



UNDB
CENTRO UNIVERSITÁRIO

As
Intervenções
URB
Ba
ã
n
a
s
de **D**
o
m
i
n
g
o
s
DE FREITAS DINIZ NETO

em São Luís

EDITORIAL COMMENT
*The Abenaki Decision
Is The Right One*

The Bureau of Indian Affairs recently announced a general recognition of the Abenaki as an Indian tribe. The Abenaki are a group of people who live in the state of New Hampshire. Their ancestors were the Abenaki Indians who lived in the area of New England. The Abenaki are a group of people who live in the state of New Hampshire. Their ancestors were the Abenaki Indians who lived in the area of New England. The Abenaki are a group of people who live in the state of New Hampshire. Their ancestors were the Abenaki Indians who lived in the area of New England.

As
Intervenções
URB
Ba
ã
n
a
s
de **D**
o
m
i
n
g
o
s

...particular moment of confusion...
...But a thing even...
...hearts of the Soviet planners was a gra...
...action. It seemed logical that these...
...be taken in a single effort. Although...
...practical site for the new multiple dwel...
...expediency of the situation it was...
...new, much needed structure in the pla...
...Of course, the church would have to be...
...utilitarian apartment could be put u...
...described the very opportunity for a...
...Instead of dismantling the church's...
...society, orderly way, a special Soviet...
...blared, and loyal party cells, thou...
...marched, but in a "patriotic demon...
...the church being blown up—the first...
...The story further tells that it was...
...the church just sort of rocked and...
...night of dust which settled lazily...
...equally as large as the church structu...
...was to the slum. In a little while...
...mass froze solid—and remained for...
...liberal planning, which no dynamite...
...the subjects of Stalin continued to go...
...The New Deal plan for cotton is doubt...
...than the principal industry of the Sou...
...There is freshly disclosed eviden...
...Works Administration works directly...
...tion of private enterprise. Carried on...
...and it seems likely that it will be, it...
...mine our privately endowed institu...
...education, the keystone of American...
...the presidents of three colleges, the...
...hospitals, the head of a large hospital...
...brought to Washington to protest that...
...of PWA funds to Green...
...power plant must invest...
...to these institutions fr...
...government in its Democrati...
...take over all of our private...
...administration of wealth sch...
...will that you charge bo...
...administrations?"...
...dynamite after this...
...national interests and also...
...result in the end...
...some of those pathetic su...
...the generally balkan...
...STAINED...
...are that the name of...
...County Council pu...
...the Welsh...
...I Labor Party...
...the ability...
...made I ap...
...and I...
...65% w...
...but...
...to...
...by spellin...
...material...
...this...
...made by th...
...del...
...or...
...LEAVE...
...of a...
...DEGREE MURD...
...GUILTY OF...
...DOWNT...
...HUNTINGTON, FRIDAY, MAY 15
...News has it been our intention...
...only former occasion, to present to you...
...the details of a murder, or...
...feature, as the one committed...
...in the vicinity of our village...
...member to live here...
...luzny years...
...On Sunday evening...
...Smith, extensively...
...wealthy father, took...
...wife, was...
...hearth's...
...by his...
...how...
...DOWNTOWN

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIDADE DE ENSINO SUPERIOR DOM BOSCO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

MARIA LUIZA FREITAS DINIZ LUNA

**AS INTERVENÇÕES URBANAS DE DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO EM
SÃO LUÍS – MA.**

São Luís

2022

MARIA LUIZA FREITAS DINIZ LUNA

**AS INTERVENÇÕES URBANAS DE DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO EM
SÃO LUÍS – MA.**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Bom Bosco como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Me. José Antonio Viana Lopes.

São Luís

2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Centro Universitário – UNDB / Biblioteca

Luna, Maria Luiza Freitas Diniz

As intervenções urbanas de Domingos de Freitas Diniz Neto em São Luís – MA. / Maria Luiza Freitas Diniz Luna. — São Luís, 2022.

243 f.

Orientador: Prof. Me. José Antonio Viana Lopes.

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

1. Espaço Urbano. 2. Intervenções urbanas. 3. Tendência de crescimento. I. Título.

CDU 711.4(812.1)

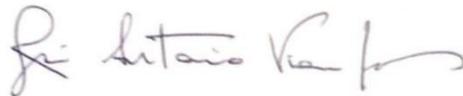
MARIA LUIZA FREITAS DINIZ LUNA

**AS INTERVENÇÕES URBANAS DE DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO
EM SÃO LUÍS – MA.**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Bom Bosco como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em ___/___/2022.

