meio estruturado" (CORREIO DO NORDESTE, 1963, p.4), além da entrega do Terminal de Asfalto e Terminal de Óleo Babaçu onde, "DER e Secretaria das Finanças, Domingos Freitas Diniz Neto e Jesus Neves Ribeiro, muito contribuíram para proporcionar ao governador Newton Bello, os meios necessários à positivação material e concreta daqueles dois melhoramentos" (CORREIO DO NORDESTE, 1963, p. 3).

O PLANEJAMENTO DA CIDADE MODERNA

No século passado, mediante pretensões de modernização, diversos planos foram elaborados para promover melhoramentos, remodelações, zoneamentos e de orientações de crescimento ao tecido urbano da cidade de São Luís (LOPES, 2013; LOPES 2016).

Paralelamente à elaboração de planos para o crescimento da malha da cidade de São Luís, tem-se a proposição e aprovação de dois Planos Rodoviários, um de âmbito municipal, elaborado por Mesquita em 1962 e outro, de âmbito estadual, elaborado por Domingos de Freitas Diniz Neto, em 1965.

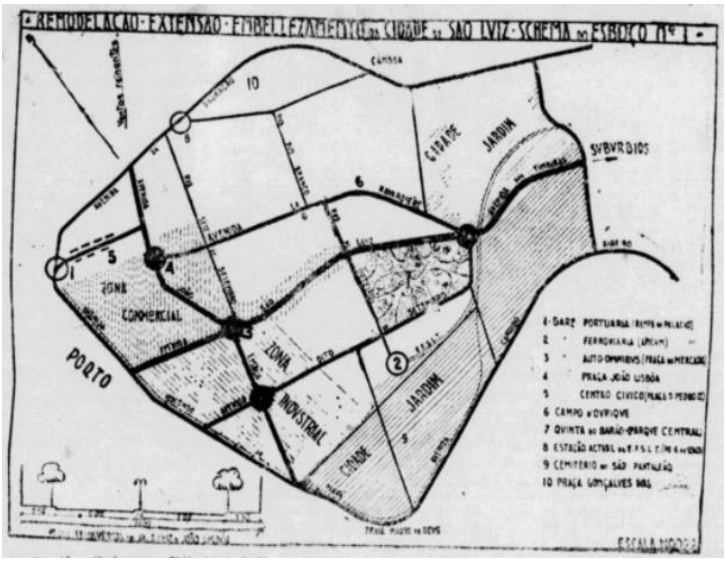
Portanto, apresentam-se estes planos para que se possa compreender quais modificações eram propostas e seu impacto nos planos subsequentes, com a incorporação ou não de suas ideias principais.

É necessário ressaltar que há, também, um plano rodoviário de âmbito nacional, elaborado pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), o qual não será abordado pelo trabalho, intitulado "Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias" para o período de 1961-1965 que "...está perfeitamente integrado à perspectiva de progresso do Maranhão no quinquênio. [...] a riqueza do Estado circulará com mais rapidez e o Maranhão estará mais integrado à vida econômica do Nordeste e do País" (CORREIO DO NORDESTE, 1961, p. 3).

Plano de Remodelação, Expansão e Embellezamento de São Luís (1937)

O primeiro plano no século XX que visava alterar o traçado da cidade de São Luís data de 1937, proposto por Otacílio Saboya (**figura 3**). Entretanto, as remodelações propostas com o intuito de modernizar a cidade não foram executadas em sua totalidade, adaptando-se, também, às condições impostas pela sociedade ludovicense de preservação do Patrimônio Histórico e das limitações econômicas do período. Ainda, algumas de suas proposições foram reformuladas por planos posteriores, à exemplo da ocupação de áreas como São Francisco e Ponta d'Areia, e o projeto para o Anel Viário.

Figura 1 – Mapa do Plano de Remodelação, Expansão e Embellezamento de São Luís (1937).



Fonte: Lopes (2013).

