

Modernidades industriais no Maranhão

DOI: 10.20396/labore.v13i0.8656090

Submetido 30 jul. 2019.

Aceito 17 out. 2019.

Publicado 17 dez. 2019.

Anna Karla de Almeida Santos

<<https://orcid.org/0000-0002-0234-6473>>

Membro ativo do US/ICOMOS

Grete Soares Pflueger

<<https://orcid.org/0000-0002-9376-8689>>

Universidade Estadual do Maranhão / São Luís [MA] Brasil

RESUMO

Este artigo tem por objetivo compreender as modernidades industriais do Maranhão, abordando os ciclos econômicos do Estado e desenvolvimento urbano, com destaque a implantação das fábricas da virada do século XIX para o XX e sua influência nas transformações urbanas da capital São Luís, entre o centro e os eixos de expansão urbana do Caminho Grande até o Anil, ressaltando o aparecimento dos bungalows burgueses e dos bairros operários como o Filipinho. Como conclusão, o artigo apresenta uma reflexão sobre toda a trajetória urbano econômica do Estado e sua percepção como patrimônio industrial brasileiro.

PALAVRAS-CHAVE

Arquitetura do século XX. Modernidades. Patrimônio Industrial. Arquitetura Industrial no Maranhão. História econômica.

Industrial modernities of Maranhao state [Brazil]

ABSTRACT

This article aims to understand the industrial modernities of Maranhão, addressing the economic cycles of the state and urban development, with emphasis on the implementation of factories from the turn of the nineteenth century to the twentieth and its influence on urban transformations of the capital São Luís, between the center and the axes of urban expansion of the Caminho Grande to the Anil, highlighting the emergence of bourgeois bungalows and working-class districts such as Filipinho. In conclusion, the article presents a reflection on the entire urban economic trajectory of the State and its perception as a Brazilian industrial heritage.

KEYWORDS [Garamond 11pt versalete / justificado à esquerda]

20th century architecture. Modernities. Industrial Heritage. Industrial Architecture in Maranhão. Economic history.

1. Introdução. A memória da cidade moderna sob a ótica industrial

Na construção da memória da cidade moderna, os vestígios industriais são uma parte importante no entendimento das modernidades nas cidades brasileiras. Na década de 1950 do século XX, quando a terminologia da arqueologia industrial foi desenvolvida na Inglaterra em resposta ao processo de descarga de edifícios industriais e suas infraestruturas, o patrimônio industrial foi evidenciado. A arqueologia industrial é uma arqueologia do presente, porque a produção industrial é ainda a realidade dominante da vida contemporânea e pela sua constante renovação, deixa continuamente vestígios muito concretos da sua história. A memória é composta por uma herança do passado através de um discurso que carrega um processo de conhecimento e que implica novas funcionalidades.

No Nordeste do Brasil, o interesse pelo patrimônio industrial é relativamente recente e ainda não é bem abordado em nível nacional. No Brasil o estudo e a proteção do patrimônio industrial ainda estão em seu início. Quando se fala em memória industrial o entendimento do período histórico é ainda pouco evidenciado como marco histórico moderno nas cidades brasileiras. Se considerarmos o panorama geral da industrialização brasileira, somente poucas indústrias e instalações foram preservadas, encontrando assim muitos outros testemunhos da era moderna ameaçados pela falta de reconhecimento de sua importância bem como da falta de articulação pública e privada para a preservação desses locais.

A *advisory body evaluation* do ICOMOS, ao avaliar a candidatura de São Luís do Maranhão como Patrimônio Mundial da Humanidade Unesco, argumenta que a capital foi “um produtor têxtil relevante até meados do século XX, dando à cidade um papel importante na cultura nacional, representada pelo trabalho dos seus poetas, escritores e políticos e em termos materiais pelo seu tecido urbano de espaços abertos e habitação”. Pode-se considerar o patrimônio industrial como os vestígios de produção, compreendendo não só os edifícios industriais mas também armazéns, gasômetros, centrais elétricas e tudo o que foi essencial para o bom funcionamento da indústria no período.

Para então falar das modernidades no Estado do Maranhão, é necessário contextualizar a história urbano-econômica a fim de desenhar um panorama da condição atual e identificar os logradouros de importância para o patrimônio industrial de São Luís. Sendo assim, as modernidades no Estado do Maranhão devem ser compreendidas no contexto de um conjunto arquitetônico reconhecido pelo UNESCO como patrimônio da humanidade, em 1997.

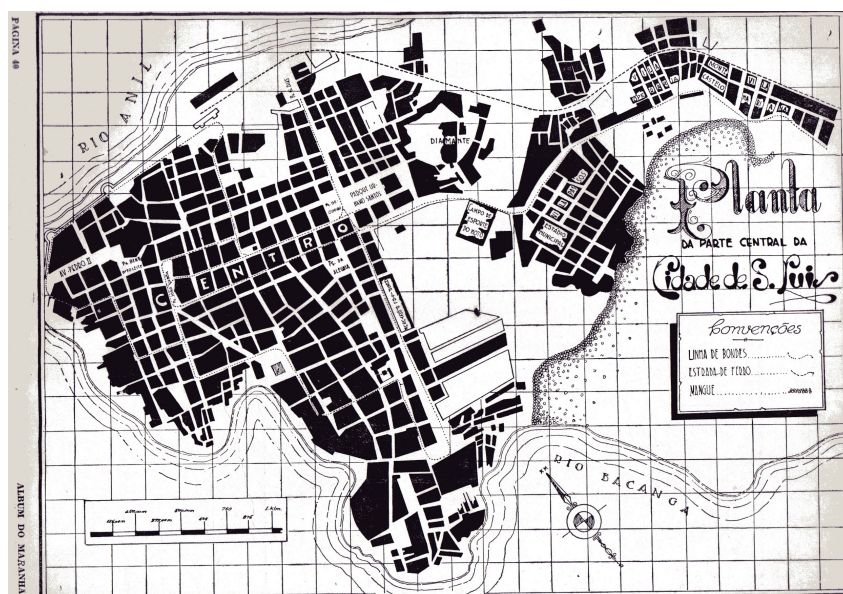


Figura 1. Planta do Centro Histórico de São Luís [MA]. Fonte: Álbum de Mício Jorge, 1950.