BANCA EXAMINADORA



Prof. Me. José Antonio Viana Lopes (Orientador)
Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB

Prof. Esp. Luís Eduardo Paim Longhi
Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB

Convidado

Freitas Diniz, presente!

AGRADECIMENTOS

Este trabalho nasceu em um contexto complicado: estava pensando há algum tempo sobre reunir informações sobre as obras públicas e privadas realizadas pelo meu avô, o engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto, mas não havia conseguido dar andamento. No fim de sua vida, não conseguimos conversar mais sobre isto, visto que seu falecimento foi bastante repentino. Deste modo, o trabalho se inicia, timidamente, com algumas pistas e discussões com minha avó, Pérpetua, que eram, basicamente, da seguinte forma: “Mas ele me disse uma vez que fez isso!”; destas pistas, iniciou-se uma pesquisa mais séria, onde pude começar a delinear uma imagem mais nítida de quais seriam suas obras e de seu período de atuação. O que conhecemos se estende além do que se mostra neste trabalho, pois o recorte nos restringe às intervenções realizadas na cidade de São Luís, o que significa que sua atividade tem impacto tanto para esta cidade, o estado do Maranhão e o Brasil, através da promulgação do Plano Rodoviário do Estado do Maranhão, execução de estradas estaduais, federais, pontes e hidrelétricas.

Meu avô, falecido em 22 de março de 2021, partiu cedo, vítima de COVID-19. Apesar do que dizia, sempre aumentando sua idade em mais ou menos 10 anos, ainda não estava em tempo de nos deixar. Assim, objetivo deixar esta singela homenagem para esta pessoa incrível, lembrada com tanto carinho e admiração por todos os entrevistados. Ao meu avô, queria agradecer por tudo o que fez, pelo incentivo à leitura e aos estudos e por todo o apoio dado nesses 24 anos que estivemos juntos.

Quero agradecer as minhas avós, Regina e Perpétua, também por todo o apoio e incentivo durante toda a minha vida. Vocês sempre me estimularam e se preocuparam para que tivesse tudo ao meu alcance. Sem o incentivo e a força de vocês, este trabalho provavelmente não existiria pois não teria conseguido vir tão longe. Queria agradecer a minha mãe, Patrícia, por sempre estar presente, sempre pensando no melhor para mim. Agradeço também aos demais familiares que me acompanharam durante toda a minha jornada até aqui, em especial a minha tia Paola.

Queria agradecer a Leonardo Oliveira, por toda a ajuda, compreensão e apoio, especialmente a disposição para me ajudar escanear os tantos documentos raros e itens de acervo pessoal que foram obtidos para que a pesquisa fosse concluída.

Aos meus amigos, especialmente Amanda Campos, Caio Melo, Marley Moraes, Victor Gabriel, Ana Luiza Coutinho, Vitória Rabelo, Isabella Fernandes, Amanda Cardoso,

Stephanie Duarte, Thaila Oliveira, Anna Clara Tavares, Júlia Paiva e Yara Sales por todos os anos de amizade e companheirismo. Às amizades feitas na faculdade, em todos os anos de curso, na UNDB e no CEUMA, em especial a minha dupla, Camila Estevan.

Agradeço aos funcionários da Biblioteca Pública Benedito Leite e do Arquivo Público do Estado do Maranhão por toda a atenção e sugestões perspicazes, que fizeram com que a pesquisa pudesse ir mais adiante e à disponibilidade dos demais órgãos consultados. Agradeço aos entrevistados: Benedito Buzar, pela assistência e pela generosidade, ao ceder acesso à documentos do Governo Newton Bello de sua coleção particular; Cleon Furtado, que por intermédio de seu filho Ricardo Furtado, generosamente aceitou conceder a entrevista; Emílio Azevedo, tão querido de meu avô e extremamente atencioso; Ney Bello, amigo de meu avô por tantas décadas, que o guarda com tanto carinho em sua memória; Pedro Aurélio, pelas palavras e colaboração.

Ao meu orientador, o professor José Antônio Viana Lopes, que abraçou este tema com tanto carinho e buscou, além da orientação e dos conselhos ao escrevê-lo, ajudar-me a obter todas as informações possíveis e imagináveis, fazendo tudo o que tinha a seu alcance, e que também vem se empenhando a resgatar e documentar a história de meu avô. Agradeço-lhe também pela paciência de saber lidar com todos meus questionamentos e entender a “pressa” para fazer algumas coisas, porque sabia que eu “não iria parar de pensar sobre isso”.