Este plano objetivava implantar uma grande modificação à cidade, para minimizar seu aspecto colonial, através da adoção do Art Decó como novo estilo para as construções, conferir "racionalidade e funcionalidade" (LOPES, 2013, p.170) ao propor novos traçados viários à malha urbana da cidade, de modo a promover conexões de alguns equipamentos e espaços públicos.

> ...esses espaços seriam ligados por um sistema de avenidas que ora aproveitam o leito carroçável de ruas existentes que seriam alargadas, ora rasgam o tecido urbano em uma reta diagonal que exigiria **muitas demolições** e **a implantação de uma tipologia arquitetônica diferente da usual**. Outras avenidas propostas complementariam o tecido urbano [...] Esse sistema de avenidas, por sua vez, facilitaria o tráfego eficiente entre as diversas zonas da cidade, conferindo a essas áreas salubridade, iluminação e arborização que, aliados à adoção de novos padrões estéticos para a arquitetura [Art Decó], emprestariam uma imagem de **modernidade** à cidade. (LOPES, 2013, p.174, *grifo nosso*)

As demolições propostas por seu plano, dizem respeito à elementos que considerava não possuir grande valor arquitetônico ou significado para a cidade (LOPES, 2013), dos quais pode-se destacar a demolição do Palácio dos Holandeses. Em síntese, este plano buscou implementar premissas do urbanismo moderno em São Luís, onde, ao reformular o espaço da cidade, foi responsável por renovar sua legislação urbanística e elaborar uma proposta de zoneamento.

O Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958)

O segundo plano, fora elaborado no governo Matos de Carvalho (1957-1961) pelo engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita (1958), objetivava a expansão urbana da cidade, através da criação de pontes sobre os rios Anil e Bacanga, Caratatiua e na Liberdade; propunha, ainda, a criação de nova estrutura viária para a cidade, com a abertura de novas avenidas, pois considera que "...boas estradas de rodagem, ligando as zonas rurais com cidade e em articulação com os demais sistemas de viação (férrea, fluvial e marítima), constituirão um sistema básico para o desenvolvimento e progresso da ilha de São Luís" (MESQUITA, 1958, p.1).

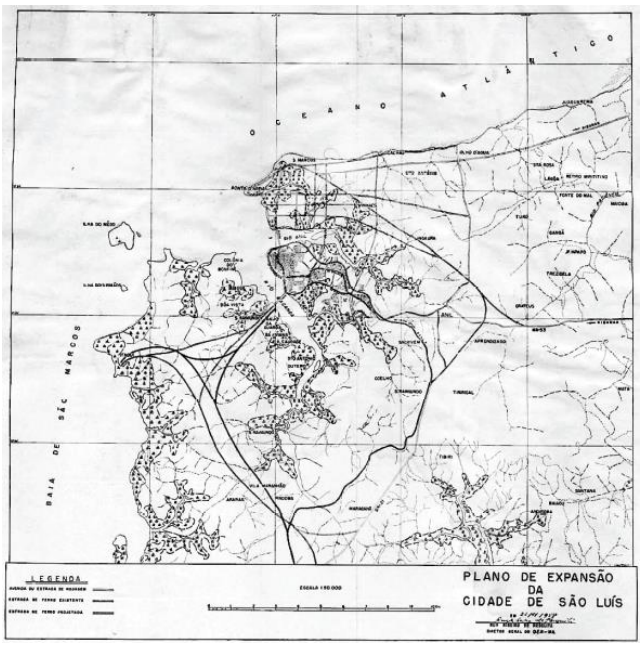
Mesquita (1958), considera que a expansão da cidade respeitou o relevo, seguindo pela parte mais alta do relevo, "e, após a formação do bairro de Remédios e S. Pantaleão [...] ocorreu em direção da estrada [...] que era a única saída para o continente e para o interior da ilha, denominada "Caminho Grande" (PEREIRA E

ALCÂNTARA JR., 2017). Entretanto, cabe pontuar que havia, segundo Lopes (2016), outros focos de crescimento espontâneo, a exemplo de:

> núcleos de povoações relativamente isolados e em consolidação [...] (Vinhais Velho), à busca por acesso a terras baratas para moradia pela população de baixa renda (São Francisco), aos investimentos do mercado imobiliário para as classes abastadas (Olho d'Água), ou mesmo a instalação de "serviços" informais (os bares da Ponta d'Areia). (LOPES, 2016, p.35).