O Estado do Maranhão vivenciou quatro importantes ciclos econômicos, fundamentais a compreensão do apogeu econômico social e urbano da capital São Luís e em algumas cidades do interior do Estado. Estes ciclos foram relacionados ao auge da sociedade agro exportadora de algodão, no século XVIII-XIX e demonstraram a materialização da urbanidade da capital e ascensão da sociedade burguesa emergente. Assim, os séculos XIX e XX pontuaram o processo de decadência econômica e as tentativas de enfrentamento da crise e de alavancar a economia local. Alguns autores colaboram na percepção dos entraves e fatores que contribuíram para tais processos. Gaioso (1970) destacava vários os entraves como a falta de

tecnologia, falta de braços, como razões da falência da sociedade colonial, e Tribuzi (1981) afirmava que as frágeis bases dos períodos de prosperidade, centradas em um único produto como o algodão, somados aos entraves de uma economia sempre de fora para dentro, perduraram desde o período colonial e ainda configuram na contemporaneidade dificuldades para alavancar a economia do Estado, que mesmo com oportunidades internas e externas não conseguiu transformar seus indicadores.

De acordo com Holanda, são quatro importantes ciclos econômicos do estado: O primeiro deles foi o ciclo primário exportador do algodão, monopolizado pela Cia Grão Pará de Comércio, iniciado em 1755 durando até 1889, seguido da exportação de arroz e couro e depois da cana. Este ciclo gerou o conjunto da arquitetura luso brasileira, reconhecida pela Unesco como patrimônio da humanidade e foi finalizado pela abolição dos escravos, somada às mudanças no mercado internacional, seguida da desarticulação do sistema agrícola. O segundo ciclo foi o surto de crescimento industrial têxtil entre 1890-1940, na perspectiva de resgatar o algodão no mercado e levantar a economia.

É neste recorte temporal que vamos situar a modernidade industrial com a construção das fábricas na capital e interior do Estado assim como a modernidade que acompanhou o surto fabril como a criação de novos bairros residenciais. Este ciclo se encerrou com a falências das fábricas e foi seguido pelo terceiro ciclo já no século XX, o ciclo do coco do babaçu considerado por Getúlio Vargas, como a salvação do Maranhão. O babaçu não alcançou os resultados esperados e a economia ficou letargia. O quarto ciclo se caracterizou pela busca de integração na economia nacional e a implantação de investimentos públicos e privados no Estado a partir dos anos 1970. Tal ciclo perdura até nossos dias, novamente de fora para dentro e foi caracterizado pela chegada de grandes projetos nacionais como estrada de ferro de Carajás, a implantação da Cia Vale do rio doce, instalação da Alumar fábrica de guserias de alumínio, do polo graneleiro em na região do baixo Parnaíba e a implantação da soja no sul do Maranhão e em 1980 o Centro de Lançamento de Alcântara, que atualmente está em negociação.

2. Manchester maranhense

No âmbito das transformações ocorridas no século XIX, nenhuma contribuiu mais para modificar a fisionomia do país como a revolução que se operou na distribuição das atividades produtivas segundo Prado Júnior (1987). Essa revolução foi constituída por dois fatos: um de natureza geográfica, que foi o deslocamento da primazia econômica das velhas regiões agrícolas do Norte para o Centro Sul e o outro foi a decadência das lavouras tradicionais do Brasil – da cana-de-açúcar, do algodão e do tabaco e o desenvolvimento paralelo da produção de café. O fomento à indústria brasileira data de 1846, e o seu desenvolvimento, afirma Viveiros (1992) se deu entre os anos 1855 a 1895. Dentre os Estados mais promissores destacavam-se Minas Gerais com trinta e sete fábricas e o Maranhão com dezesseis, número este acima da capital federal, da Bahia e de São Paulo. Viveiros (1992) enfatiza que o surto industrial de estabelecimentos fabris no Estado no período de 1880 a 1895, logo após a abolição, tentou transformar o Maranhão agrícola em industrial, esgotando todas as possibilidades financeiras.

Bandeira Tribuzi (2011) cita que o fim da escravidão africana, em 1888, e a proclamação da República, em 1889, influenciaram diretamente no agravamento da crise que abateu a economia do Estado do Maranhão, no último quartel do século XIX, ocasionando uma “vertigem industrial” entre os senhores de terra. A implantação do complexo fabril na capital, aproveitou a produção de algodão remanescente dos tempos de apogeu da agro exportação para consolidar a indústria têxtil, que de fato teve destaque entre as décadas de 1880 e 1930.