Queria agradecer a Ricardo Júlio, Helton Bezerra e Carlos Alberto Pereira (*in memorian*) por terem acreditado no meu potencial, desde o início da graduação, quando ainda estava no CEUMA. Ao professor Luiz Phelipe Andrès (*in memorian*) por toda a paciência, conselhos e palavras carinhosas, bem como toda a assistência quando lhe buscava. À Raíssa Muniz, Raoni Muniz, Julyana Lima e Arthur Lacerda por toda assistência e conselhos durante a graduação. À Elias Carneiro, por toda a assistência na fase final do trabalho. À Jackeline, ao professor Gustavo Marques, André Ferreira e todas as pessoas que colaboraram para que este trabalho pudesse ser realizado. Obrigada!

“Aquel’outro que ali vai, é o Engenheiro e Deputado Federal Domingos Freitas Diniz, o ‘Dominguinhos’ para os mais íntimos, querido amigo, opositor ferrenho e um grande parlamentar, que por querelas políticas, como sempre, encontra-se às voltas com uma confusão com Sarney... Parece que o TRE fez despachar, por estas tardes, um ‘sursis’ a seu favor... E os curiosos na Praça João Lisboa o rodeiam à cata de novidades...”

Fernando Braga

RESUMO

A cidade de São Luís passou por diversas transformações marcadas por intervenções urbanas que objetivavam favorecer seu crescimento e mitigar os problemas já existentes no espaço urbano. Intervenções, estas, realizadas 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 principalmente suas intervenções na cidade de São Luís executadas 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 intervenções 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: Intervenções urbanas. Tendências de Crescimento. Espaço Urbano.

ABSTRACT

The city of São Luís has already undergone several transformations by urban interventions aimed at favoring its growth and mitigating the existing in the urban space. These interventions were carried out by trained technical staff, which for various political and social reasons had been excluded from the collective memory of the city's history. Therefore, this work aims to rescue the memory of the engineer Domingos de Freitas Diniz Neto, mainly addressing his interventions in the city of São Luís executed after graduating from the Escola Nacional de Engenharia do Brasil, when he returns to Maranhão and plays an important role acting at the head of several public offices, studying, planning and implementing several interventions that 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 interventions. Growth Trends. Urban Space.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 e 2 - Mapas de São Luís em 1640 e em 1926, respectivamente.	39
Figura 3 - Postal da Avenida Magalhães de Almeida.	40
Figura 4 - Conjunto Residencial Newton Bello (IPEM ALEMANHA).	43
Figura 5 – Construção do conjunto habitacional IPEM Caratatiua).....	44
Figura 6 – A expansão urbana do tecido da cidade de 1950 a 1970 (detalhe).	45
Figura 7 – Secretário de Viação e Obras Públicas Domingos de Freitas Diniz Neto na cerimônia de assinatura do Contrato da Usina de Barra do Corda.....	46
Figura 8 – 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.	48
Figura 9 - Capa: “EM 7 DISCURSOS: AS IDEIAS GERAIS DE UM PLANO DE GOVERNO”.....	49
Figura 10 - Governador Newton Bello desfila na Avenida Pedro II em um trator D-8.	51
Figura 11 - Cerimônia no Porto do Itaqui, em destaque Governador Newton Bello (a esquerda) e Freitas Diniz (a direita).	52
Figura 12 – Inauguração da Usina do Tirirical (13 de dezembro de 1964).....	53
Figura 13 – Mapa do Plano de Remodelação, Expansão e Embellezamento de São Luís (1937).	56
Figura 14 – Mapa do Plano de Expansão (1958).	58
Figura 15 – Freitas Diniz.....	65
Figura 16 – Domingos em reunião com familiares.	68
Figura 17 - Solenidade do Governo. Na imagem, da esquerda para direita: Ney Bello, Governador Newton Bello, Domingos de Freitas Diniz Neto e desembargador Araújo Neto (1962).	69
Figura 18 - Reportagem presente no “Jornal do Maranhão”.....	72