Em seu plano de expansão urbana, o engenheiro Ruy Mesquita, descartava a verticalização do centro da cidade pois acreditava que seu custo seria elevado, tornando-a desinteressante, e, portanto, "projeta um novo vetor de expansão norte-sul" (BURNETT, p.4, 2008), propondo a construção de uma ponte sobre o rio anil, a qual ligaria o Centro Histórico ao atual bairro do São Francisco (**figura 4**).

Figura 2 – Mapa do Plano de Expansão (1958).



Fonte: Lopes (2016).

Ao norte, urbaniza-se a região que leva às praias, em direção a Cidade Balneária do Olho d'Água, fundada em 1945, que deveria ser ocupada por comércios e a pela população de alta renda. A porção sul é destinada para o setor industrial (futuro distrito industrial) e para a população pobre (habitações populares). A conexão necessária entre estas áreas é proposta através da elaboração de um projeto para a "Avenida do Contorno", executada nas décadas de 70-80 (LOPES, 2016).

Sobre o plano de Mesquita, Pflueger (2016) considera que:

> Esse plano foi tão visionário, que projetou mudanças que ocorreriam 50 anos depois, como, por exemplo, a península da Ponta d'Areia, hoje área de maior especulação imobiliária da capital, e também a construção de pontes, realizadas entre os anos de 1970-80, como a ponte do Caratatiua, sobre o Rio Anil; a barragem sobre o Rio Bacanga; abrindo caminho para o porto novo e para o Campus Universitário; e a ponte planejada para interligar o centro ao bairro do São Francisco, que possibilitou o crescimento urbano para o eixo das praias (Pflueger, 2016, p.16).

Este foi o primeiro plano elaborado para São Luís a propor sua remodelação tomando por base o urbanismo modernista, de modo a considerar a circulação de veículos e descentralização da cidade como aspectos primordiais para que a cidade passasse a ser vista como uma metrópole (MESQUITA, 1958). Ainda, dividia a nova malha urbana em zonas administrativas, residenciais (divididas por classe social), turística, hoteleiras, bancárias, de lazer e culturais, além de estabelecer índices urbanísticos para as novas áreas.

O Plano Rodoviário do Município de São Luís (1962)

O Plano Rodoviário do Município de São Luís (1962), aprovado por Ruy Mesquita quando fora prefeito de São Luís, incorpora à paisagem urbana da cidade, como apontado por Lopes (2016), algumas proposições do Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958).

Ademais, este plano propunha a abertura de 23 estradas na cidade, bem como algumas rodovias estaduais e prolongamento da BR-21 (SÃO LUÍS, 1962), que seriam necessárias para consolidar as novas frentes de ocupação da cidade propostas pelo plano de 1958. De caráter sucinto, este plano se apresenta em duas páginas, a revogar todo o planejamento contrário à sua proposição.

O Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965)

O Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965), aprovado no governo Newton Bello (1961-1965), fora elaborado pelo Engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto. Incorpora, no que tange à cidade de São Luís, algumas das proposições do plano de Mesquita (1958), de modo a modificá-lo, fazendo proposições próprias, que foram executadas pela Administração Pública. Este plano contempla uma extensão de

> ...6.106km e uma densidade de 1km de estrada para 53,9km² do território maranhense. O seu traçado contempla tôdas as zonas fisiográficas do Estado, tendo como espinha dorsal os eixos das grandes rodovias federais implantadas no Maranhão e como centro de polarização a cidade de São Luís, as Capitais vizinhas e outros grandes mercados de comercialização do País. (DINIZ NETO, 1965, p.1)