Após o períodos entre as guerras, a indústria maranhense entrou em franco declínio e um dos fatores responsáveis pela falência das fábricas foi a baixa qualidade do algodão e a ineficiência tecnológica e econômica dos equipamentos. O sonho da industrialização que fez atribuir a São Luís o precoce e frustrado cognome de “*Manchester brasileira*”, durou pouco e *foi levando*, “[...] na torrente de desastrosas falências, a maior parte do parque fabril instalado com muito açodamento nos últimos anos do século XIX” (Moraes, 1987).

Na perspectiva de enfrentar a crise do Estado do Maranhão ocasionada pela abolição da escravatura e pelo frustrado sonho industrial, a colônia maranhense domiciliada no Rio de Janeiro em 1890 decidiu fundar o plano de organização de uma empresa, com grande capital para promover grandes empreendimentos necessários. Esta iniciativa estava ligada ao “Banco Emissor do Norte” e tinha por objetivo alavancar grandes obras fundamentais ao escoamento e dinamização da produção agrícola no Estado assim como a circulação e mobilidade das mercadorias além de organizar e explorar fábricas e estabelecimentos industriais e construir obras de melhoramentos do porto da capital do Estado do Maranhão. A Companhia, dentre tantas iniciativas para soerguer a economia do Maranhão como as fábricas e o banco emissor

obteve êxito em seu lançamento, mas sofreu duros golpes não conseguindo que seus acionistas atendessem à chamada de coleta de capital e com os prejuízos na bolsa.

A maioria dos estabelecimentos fabris eram sociedades anônimas (dezessete) e algumas eram particulares (dez) quase todas de fiação e tecelagem de tecido do algodão, mas havia também fábricas de fósforo, chumbo, prego, cerâmica e sabão. Destacamos de acordo Marques (2008), e com o almanaque administrativo (Jorge, 1950) as fábricas mais importantes, por ordem cronológica:

- a. Companhia de Fiação e Tecidos Maranhense: Criada em 1888/1890; faliu em 1970. Era a mais antiga fábrica do Maranhão possuía 300 teares com produção de 1.800.000 metros de riscados anual;
- b. Companhia de Fiação e Tecelagem de São Luís: Criada em 1894; faliu em 1960. Empregava 55 operários; 55 teares para uma produção anual de 350.000 metros de tecidos;
- c. Companhia Lanifícios Maranhenses ou Fábrica Santa Amélia, integrava o grupo cotonifício Cândido Ribeiro; faliu em 1969; produzia 440.000 metros/ano empregando 50 operários;
- d. Companhia Progresso Maranhense: Criada em 1892; tinha 150 teares para uma produção anual de 70.000 metros/ano com 160 operários;
- e. Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão: Fábrica de tecido de Codó, criação em 1893. Produzia 750.000 metros/ano, 250 operários na fiação e tecelagem;
- f. Companhia Fabril Maranhense: Criada em 1893; tinha uma produção anual de 3 milhões de metros; 600 operários; faliu em 1971;
- g. Companhia de Fiação e Tecido do Rio Anil: Criada em 1893, faliu em 1966; pertenceu ao grupo Jorge & Santos com uma produção 1 milhão metros/ano; 100 operários;
- h. *Companhia de Fiação e Tecido do Cânhamo* foi criada em 1891; faliu em 1969; possuía uma produção anual 1.500.000 metros/ano com 250 operários;
- i. Companhia Industrial Maranhense: Criada em 1894, 22 teares para 50 operários; 120 t/ano;
- j. Cotonière Brasil Ltda.: Criada na década de trinta, empresa de origem francesa subsidiária da LIII; tinha por objetivo abastecer aquela indústria de algodão de alta qualidade; desativada após 1945.

As imagens destas fábricas foram captadas pelo fotógrafo Gaudêncio Cunha, que foi convidado pelo governo do Estado do Maranhão a elaborar um álbum de imagens para exposição universal do Rio de Janeiro, na Urca em 1908. As imagens apresentaram as potencialidades do estado e demonstraram a importância do parque fabril na capital. As figuras abaixo, do álbum de 1908 são reproduções das fotos originais que se encontram no acervo do Museu Histórico do Maranhão (MHAM-MA).



Figura 2. Fábrica da Camboa – álbum 1950.
Fonte: Gaudêncio Cunha (1987).



Figura 3. Interior da Fábrica Santa Amélia. Imagens das fábricas em 1908. Fonte: Gaudêncio Cunha (1987).



Figura 4. Companhia do Cânhamo do Maranhão – álbum 1950. Fonte: Gaudêncio Cunha (1987).

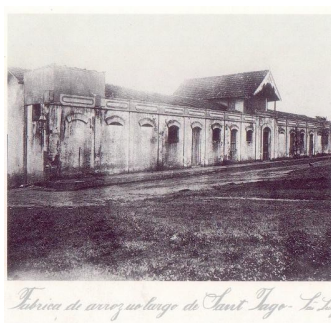


Figura 5. Fábrica Martins & Irmãos – álbum 1950. Fonte: Gaudêncio Cunha (1987).



Fábrica de Tecidos S.ª Izabel - S. Luís
Figura 6. Fábrica de Tecidos Santa Izabel – álbum 1950.
Fonte: Gaudêncio Cunha (1987).



Fábrica de Tecidos Rio Anil - São Luís
Figura 7. Fábrica de Tecidos Rio Anil – álbum 1950.
Fonte: Gaudêncio Cunha (1987).

2.1. DECLÍNIO DA PRODUÇÃO E REMANESCENTES DO LEGADO INDUSTRIAL URBANO NO MARANHÃO

Assim, a Manchester maranhense sucumbiu as dificuldade econômica enfrentadas pelo Estado pois a Monarquia legou à república um Maranhão anêmico e cheio de dívidas (Fernandes, 2003). Enquanto os Estados do Sul se beneficiavam pelas vias férreas e pela imigração, os Estados do extremo norte brasileiro não encontravam as mesmas facilidades e investimentos.