Figura 19 - Telegrama do ex-Governador Newton Bello (ago/66).....	73
Figura 20 - Ex-deputado federal Freitas Diniz.	75
Figura 21 - Ex-deputado federal Freitas Diniz em sessão no plenário.....	77
Figura 22 - Partido dos trabalhadores (década de 80): na imagem o ex-presidente Lula e o ex-deputado federal Freitas Diniz.....	78
Figura 23 - Foto para Campanha Eleitoral.	79
Figura 24 - Capa: “Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965)”.	82
Figura 25 – Maquinário do DER em trânsito para o interior do Estado.....	84
Figura 26 e 27 - Carta de Apresentação do Plano Rodoviário do Estado do Maranhão 1965.	84
Figura 28 - Cerimônia de Governo. Em destaque: Governador Newton Bello (esquerda) e Freitas Diniz (direita).....	85
Figura 29 - D.E.R. em plena motomecanização. Em destaque Freitas Diniz (a esquerda) e Governador Newton Bello (direita).....	86
Figura 30 – Inauguração da rodovia MA-61. Em destaque: Newton Bello (dir.) e Freitas Diniz (esq.).	87
Figura 31 – Inauguração da ponte sobre o rio Itapecuru na MA-12 – Codó.....	87
Figura 32 – Manchete do jornal Correio do Nordeste (1962).	88
Figuras 33 e 34 - Capa e apresentação dos “Roteiros de Viagem no Estado do Maranhão” ...	89
Figura 35 - Rodovia MA-61 em inspeção no trecho BR-22 a Vitorino Freire. Em destaque: Freitas Diniz.	90
Figura 36 - Freitas Diniz na cerimônia de assinatura do Contrato da Usina de Barra do Corda.	91
Figuras 37 e 38 - Fiscalização das obras de Carolina e de Barra do Corda. Em destaque: Freitas Diniz.	92
Figura 39 – Andamento das obras da hidrelétrica de Itapecuruzinho.	93
Figura 40 – Embaixador Lincoln Gordon, Freitas Diniz e Lourdinha Lauande.	94

Figura 41 - Medalha de honra ao mérito.	94
Figura 42 - Telegrama do ex-governador Newton Bello (jan/66).....	95
Figura 43 – Avenida Presidente Dutra em São Luís.	100
Figura 44 – Viaduto do São Raimundo após alargamento.	100
Figura 45 – MA-53 trecho Anil-Ribamar após pavimentação.	101
Figura 46 - Freitas Diniz na cerimônia de apresentação dos terminais de asfalto e óleo de babaçu do Porto do Itaqui.....	102
Figura 47 – Construção do IPEM Alemanha.	104

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Quadro Síntese dos Cargos.....	71
Tabela 2 - Quadro Síntese dos Partidos Políticos.....	80
Tabela 3 – Obras da Secretaria de Viação e Obras Públicas 1961/1964.....	93
Tabela 4 – Quadro síntese das intervenções à frente do DAES.	98
Tabela 5 – Comparativo das Pontes previstas pelo Plano de Expansão (1958) e o realizado por Freitas Diniz em São Luís – MA.....	107
Tabela 6 – Comparativo das estradas previstas pelo Plano de Expansão (1958) e o realizado por Freitas Diniz em São Luís – MA.....	108
Tabela 7 – Comparativo das construções propostas pelo Plano de Expansão (1958) e o executado por Freitas Diniz em São Luís – MA.	109
Tabela 8 – Comparativo dos melhoramentos propostos pelo Plano de Expansão (1958) e o executado por Freitas Diniz em São Luís – MA.	110

LISTA DE SIGLAS

AI-5 Ato Institucional 5

ART Anotação de Responsabilidade Técnica

ARENA Aliança Renovadora Nacional

BNB Banco do Nordeste

BNH Banco Nacional de Habitação

CAEMA Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão

CEMAR Centrais Elétricas do Maranhão

CERFA Comissão Executiva da Hidrelétrica do Rio Farinha

COBRASIL Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil

COHAB Companhia de Habitação Popular

COHAMA Cooperativa Habitacional do Maranhão

COHATRAC Cooperativa Habitacional dos Trabalhadores do Comércio

COHEBE Companhia Hidroelétrica da Boa Esperança

COHEMA Companhia de Habitação do Estado do Maranhão

COPEMA Comissão de Planejamento econômico do Maranhão

DAES Departamento de Águas e Esgotos Sanitários

DEMAR Fundo do Desenvolvimento Econômico do Maranhão

DER Departamento de Estradas de Rodagem

DMER Departamento Municipal de Estradas de Rodagem

DNER Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DPHAP Departamento de Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Maranhão