Ainda, em âmbito estadual, incorpora o princípio de racionalização para a abertura de estradas, com o intuito de promover o desenvolvimento e integração da economia no estado, e abrir novas áreas para viabilizar a ocupação de territórios inexplorados. Para tanto, divide as estradas em pioneiras e básicas, subdividas, ainda em estradas de penetração, as quais seriam financiadas pelo Fundo do Desenvolvimento Econômico do Maranhão (DEMAR). Estabelece, também, a ordem de prioridade para sua abertura, tendo em vista as necessidades para o desenvolvimento do Estado e qualidade de vida da população.

As estradas pioneiras dizem respeito a implantação de estradas “com condições técnicas inferiores, têm o objetivo de abrir novas áreas à atividade econômicas” (GOVERNO DO MARANHÃO, 1961, p.9, capítulo 7) e as básicas “atender seja à ligação entre localidades, seja à ligação com rodovias federais” (GOVERNO DO MARANHÃO, 1961, p.9, capítulo 7). Em relação às estradas de penetração, estas dizem respeito a implantação da malha rodoviária necessária para atender as novas frentes de povoamento do interior do estado, de suma importância para adentrar nestes novos territórios.

Totalizando, portanto, “66 estradas, assim distribuídas pela sua posição de categoria. 5 Longitudinais; 8 Transversais; 34 Ligações de 19 Ramais” (CORREIO DO NORDESTE, 1964, p. 11). Engloba, ainda: a realização de melhoramentos e conservação de estradas e rodovias novas e existentes; a criação de obras de arte (pontes) por todo o território do Estado, de modo a promover integração do território e o trânsito de mercadoria e pessoas; alargamento de vias existentes; elaboração de estudos e projetos de todas as obras previstas pelo plano.

A aprovação deste Plano garantiu ao Estado do Maranhão a aquisição de equipamentos necessários para a mecanização dos serviços rodoviários, de modo a dinamizá-los e fazendo com que o DER possuísse “o maior plantel de máquinas rodoviárias do Nordeste” (CORREIO DO NORDESTE, 1964, Suplemento A).

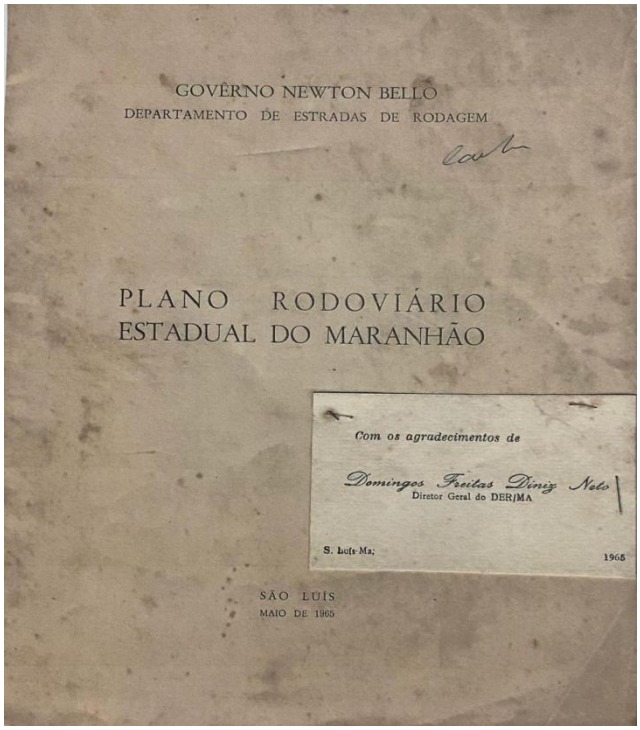
O Plano Rodoviário do Estado contempla atribuições delegadas pelo órgão federal, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e delega ao órgão municipal, Departamento Municipal de Estradas de rodagem (DMER) a execução de algumas estradas e melhoramentos em São Luís, a exemplo da avenida Kennedy,

inaugurada para o 3° aniversário do governo Newton Bello (CORREIO DO NORDESTE, 1963). Além disso, previa a construção de alguns imóveis, como a Estação Rodoviária de São Luís.