O mundo enfrentou a primeira Grande Guerra entre 1914-1918 com reflexos na economia mundial dando grande ênfase à industrialização nos ramos da alimentação, veículos motores, farmacêuticos e químicos, com impulso na exploração e aproveitamento do minério brasileiro, centrando no eixo produtivo do País em Minas Gerais e São Paulo onde se situavam todas as subsidiárias das indústrias americanas (Prado Jr., 1987). Os investimentos esperados no Estado do Maranhão, como a construção da estrada de ferro São Luís-Teresina, unindo as bacias dos rios Itapecuru e Paraíba e mais a construção de estradas até os vales de Pindaré e Tocantins e o incremento da navegação fluvial nunca chegava e deixava o Estado à margem do desenvolvimento. Fernandes (2003) afirma que havia um círculo vicioso: o governo não construía a via férrea porque o que o Maranhão produzia mal sustentava a navegação fluvial e a produção não se movimentava, porque o transporte era péssimo. Exclusão e abandono caracterizavam o começo do século no Estado. A estrada de ferro autorizada em 1905 começou a funcionar parcialmente em 1919 e apenas em 1923 foi concluída a ponte Benedito Leite, complementando o acesso da estrada de ferro à ilha de São Luís, atravessando o estreito dos Mosquitos.

3. Transferência técnica norte americana no contexto dos melhoramentos urbanos da moderna São Luís

Para dar um novo respiro à capital e ao interior do Estado, ressaltamos a transferência técnica pretendida com a chegada da ULEN & COMPANY, trazendo como inovação, um novo modelo elétrico do Bonde, inserido em 1924, onde ruas foram melhoradas com pavimentação asfáltica e quatro diferentes tipos de rotas foram criadas para alimentar as necessidades da cidade velha, que foi o ponto de referência dos maiores armazéns de comércio para a venda e exportação de produtos através do Porto da Praia Grande.

Assim, a dinâmica da cidade de São Luís foi condicionada ao ritmo da produção industrial da época. Entretanto, após o grande valor da inserção da empresa no mercado de aperfeiçoamento das tecnologias da capital foram as linhas americanas, como as casas tipo *bungalow* que mudaram o estilo colonial da cidade trazendo essas modernidades. Fica claro que com a inserção do bonde, a cidade de São Luís é colocada na rota de urbanização e acampamento da paisagem urbana do início do século XX na América Latina. O Álbum do Maranhão de 1950, organizado pelo jornalista Miércio de Miranda Jorge, apresenta, imagens da estação central da Ferrovia da estrada de ferro São Luís — Teresina.

Santos (2018) destaca que dentre outros melhoramentos, o Gasômetro de São Luís, pertencente à Companhia Maranhense de Iluminação a Gás foi um importante avanço para a capital, sobretudo para a iluminação pública da cidade. Localizado na Rua São João e próximo ao Cotonifício Santa Amélia, tinha ligação direta com o Rio Bacanga, onde eram transportadas cargas de carvão vegetal para abastecimento do gasômetro. Com dois tanques de gás, forneceu cerca de 90 mil metros cúbicos de gás para iluminação na cidade de São Luís, que já tinha 700 lâmpadas de iluminação pública no início do século XX. Além disso, máquinas e equipamentos para a distribuição de energia utilizando tecnologias dos Estados Unidos da América. Hoje o gasômetro já não existe. Em seu lugar, foi construído o mercado central do municipal em 1941.



Figura 8. RFFSA - álbum Miécio Jorge 1950.

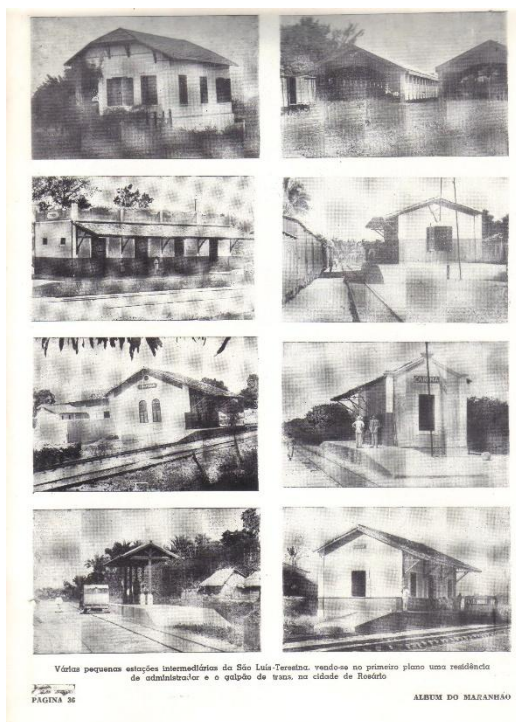


Figura 9. Estações de trem – fonte :álbum Miécio Jorge 1950.

Ligação ferroviária Maranhão - Piauí

O Maranhão não dispõe ainda de vias férreas suficientes para as suas necessidades. Nossas vastas extensões territoriais com suas riquezas e a fertilidade generalizada da terra, se convenientemente servidas por comunicações ferroviárias, muito poderiam contribuir para transformar esta unidade da Federação numa das mais opulentas e desenvolvidas do país.

Possui o Estado, entretanto, uma importante ferrovia, a Estrada de Ferro São Luís-Teresina, que põe em comunicação direta a capital maranhense à capital do vizinho Estado do Piauí, atravessando grande faixa de terra maranhense, através de 453 quilômetros.