DTUSL Departamento de Transportes Urbanos de São Luís

DV-2 Divisão de Estudos e Projetos

EE Equatorial Energia

ENE Escola Nacional de Engenharia

FRN Fundo Rodoviário Nacional

FSESP Fundação do Serviço Especial de Saúde Pública

IAPB Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários

IAPC Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciais

IAPTEC Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transportes e Cargas

IPASE Instituto de Previdência de Servidores do Estado

IPEM Instituto de Previdência do Estado do Maranhão

IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

JK Juscelino Kubitschek

MA Maranhão

MDB Movimento Democrático Brasileiro

MVOP Ministério de Viação de Obras Públicas

PT Partido dos Trabalhadores

RIDES Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico

RJ Rio de Janeiro

RM Regiões Metropolitanas

SAELTPA Serviços de Água, Esgotos Luz, Tração e Prensagem de Algodão

SANEL Companhia de Saneamento de São Luís

SINFRA Secretaria de Estado da Infraestrutura

SIVOP Secretaria de Viação e Obras Públicas

SPVEA Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia

SUDENE Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

STF Supremo Tribunal Federal

TRE Tribunal Regional Eleitoral

UFRJ Universidade Federal do Rio de Janeiro

ULEN Ulen Company

UNESCO Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

USAID Agência para o Desenvolvimento Internacional

WOP Wit-Olaf Prochnik

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	20
1.1.	METODOLOGIA.....	23
2.	O ESPAÇO URBANO EM DESENVOLVIMENTO.....	27
2.1.	DESENVOLVIMENTO URBANO.....	28
2.2.	EXPANSÃO URBANA.....	30
2.3.	INTERVENÇÕES URBANAS.....	32
3.	SÃO LUÍS, CIDADE EM EXPANSÃO.....	35
3.1.	SÃO LUÍS E A DÉCADA DE 60.....	43
3.2.	O GOVERNO NEWTON BELLO 1961-1965.....	47
4.	O PLANEJAMENTO DA CIDADE MODERNA.....	54
4.1.	REMODELAÇÃO, EXPANSÃO E EMBELLEZAMENTO DE SÃO LUÍS (1937)..	55
4.2.	O PLANO DE EXPANSÃO DA CIDADE DE SÃO LUÍS (1958).....	57
4.3.	O PLANO RODOVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS (1962).....	59
4.4.	O PLANO RODOVIÁRIO DO ESTADO DO MARANHÃO (1965).....	59
4.5.	SÍNTESE DAS PROPOSTAS.....	60
5.	DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO: UMA HISTÓRIA.....	62
5.1.	O SERVIDOR PÚBLICO.....	69
5.2.	O POLÍTICO E DEPUTADO FEDERAL.....	72
6.	A ATUAÇÃO DE DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO NO GOVERNO NEWTON BELLO.....	81
7.	CONTRIBUIÇÕES DO ENGENHEIRO FREITAS DINIZ PARA A CIDADE DE SÃO LUÍS.....	96
8.	O PLANO, A INTERVENÇÃO E A CIDADE.....	105
9.	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	112
	REFERÊNCIAS.....	114
	APÊNDICES.....	125
	ANEXOS.....	193



INTRO DÜ ÇÄO

1. INTRODUÇÃO

No século passado, a cidade de São Luís passou por diversas transformações, marcadas por intervenções urbanas que objetivavam favorecer seu crescimento e mitigar os problemas já existentes no espaço urbano. Domingos de Freitas Diniz Neto, engenheiro por formação, trabalhou ativamente em uma série de intervenções, as quais não se encontram documentadas, 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.

Optou por deixar a profissão para dedicar-se a vida política, mas, acredita-se que sua atuação profissional contribuiu para consolidar as tendências de desenvolvimento da cidade de São Luís, ao elaborar o Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965), no qual incorpora, parcialmente, ideias de Mesquita (1958) ao seu planejamento, de modo a ser um dos principais responsáveis pela execução de suas propostas para São Luís, impactando significativamente na configuração do espaço urbano contemporâneo da cidade.

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?

Estas intervenções, integrantes da memória coletiva de uma cidade, integram o tecido urbano e impactam diretamente no modo como a sociedade vive, viveu e se desenvolverá. Portanto, acredita-se que a catalogação do acervo técnico do engenheiro servirá como embasamento teórico para trabalhos e análises futuras daqueles que objetivem compreender a cidade de São Luís e busquem conhecer àqueles que desempenharam trabalho assíduo para transformá-la

A escolha deste tema deu-se por forte motivação pessoal, através do desejo de produzir material inédito acerca da obra do 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 e extenso, acredita-se que a sua busca, catalogação e lançamento deste material pode contribuir 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, documentar as intervenções feitas por Freitas Diniz na cidade de São Luís. Em um primeiro momento, faz-se apanhado histórico para que se conheça a figura do engenheiro.