CONTRIBUIÇÕES DO PLANO RODOVIÁRIO DO ESTADO DO MARANHÃO (1965) DO ENGENHEIRO FREITAS DINIZ PARA SÃO LUÍS

Na incumbência do cargo de Diretor Geral do DER, Freitas Diniz elabora o "Plano Rodoviário do Estado do Maranhão" (1965). Este documento (**figura 5**) planeja e ordena a malha rodoviária a ser criada e existente no estado, pois o tecido viário existente no período era desconexo e necessitava de extensos reparos; objetiva, ainda, promover o melhor desenvolvimento do estado.

Figura 5 - Capa: **"**Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965)".



Fonte: Acervo de Ney Bello (2022).

Este plano, ainda, aumentou o potencial energético do estado e ampliou o acesso aos serviços de energia e abastecimento de água, que estavam restritos à capital. Realizou, na cidade de São Luís, diversas obras de infraestrutura urbana, dando continuidade à planejamentos anteriores e elaborando proposições próprias, de modo a considerar a realidade do Estado e as limitações técnicas que existiam à época. Estas realizações originam-se nos órgãos de planejamento do estado, que trabalhavam arduamente para alavancar o desenvolvimento da região, dos quais destacam-se o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), as Centrais Elétricas do Maranhão (CEMAR) e o Departamento de Águas e Esgotos (DAES).

Estas intervenções, realizadas pela administração pública, foram imprescindíveis para que houvesse o escoamento da produção do Estado, unificação do mercado interno e viabilizaram que novos territórios pudessem ser ocupados, a partir das conexões de estradas realizadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e das obras realizadas em parceria com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

No que tange à cidade de São Luís o DER, na gestão de Freitas Diniz, atua de modo a atender demandas da coletividade, da administração pública e prestar auxílio ao Departamento Municipal de Estradas de Rodagem (DMER). Realizando, assim, intervenções que abrangem: abertura de estradas e variantes, construções de imóveis e praças, reformas, estudos e execução de melhorias à infraestrutura existente na cidade.

Em vista ao desenvolvimento econômico da cidade, inaugura importantes obras na área do Porto do Itaqui, com o objetivo de baratear os investimentos em adquirir e realizar obras de pavimentação, de modo a viabilizar que, após a entrega dos tanques do terminal de asfalto o estado esteja apto a atender demandas do Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP) para a pavimentação de BRs, e também possa realizar o armazenamento e industrialização do óleo babaçu para a exportação.

Freitas Diniz, à frente da Secretaria de Viação e Obras Públicas (SIVOP) e do Departamento de Águas e Esgotos (DAES), realiza intervenções para a solução dos problemas de abastecimento de água, aumento da eletrificação do estado e da capital, a partir da construção de usinas, hidrelétricas, expansão de linhas de transmissão, construção de barragens, estações elevatórias, etc. Ainda, desempenha papel importante ligado ao setor de habitação popular, ao trabalhar na construção do conjunto IPEM Caratatiua, por intermédio de referida secretaria, como fiscal do IPEM Alemanha, com o papel de supervisionar e fornecer serviços de infraestrutura básica, e ao presidir grupo de estudos, com o objetivo de solucionar o problema oriundo do expressivo aumento populacional na cidade.