Até 1940, os trilhos da São Luís-Teresina terminavam na então cidade maranhense de Flores, hoje Timon, fronteira à capital piauiense. Há 10 anos, portanto, construída que foi a grande ponte metálica de 270 metros, sobre o rio Parnaíba, ficou definitivamente concluída a ligação ferroviária Maranhão-Piauí, de notável importância econômica e estratégica, pois permite trânsito regular e relativamente rápido entre o Maranhão e todos os Estados do Nordeste, pelo interior, tendo em vista que boas estradas de rodagem comunicam Teresina com o Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Bahia. Cumpre ressaltar o papel desempenhado

pela Estrada de Ferro São Luís-Teresina durante a Segunda Grande Guerra, quando cessaram quase por completo as comunicações marítimas na região norte do Brasil. E todo o transporte de tropas, assim como de produtos que, antes eram feitos por mar, tiveram de ser feitos pela referida estrada até Teresina ou desde Teresina, conforme o sentido da circulação de soldados ou mercadorias. Daquela cidade em diante, as comunicações eram feitas por via rodoviária. Na época em que o racionamento de gasolina chegou ao máximo, reduziram-se os transportes rodoviários à ligação de Teresina e Florianópolis com portos fluviais do rio São Francisco — Petrolina em Pernambuco e Remanso na Bahia. O rio da unidade nacional punha, assim, o norte em comunicação com as ferrovias de Minas, que, por sua vez, se estendiam até à Capital da República e, consequentemente, a todo o sul do país.

Está, portanto, patente a importância estratégica da Estrada de Ferro São Luís-Teresina. Quanto à importância econômica podemos considerá-la relevantíssima, porquanto aproxima das praças de São Luís e Teresina grande número de municípios maranhenses do vale do Itapecuru e também os do vale do Mearim (grande celeiro do Maranhão e do nordeste), os quais

Em 1935 o Estado possuía cerca de um milhão de habitantes, sendo que setenta mil habitavam na capital, São Luís. Os principais produtos econômicos eram o algodão e arroz e a atividade fabril contava com quarenta e quatro fábricas. O historiador maranhense Meireles (1992) relata que Associação Comercial do Maranhão apresentou a Getúlio Vargas, em sua visita aos Estados do Nordeste e do Norte em 1931 um memorial pedindo apoio ao governo central para saldar os compromissos da ordem financeira que vinham minguando as fontes de riqueza, o trabalho da lavoura e o desenvolvimento e a expansão econômica. O memorial alertava para problemas como a baixa na produção de algodão, arroz e babaçu; para a dívida externa decorrentes de empréstimos com a França em 1912, como os EUA em 1928 e com o Banco do Brasil. Chamava a atenção para os problemas das vias de comunicação para escoamento e circulação de gêneros e mercadorias; para a inexistência de rodovias e existência de apenas uma única estrada de ferro São Luís-Teresina em estado muito precário; mostrava ainda a necessidade de drenagem e dragagem dos rios Itapecuru, Pindaré e Mearim com intuito de assegurar a navegabilidade e insistia na necessidade de construção de cais da alfândega e obras contra o assoreamento do Porto de São Luís ou até mudança do mesmo.

Na Era Vargas, no Governo do interventor Paulo Ramos, houve uma grande mudança no perfil urbano da capital do Estado São Luís, entre a década de 1930 e 1940. Este arrojado projeto, de acordo com o historiador Meireles (1992), inicialmente foi um plano do jovem urbanista e engenheiro Otacílio Saboya Ribeiro (1899-1967) que foi prefeito da cidade de São Luís em 1936 e que tinha um plano de transformar a velha capital maranhense de perfil colonial com ruas estreitas em uma cidade de feição moderna, retilínea, com avenidas largas e espaçosas. Não chegou a ser executado pelo prefeito e sim pelo seu sucessor Pedro Neiva de Santana. Uma das obras de destaque foi a abertura da Avenida Magalhães de Almeida e a triplificação em largura da Rua do Egito até o largo do Carmo, rumo ao norte até a Avenida Beira Mar. A ligação do centro com os novos bairros seria feita posteriormente pela Avenida Getúlio Vargas onde exemplares da nova arquitetura estilo “bungalow” e casario eclético e moderno se mesclariam com a tradicional arquitetura colonial luso brasileiro do centro histórico de São Luís.

As mudanças advindas da expansão industrial contribuíram para a expansão urbana de São Luís. Lacroix (2012) afirma que as unidades fabris instaladas no centro e nas áreas mais afastadas como Anil e Tamancão resultaram no alargamento urbano com criação de bairros de formação espontânea. No Caminho Grande, foi criado o bairro dos trabalhadores, notoriamente o bairro Filipino, com casas de um único modelo para os trabalhadores que trabalhavam no bairro Anil, nome da cor azul que tingia os tecidos da fábrica têxtil de São Luís. De acordo com Beaucire (2005), “o viajante ferroviário faz isso, que descobre a cidade não das bordas da cidade, mas dos trilhos, das pistas, dos interruptores, como se entrou no teatro pelos cabides e polias, pela técnica”. O Caminho Grande marcou toda uma geração que viu a

Labor & Engenho

cidade de São Luís assumir outras formas espaciais, mudar a forma de utilizar os espaços e, sobretudo, a percepção do espaço urbano, como dizem através da memória oral.