Em seguida, com o auxílio de análises documentais, identificam-se as intervenções que executou em nível estadual para que se possa identificar as intervenções por ele na cidade de São Luís. Por fim, objetiva-se compreender as motivações e quais as transformações a cidade passava quando realizou as intervenções, compreendendo seu impacto no processo de crescimento e expansão da cidade.

Deste modo, o capítulo 1 faz a introdução deste trabalho, abordando também a metodologia utilizada para a conclusão da pesquisa. O capítulo 2 faz a fundamentação teórica do trabalho, de modo a aprofundar os conceitos que norteiam o estudo, sendo estes *expansão urbana, desenvolvimento urbano e intervenções urbanas*.

O capítulo 4 aborda os diferentes planos elaborados, com o recorte das décadas de 30 a 60, que objetivavam o ordenamento e crescimento da cidade de São Luís.

O capítulo 5 apresenta a figura do engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto em âmbitos pessoais, carreira como servidor público e político. Os capítulos 6 e 7 tratam de sua atuação como engenheiro civil responsável pela direção de diferentes órgãos públicos no Maranhão, discorrendo sobre o impacto de suas intervenções no estado do Maranhão e na cidade de São Luís.

O capítulo 8 realiza uma análise de suas intervenções na cidade de São Luís à luz do Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958). Por fim, o capítulo 9 apresenta as considerações finais deste estudo.

1.1.METODOLOGIA

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 abordar esta problemática, o trabalho investiga o processo de *expansão urbana* e *desenvolvimento urbano*, até à escala das *intervenções urbanas*, assumindo, portanto, esses conceitos norteadores, em sua fundamentação teórica. Deste modo, trabalham-se estes conceitos sob a ótica Lamas (2004), Santos (2020), Gottdiener (2020), Maricato e Tanaka (2006), Maricato (2011), Lopes (2016), Panerai (2006) e Fonseca Neto (2012) de modo a ponderar a respeito do modelo de desenvolvimento urbano das cidades e do caso específico de São Luís, onde tratam-se, brevemente, conceitos de dispersão, segregação e suas implicações para a nova configuração da forma urbana.

No que tange à expansão urbana, tem-se em Lamas (2004), Santos (2020), Venâncio (2016), Gottdiener (2020), Maricato (2008), Panerai (2006), Fonseca Neto (2012) e Villaça (1999) a discussão a respeito de sua conceituação, causas e consequências. Concernente às intervenções urbanas, Legroux (2021), Venâncio (2017), Santos (2021) e Maricato (2008) trabalham este conceito de modo a relacioná-lo ao papel do Estado como agente das mudanças ocorridas no espaço urbano das cidades.

Em seguida, tem-se a construção dos cenários essenciais para esta pesquisa, onde faz-se a contextualização do desenvolvimento e expansão da cidade de São Luís, com especial atenção ao recorte temporal das décadas de 50 e 60, tendo em vista que este foi o período de maior atividade de Freitas Diniz ao exercer o cargo de engenheiro uma vez que, nas décadas seguintes, viria a se eleger deputado federal e trabalhar no setor de engenharia somente ao prestar serviços de consultoria e laudos periciais, além da vasta produção de artigos de denúncia em jornais de grande, médio e pequeno porte, de âmbito local e nacional.

Deste modo, consultam-se os trabalhos de Burnett (2008) e Andrès (2006) para compreender os processos iniciais de formação da cidade, o qual manteve-se em ritmo lento de crescimento até o final do século XIX, de modo a seguir com Barros (2001), Ferreira (2014),

Pflueger e Feitosa (2008), Lopes (2013), Lopes (2016), Pflueger e Feitosa (2008), Pflueger e Alves (2007), Pereira e Alcântara Jr. (2017), Zenkner (2012), Medeiros (2019), Reinaldo Júnior (1999), Jornal do Maranhão (1958) e Correio do Nordeste (1962; 1964) para abordar os processos de desenvolvimento e expansão da mancha urbana durante o século XX, pois fora o momento em que passou por sucessivos processos de transformação social e urbana.