Deste modo, desde sua atuação do governo Matos de Carvalho, quando integrou a Comissão de Planejamento Econômico do Maranhão (COPEMA) e atuou como primeiro Diretor Técnico das Centras Elétricas do Maranhão (CEMAR), empenhou-se em entender, elaborar e executar o planejamento do estado do Maranhão e da cidade de São Luís, de modo a incorporar ideias de planejamento propostas por Mesquita (1958) para a capital, após extensas análises para elaborar suas considerações e alterações. Bello (2022) conta que:

> ...o plano de Ruy Mesquita é o da ilha de São Luís. Ruy Mesquita não tem plano para o estado do Maranhão. O de Dominguinho é o do estado do Maranhão, inclusive São Luís mas, as estradas principais da ilha de São Luís são praticamente as de Ruy Mesquita, alguns pontos é que ele alterou, porque eram muito boas as propostas feitas por Ruy Mesquita; mas foi ele [Freitas Diniz] que abriu essas e implantou essas rodovias. Essa estrada que você passa aqui, a Holandeses, foi Dominguinhos que abriu, até lá em cima. [...] Essas avenidas quem abriu foi Dominguinhos. Maracanã e tal, era do projeto mas Ruy Mesquita não implantou, quem implantou foi Dominguinhos. Esse negócio de Guaíba aqui, essa estrada que vai para a Maioba, isso tudinho quem implantou foi Dominguinhos (BELLO, 2022, p. 150).

Analisou com profundidade o Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958), interrompendo, por exemplo, as obras da ponte do São Francisco devido à inviabilidade técnica existente em decorrência do solo e do tipo de fundação escolhido para sua construção. Por este motivo, a obra só pode ser construída após a construção da ponte do Caratatiua (1965), com projeto encomendado e executada por Domingos de Freitas Diniz Neto, encontrando-se em tráfego ao final do governo Newton Bello.

Esta construção fora a primeira ponte em concreto protendido feita no Maranhão e sua construção fora um marco importante da modernização pela qual o governo Newton Bello vinha promovendo ao estado. Por este motivo, as administrações seguintes tiveram forte intuito em realizar desmonte das obras deste período, de modo que: "...é como se o governo Newton Bello tivesse sido [...] o suprassumo da desgraça que poderia acontecer no Maranhão. Muita coisa que o governo Newton Bello fez foi apropriada pelo Sarney" (CARNEIRO, 2022, p.174-175). Este fato foi determinante para o ingresso de Freitas Diniz na política e também contribuiu para que não ingressasse em cargos técnicos nas administrações seguintes, pois eram ligadas ao governo de oposição.

Dedica-se também ao setor de habitação popular, de modo a tentar estabelecer a Companhia de Habitação do Estado do Maranhão junto ao governador Newton Bello que não consegue iniciar suas operações devido à falta de financiamento. Ainda neste âmbito, dedica-se durante o quinquênio de governo a conseguir financiamentos, locais e estrangeiros, para atingir as metas do Plano de Governo (1961), para setores de povoamento, rodovias, habitação, energia, água, etc.

Deste modo, Freitas Diniz fora uma das figuras que trabalhou ativamente em prol do desenvolvimento do estado e da cidade de São Luís, modernizando-a através de intervenções em diversas áreas da engenharia e objetivando criar meios para que as administrações seguintes pudessem dar seguimento ao trabalho, à exemplo da modernização do órgão através da compra de maquinário moderno e suficiente para execução das obras previstas e financiamentos obtidos para a execução de fases posteriores previstas no Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965).

Por conta disso, uma das formas de verificar a importância de sua atuação dá-se por meio da contratação, em 1975, do escritório carioca Witf-Olaf Prochnik, para fazer o Plano Diretor da cidade de São Luís, quando o sistema rodoviário já estava consolidado e planejado. De modo que, ao dividir a cidade em zonas promove a expansão de seu tecido urbano e ratificar o processo de espraiamento que havia se iniciado na década de 60, uma vez que a ocupação de territórios distantes do núcleo urbano localizado no Centro Histórico foi possibilitada.

A atuação de Freitas Diniz na engenharia maranhense, ainda que breve, teve forte impacto para a consolidação das tendências de crescimento que se mantém até os dias de hoje, viabilizando a expansão ordenada e racional do tecido da cidade de São Luís e seu desenvolvimento econômico e social.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao realizar este trabalho pôde-se conhecer a atuação do engenheiro Freitas Diniz enquanto planejador do espaço urbano, no período em que trabalhou como servidor público à serviço da administração do estado do Maranhão, de modo a pensar, propor e executar diversas intervenções compiladas no Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965), de sua elaboração, em prol do desenvolvimento econômico do estado, da capital bem como a expansão e melhoria da qualidade de vida da cidade de São Luís na década de 60.