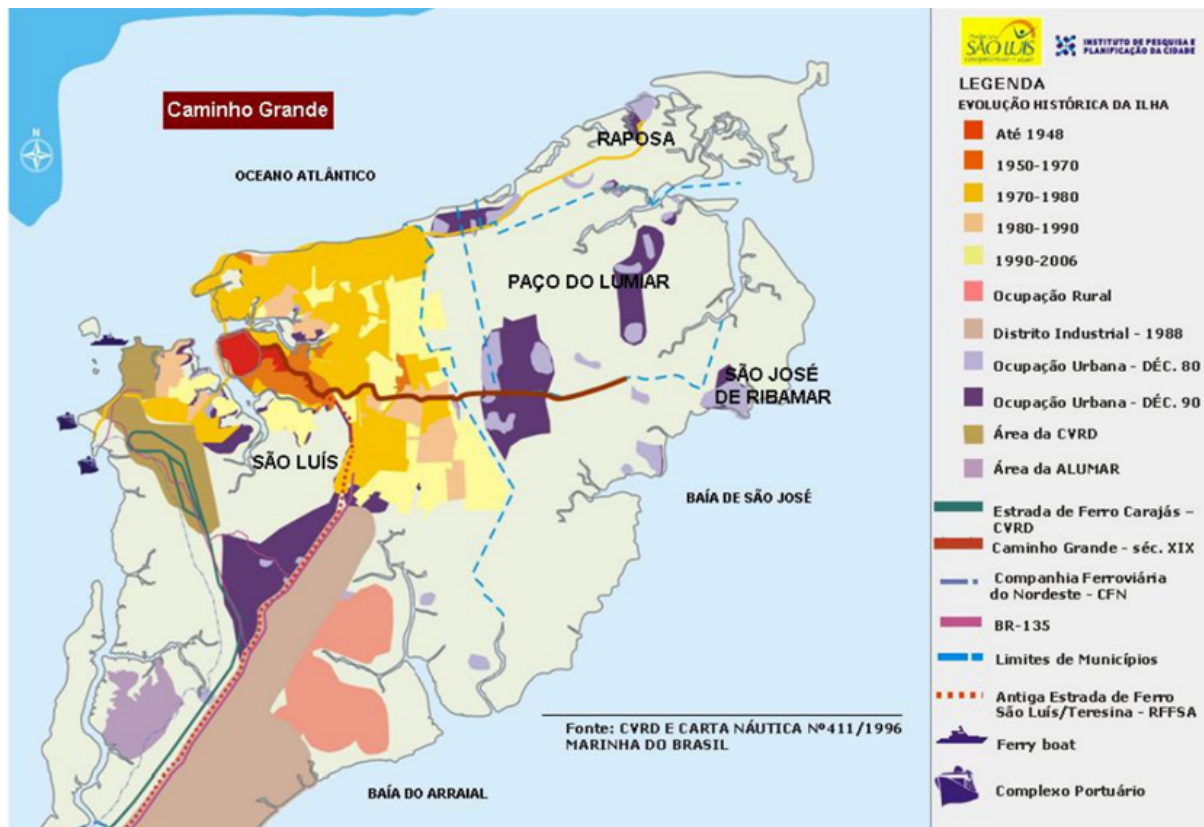


Figura 10. Planta da ilha de São Luís. Fonte: Prefeitura Municipal, Plano da paisagem, 2000.

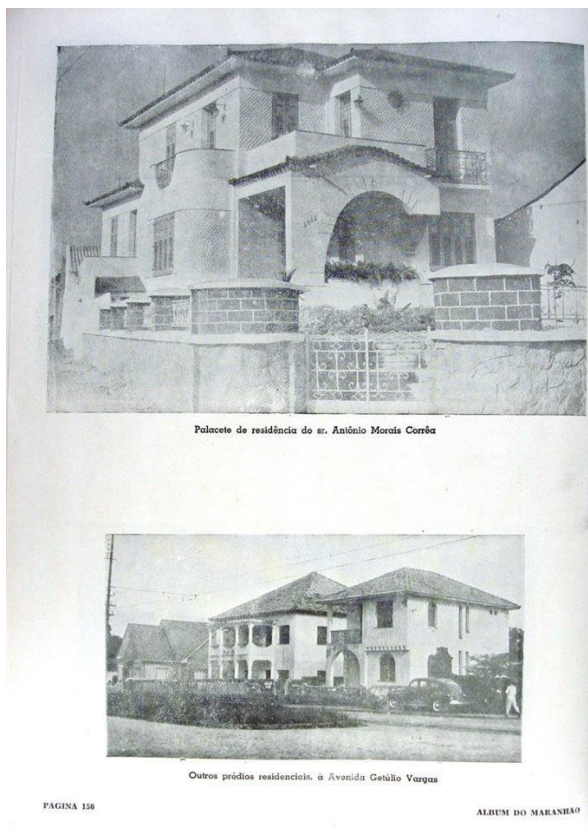


Figura 11. *Bungalow*. Fonte: álbum Miécio Jorge, 1950.