Mediante a proposta do trabalho, há necessidade de aprofundar-se nas décadas de 50 e 60, de modo a utilizar-se o trabalho de Ferreira (2014), Morais (2006), Lopes (2008), Diniz Neto (2012) e Reinaldo Júnior (1999); realizar a consulta de documentos históricos do Governo do Maranhão (1961), Bello (1960), Bello (1961) e consulta de jornais, tais como Jornal do Maranhão (1962), Correio do Nordeste (1962), Correio do Nordeste (1963), Correio do Nordeste (1964) e Correio do Nordeste (1965); e considerações de Bello (2022).

Para trabalhar o planejamento da cidade moderna, com o recorte temporal do início do século XX até a década de 60, trabalha-se Lopes (2013), Lopes (2016), Correio do Nordeste (1961), Mesquita (1958), São Luís (1962), Governo do Maranhão (1961), Governo do Maranhão (1965), Correio do Nordeste (1963), Correio do Nordeste (1964), Diniz Neto (1965), Pereira e Alcântara Jr. (2017), Burnett (2008) e Pflueger (2016).

Faz-se a construção da figura do engenheiro, com uma breve biografia de sua vida pessoal. Este é o ponto de partida, que viabiliza que seja delineada a figura do Freitas Diniz como servidor público, político e engenheiro. Nestes capítulos, trabalha-se com a produção que deixou escrita em jornais, entrevistas, análise de documentos históricos, consulta de livros e obras raras, anotações de responsabilidade técnica - ARTs, catalogação das intervenções as quais idealizou, executou e/ou trabalhou.

Trabalha-se, assim, com as produções de Diniz Neto (1998), Diniz Neto (2006), Diniz Neto (2008), Diniz Neto (2012), Freitas Diniz (2022), Freitas Diniz (2022), Bello (2022), Buzar (2022), Furtado (2022), Carneiro (2022), Biblioteca Nacional Digital (2022), Lopes (2016), acervos de dos jornais - O Poti (1973), Correio do Nordeste (1964), O Combate (1965), Jornal do Maranhão (1966), Jornal do Brasil (1972), Vias de Fato (2012)-, Governo do Maranhão (1965), Santos (1982), Jerry (2021), Fundação Getúlio Vargas (2021), Câmara dos Deputados (2018), Câmara dos Deputados (2021), Câmara dos Deputados (2022), Delgado (2006), Guimarães (1972), Neves (1972), Azevedo (2022) e Azevedo (2016). Em um segundo momento, de modo a compilar as informações obtidas e para facilitar a leitura, criam-se quadros síntese com os cargos os quais desempenhou e com os partidos aos quais se filiou.

Foram realizadas entrevistas com sua esposa, Perpétua Gonçalves Medeiros Freitas Diniz; sua filha, Patrícia Gonçalves Medeiros Freitas Diniz; o jornalista, Emílio Antônio Lima de Azevedo; o ex-deputado, jornalista e historiador, Benedito Bogéa Buzar; ex-secretário de infraestrutura e engenheiro, Ney de Barros Bello; o engenheiro, Pedro Aurélio da Silva Carneiro; o arquiteto, Cleon Nascimento Lima Furtado. Estas entrevistas, bem como o roteiro utilizado, encontram-se transcritas ao final do trabalho, na seção de apêndices, com o intuito de delinear sua personalidade e o perfil de engenheiro e político de fora Freitas Diniz, de modo a investigar quais foram as suas maiores contribuições nas áreas as quais atuou.

Em seguida, faz-se a construção do cenário em que Freitas Diniz trabalha, retomando-se o conceito de expansão urbana e analisa-se o processo de expansão da cidade de São Luís, como se deu historicamente, e, em especial, sua configuração nos anos 50 e 60. Para tanto, faz-se a análise de documentos históricos, consulta-se o acervo do Iphan (1965), Medeiros (2019), Diniz Neto (2012), Carneiro (2022), Bello (2022) e Lopes (2016). Bem como os acervos dos jornais Pacotilha (1962), Correio do Nordeste (1962), Correio do Nordeste (1964), Correio do Nordeste (1965), Jornal do Maranhão (1966), Diário de Pernambuco (1962), Diário de Pernambuco (1963), Vias de Fato (2010) *apud* Medeiros (2019) e Correio Braziliense (1963).

A partir desta visão sobre a cidade, o trabalho analisa o Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958), proposto pelo engenheiro Ruy Mesquita à luz do Plano Rodoviário do Estado do Maranhão de 1965, do engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto, que o incorporou ao seu texto, com algumas reformulações, e conseguiu transformá-lo em lei.