Sua atuação como planejador urbano contribuiu, significativamente para a modernização do Maranhão naquele período, de modo a executar estradas, rodovias, pontes, hidrelétricas, atuando também nos setores de água, energia e habitação, as vistas do ordenamento da malha em expansão da cidade. Para isto, utilizou-se do planejamento como instrumento para criar as diretrizes necessárias para o crescimento da cidade, incorporando ao seu Plano proposições do engenheiro Ruy Mesquita, presentes no Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958).

Deste modo, teve papel significativo na implantação do plano de Mesquita (1958) pois deu continuidade à sua implantação e soluções para as proposições que considerava necessitar de melhorias ou reformulações, e para a concretização das propostas realizadas pelo Plano de Governo (1961) do governador Newton Bello, de modo a desempenhar importante papel para a obtenção de recursos para a execução de diversas intervenções e prontificar-se para executá-las, quando solicitado, com extremo domínio da engenharia e sensível compreensão da realidade local.

Além disso, fora o responsável por garantir que as administrações subsequentes estivessem aptas, por conta de verbas ou máquinas, para tornar exequível a continuidade das ações de seu plano. Portanto, Domingos de Freitas Diniz Neto, ao utilizar os instrumentos de planejamento urbano para orientar sua atuação como servidor público e como político, tornou-se um agente importante na modernização da estrutura urbana de São Luís.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRÈS, Luiz Phelipe de Carvalho Castro. A Arquitetura Maranhense e a Economia do Algodão. In: Briane Elisabeth Panitz Bicca; Paulo Renato Silveira Bicca. (Org.). ARQUITETURA NA FORMAÇÃO DO BRASIL. 1ed.BRASÍLIA: UNESCO, 2006, v., p. 234-269.

BARROS, Valdenira. Imagens do Moderno. São Luís: Studio 11. 2001.

BELLO, Newton de Barros. Em 7 discursos: as ideias gerais de um plano de Governo.1960.

BELLO, Newton de Barros. Mensagem à Assembleia Legislativa. 1961.

BELLO, Ney de Barros. Acervo Pessoal. 1965.

BELLO, Ney de Barros. Entrevista concedida a Maria Luiza Freitas Diniz Luna. São Luís, 13 abr. 2022. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice “G”]. In: LUNA, Maria Luiza Freitas Diniz. AS INTERVENÇÕES URBANAS DE DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO EM SÃO LUÍS – MA. Monografia (Graduação em

Arquitetura e Urbanismo) - Curso de Arquitetura e Urbanismo – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2022.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. Estado, interesses privados e a permanência da crise do “centro histórico”: políticas de elitização e popularização nas áreas centrais de São Luís do Maranhão. Rev. Pol. Públ. São Luís, v. 12, n.2, p. 93-102, jul/dez. 2008.

CARNEIRO, Pedro Aurélio. Entrevista concedida a Maria Luiza Freitas Diniz Luna. São Luís, 25 mai. 2022. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice “K”]. In: LUNA, Maria Luiza Freitas Diniz. AS INTERVENÇÕES URBANAS DE DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO EM SÃO LUÍS – MA. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Curso de Arquitetura e Urbanismo – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2022.

DER, DESMENTINDO A TRADIÇÃO. CORREIO DO NORDESTE. São Luís: 3 de junho de 1962.

DINAMIZADA A DIVISÃO DE ESTUDOS E PROJETOS. CORREIO DO NORDESTE. São Luís: 11 out. 1964.

DINIZ NETO, Domingos de Freitas. APRESENTAÇÃO. 1965. In: GOVERNO DO MARANHÃO. PLANO RODOVIÁRIO DO ESTADO DO MARANHÃO. 1965.