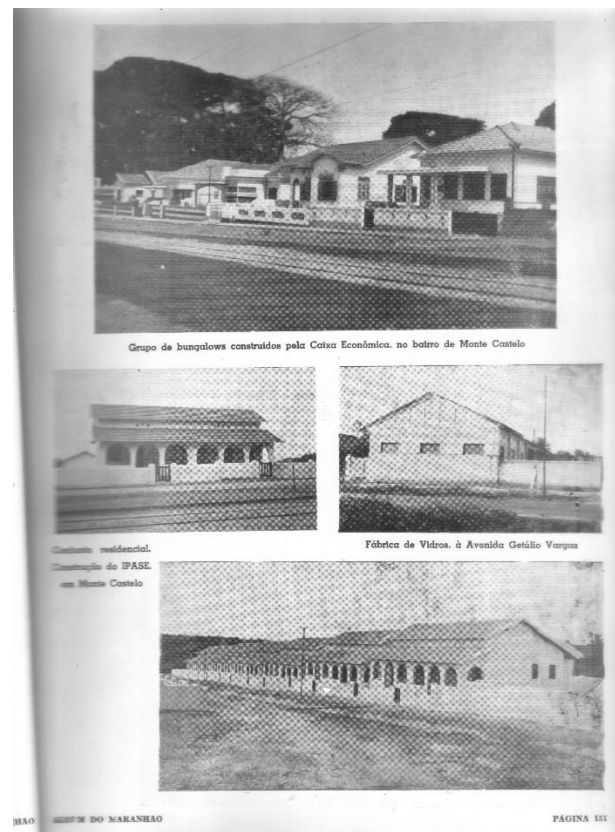


Figura 12. *Bungalow*. Fonte: álbum Miécio Jorge, 1950.

4. Conjuntos habitacionais Filipino e a necessidade da habitação operária

O processo de industrialização do Estado do Maranhão despertou uma demanda crescente por habitação na capital. As fábricas instaladas no centro e no eixo de expansão da cidade ao longo da Avenida Getúlio Vargas e no caminho grande até os bairros do Anil e Filipino demandavam em seu entorno novas habitacionais e atraíam populações do interior do estado em busca de trabalho e oportunidade. Os complexos fabris pontuavam a necessidade de construção de novas e modernas unidades habitacionais e a construção de grupos residenciais pequenos, com número reduzido de unidades habitacionais, como os do Instituto Previdenciário.

O primeiro conjunto habitacional edificado pelos IAPs foi o Conjunto Residencial José Bonifácio de Andrada e Silva fomentado pelo IPASE. de acordo com Vasconcelos (2007) comenta que ele foi inaugurado no final da década de 40. O conjunto habitacional localizado às margens da Avenida Getúlio Vargas, cerca de dois quilômetros do Centro, teve como beneficiários os servidores públicos do estado do Maranhão. A tipologia habitacional escolhida foi a de casas geminadas e apenas 14 moradias foram entregues. Outro empreendimento dos IAPs que se destacou em São Luís foi o Conjunto Residencial do Filipino, com construção iniciada em agosto de 1949, o projeto previu a construção de 477 unidades habitacionais distribuídas em 20 quadras, além de equipamentos urbanos. O conjunto seguiu o eixo de expansão rumo ao Anil e foi locado na Avenida João Pessoa, cerca de cinco quilômetros do Centro de São Luís. O conjunto foi responsabilidade do IAPC e sua aceitação pela população foi notória (Mendes, 2018).

O intuito desses conjuntos habitacionais está alinhado com as origens da habitação social no Brasil e a necessidade de prover, em linha com a expansão urbana delineada no contexto histórico da pesquisa, condições de habitabilidade aos operários das indústrias locais.



Figura 13. Conjunto Filipino . Casas. Fonte :álbum Miécio Jorge, 1950.



Figura 14. Casa. Fonte :álbum Miécio Jorge, 1950.

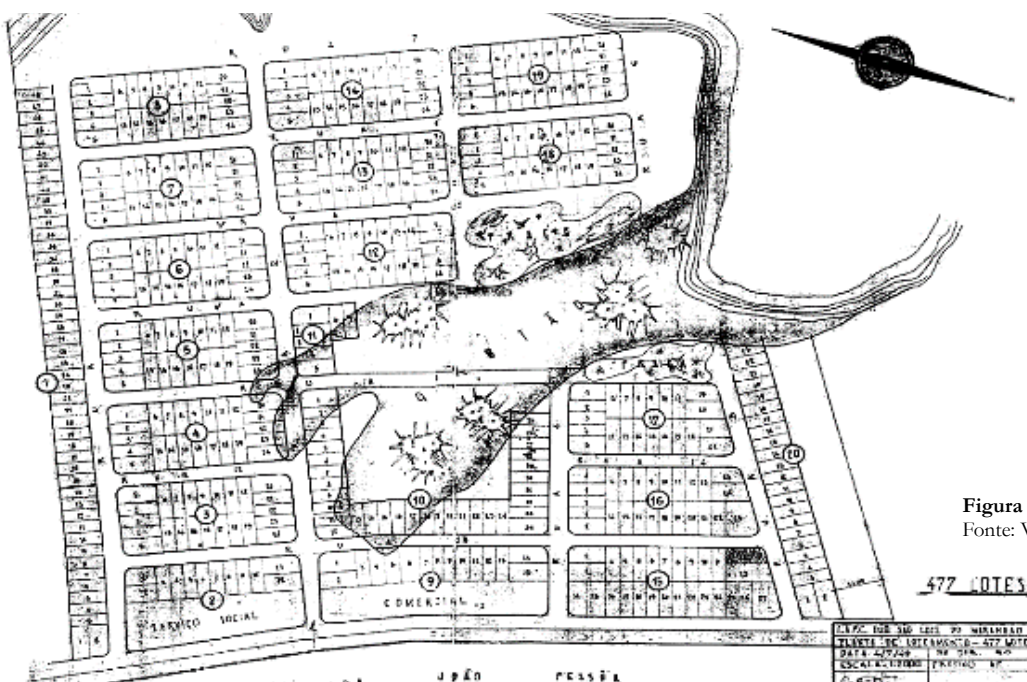


Figura 15. Filipino planta. Fonte: Vasconcelos.