FERREIRA, Antonio José de Araújo. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM SÃO LUÍS: passado e presente, há futuro? São Luís: EDUFMA, 2014.

GIL, Antonio Carlos et al. Como elaborar projetos de pesquisa. São Paulo: Atlas, 2002.

GOVERNO DO MARANHÃO. PLANO E REIVINDICAÇÕES DO ESTADO DO MARANHÃO. 1961.

GOVERNO DO MARANHÃO. PLANO RODOVIÁRIO DO ESTADO DO MARANHÃO. 1965.

ITAQUI, APÓS MUITOS MESES: INICIADA A FEITURA DO PRIMEIRO GABIÃO. CORREIO DO NORDESTE. São Luís: 31 mar. 1963.

JORNAL DO MARANHÃO nos Bairros de Fé em Deus, Campinha do Matadouro e Roma Velha – Flagrantes da Vida nos Bairros – Os moradores fazem declarações – Falta de Energia Elétrica – Água a trezentos e quinhentos reis – Assistência Social inexistente. JORNAL DO MARANHÃO. São Luís: 16 de mar. 1958.

LOPES, José Antônio Viana. São Luís, Capital Moderna e Cidade Colonial: Antonio Lopes da Cunha e a Preservação do Patrimônio Cultural Ludovicense. São Luís: FUNC, 328p. 2013.

LOPES, José Antônio Viana. São Luís, Cidade Radiante: O plano de expansão da cidade de São Luís do Eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958). São Luís: FAPEMA, 160p., 2016.

MESQUITA, Ruy Ribeiro. Plano de Expansão da cidade de São Luís. São Luís: 1958. In: LOPES, José Antônio Viana. São Luís, Cidade Radiante: O plano de expansão da cidade de São Luís do Eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958). São Luís: FAPEMA, 160p., 2016.

O dinamismo do DER. CORREIO DO NORDESTE. São Luís: 11 out. 1964.

O MARANHÃO ESTÁ RESOLVENDO O PROBLEMA DA ENERGIA ELÉTRICA. CORREIO DO NORDESTE. São Luís: 27 nov. 1963.

PEREIRA, Márcio Rodrigo da Silva; ALCÂNTARA JR., José Odval. A mobilidade e a expansão territorial na cidade de São Luís, MA: um novo paradigma social na ocupação do espaço urbano. Cad. Metrop., São Paulo, v.19, n.40, p. 977-998, set/dez., 2017.

PFLUEGER, Grete Soares. Prefácio: O Urbanismo Visionário do Plano Urbano de Ruy Mesquita. 2016. In: LOPES, José Antônio Viana. São Luís, Cidade Radiante: O plano de expansão da cidade de São Luís do Eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958). São Luís: FAPEMA, 160p., 2016..

PFLUEGER, Grete Soares; FEITOSA, Rodrigo Miranda, O Racionalismo Europeu: Art Déco e Ecletismo, na construção da Avenida Magalhães de Almeida. In: 2° seminário Docomomo, Salvador, 2008.

REINALDO JÚNIOR, José. Formação do espaço urbano de São Luís: 1612-1991. São Luís: Edições FUNC. 1999.

SÃO LUÍS. Lei Municipal n° 1.332 de 27 de Dezembro de 1962. Aprova o Plano Rodoviário do Município de São Luís. São Luís: 1962.

SUDENE JÁ ESTÁ FAZENDO NO MARANHÃO. CORREIO DO NORDESTE. São Luís: 25 de março de 1962.

TODO MUNDO FOI VER O ITAQUI. CORREIO DO NORDESTE. São Luís: 3 abr. 1963.

ZENKNER, Thaís Trovão dos Santos. São Luís no Século XIX: Uma capital em construção. 2012. In: PFLUEGER, Grete Soares; SALGADO NETO, José Bello (org). Aspectos Urbanos de São Luís: uma abordagem multidisciplinar. São Luís: EdUEMA, 334p., 2012.