5. Conclusões

O reconhecimento das áreas, conjuntos ou acervos industriais se dá com a compreensão destes espaços como um período essencial da era moderna e a essência da história urbana, trabalho e tecnologia, um testemunho vivo, dinâmico e territorializado da era moderna. As identidades são diferentes, mas os seus valores são comuns porque o patrimônio é um bem excepcional, uma ligação pública entre o indivíduo e o coletivo, para quem pode convergir para identidades comuns e patrimônio comum. Ao reflectir sobre a questão levantada no início com a arqueologia, é um instrumento essencial para conhecer o patrimônio e desenvolver a próxima fase da identidade cultural, que é a patrimonialização.

A apresentação da história e do desenvolvimento urbano da cidade de São Luís e do interior do Estado do Maranhão e o marco dos eventos econômicos e sociais que culminaram com a implantação do parque industrial às margens do rio Bacanga e do rio Anil foram fundamentais para reconhecer a importância histórica deste complexo e para articular a importância do parque industrial maranhense hoje. É claro que, dois séculos depois do boom industrial no centro da cidade, identificar os bens remanescentes do patrimônio industrial da cidade localizados no centro histórico reconhecido pela UNESCO era importante para saber o que usar na estrada.

Ao mesmo tempo que os novos modos de expressão do patrimônio ganham espaço, São Luís que é Patrimônio Mundial da UNESCO pelas suas características de colônia portuguesa, pode ganhar um novo enfoque sobre seu passado moderno. O reflexo do crescimento da consciência do patrimônio industrial e da sua importância na cidade foi dado principalmente através de projetos de reconversão de importantes espaços industriais.

A antiga fábrica do Rio Anil hoje abriga a escola pública CINTRA. O CEPRAMA, Centro de Artesanato Maranhense se encontra em atividade na antiga Fábrica de Cânhamo. O Centro de Criatividade Odylo Costa Filho, foi no passado o armazém das mercadorias do Porto, no cais da Sagração. No interior do Estado, Caxias com o centro de cultura Acad e o Engenho de Pindaré-Mirim são exemplos notáveis de recuperação dos espaços industriais maranhenses.

Outros projetos com a coordenação do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) para a recuperação dessas áreas estão em fase de aprovação, assim como antigas estações ferroviárias na capital e no interior do Maranhão. São todos estes exemplos de boas práticas em patrimônio industrial, mas o que ainda resta é o reconhecimento destes espaços como marcos da memória moderna maranhense a nível de comunidade, e de educação patrimonial. Finalmente, é preciso perguntar até que ponto a memória da paisagem industrial e do desenvolvimento urbano moderno está refletido e bem representado nessa discussão para as gerações futuras.

Referências

- Amaral Filho, J. (1990). *A economia política do Babaçu: um estudo sobre a organização da indústria do Babaçu no Maranhão e suas tendências*. São Luís: Sioge.
- Beaucure, F. (2012). Un paysage nommé... chemin de fer ? *Revue d'Histoire des Chemins de fer*, pp. 32-33.
- Silva, Rachel Coutinho M. da (1998). A formação da rede urbana na fronteira noroeste do Estado de São Paulo: 1890-1950. In: Nino Padilha (Org.). *Cidade e urbanismo: história, teorias e práticas* (v.1, pp.332-354). Salvador: UFBA.
- Cunha, G. (1987). *Maranhão 1908: álbum de fotografia*. Rio de Janeiro: Spala.
- Gaioso, R. J. de S. (1970). *Compêndio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão*. Rio de Janeiro: Livros do Mundo Inteiro (Coleção São Luís, 1). Reedição em off set SUDEMA.
- Holanda, F. de. (2011). *A economia maranhense e os desafios de 2011*. *Jornal O Imparcial*, 2/01/20110, p.10, São Luís.
- Holanda, F. de. (2008). *A Dinâmica da economia maranhense nos últimos 25 anos*. São Luís: Cadernos IMESC 4.
- Lacroix, M. de L. L. (2012). *São Luís do Maranhão: corpo e alma*. São Luís: Gráfica Santa Marta.
- Meireles, M. M. (1992). *História do comércio do Maranhão: 1934-1960* (v.4). São Luís: Associação Comercial do Maranhão; Lithograf.
- Meireles, M. M. (2001). *História do Maranhão*. São Paulo: Siciliano.

Marques, C. A. (2008). *Dicionário histórico e geográfico da província do Maranhão* (3a ed.). São Luís: Academia Maranhense de Letras. (Edição crítica de Jomar Moraes e Lino Moreira).

Moraes, J. Prefácio. (1987) In: G. Cunha. *Maranhão 1908: álbum de fotografia*. Rio de Janeiro: Spala.

Jorge, M. de M. (1950). *Álbum do Maranhão*. São Luís.

Prado Jr., C. (1987). *História econômica do Brasil* (35a ed.). São Paulo: Brasiliense.

Santos, A. K. de A. (2018). *La ville patrimoine mondiale et son paysage industriel*. Dissertação de mestrado. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Paris, França.

Tribuzi, Bandeira (1981). *Formação econômica do Maranhão: uma proposta de desenvolvimento*. São Luís: FIPES.

Viveiros, J. de (1992). *História do comércio do Maranhão: 1896-1934* (v. 3). São Luís: Lithograf. (Reedição fac similar da Associação Comercial do Maranhão).