Deste modo, analisam-se suas propostas, que foram fundamentais para o desenvolvimento da cidade e, até que ponto manteve as ideias propostas por Mesquita, trabalhando-se, também, com Bello (2022) e Carneiro (2022). Por fim, analisam-se as propostas do engenheiro, quando à frente do DER e em sua atuação profissional, investigando os impactos destas intervenções urbanas na configuração da cidade, e busca-se entender como seu perfil profissional e a realidade local influenciaram nas decisões tomadas.

Para finalizar, faz-se um apanhado e análise com o que fora proposto pelo engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto no período em que exerceu de maneira mais ativa a engenharia, realizando as considerações finais do trabalho, de modo a explicitar seu impacto e importância à cidade e, também, com a produção de tabelas para demonstrar, de maneira mais objetiva, as implicações de sua atuação como engenheiro e registrar seu acervo técnico.

Além disso, anexam-se documentos raros ao final, cartas e artigos produzidos por Freitas Diniz para jornais, publicadas ou não, com o intuito de documentar e resgatar sua memória. Apresentam-se, também, na seção de apêndices, as diversas entrevistas realizadas para que se possa compreender todas as nuances de sua atuação e reconhecer a importância da figura de Freitas Diniz para o Maranhão e o Brasil, os roteiros elaborados e planilhas com a catalogação de suas intervenções realizadas no estado do Maranhão e na cidade de São Luís.

O ESPAÇO URBANO EM DESENVOLVIMENTO



2. O ESPAÇO URBANO EM DESENVOLVIMENTO

Apresentam-se, a seguir, alguns conceitos imprescindíveis para a compreensão deste trabalho: *desenvolvimento urbano, expansão urbana e intervenções urbanas*, tomados a partir de Lamas (2004), Santos (2020;2021), Gottdiener (2020), Maricato e Tanaka (2006), Maricato (2008;2011), Panerai (2006), Villaça (1999), Fonseca Neto (2012), Lopes (2016), Venâncio (2017) e Legroux (2021).

2.1.DESENVOLVIMENTO URBANO

Desenvolvimento urbano diz respeito ao conjunto de ações, estratégias e instrumentos que serão responsáveis por transformar o espaço urbano de modo a promover seu desenvolvimento econômico, social e ambiental ou “à ampliação do papel institucional da aglomeração” (PANERAI, 2006, p.51). Segundo Lamas (2004), “o desenvolvimento urbano é o conjunto de processos que conduzem ao crescimento das cidades, por expansão ou por alterações no seu interior” (LAMAS, 2004, p.111).

Historicamente, o modelo brasileiro tem sido pautado por premissas de mobilidade, demandada pelos novos modais de transporte motorizado, de modo a colocar em segundo plano a qualidade de vida da população, em especial da parcela residente nas zonas periféricas. Por conta disso, Santos (2020), considera que “a cidade em si [...] torna-se criadora de pobreza. [...] A pobreza não é apenas fato do modelo socioeconômico vigente, mas, também, do modelo espacial” (SANTOS, 2020, p. 10).

Gottdiener (2020) considera que os novos modais de transporte, em si próprios, não podem ser diretamente responsáveis pela nova configuração da forma urbana e, tampouco, pelas novas premissas de desenvolvimento das cidades uma vez que são pautadas, quase que exclusivamente, por interesses de mercado e das elites, por intermédio dos setores imobiliário e político, com o intuito de atender aos anseios do modelo econômico vigente.

Na segunda metade do século XX, o país passou por um acelerado processo de urbanização onde, dentre os pontos positivos, destacam-se a queda da mortalidade infantil, aumento da expectativa de vida, melhora dos níveis de escolaridade e ampliação do acesso ao saneamento básico e coleta de lixo (MARICATO E TANAKA, 2006). Urbanização esta oriunda da “oferta abundante de força de trabalho barata” (MARICATO, 2011, p.7) que se dirigia aos grandes centros urbanos em intenso processo migratório, em decorrência do processo de industrialização tardia pelo qual o país estava passando.

Esta nova realidade dá origem às cidades espraiadas, nas quais “...o modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade” (SANTOS, 2020, p. 106) uma vez que as melhorias decorrentes deste processo se restringem, quase exclusivamente, às áreas ocupadas pela elite, de modo que se formam pequenas áreas adensadas, cortadas por extensas faixas de avenida, ladeadas por grande número de terrenos ociosos, enquanto a cidade informal é levada cada vez mais para fora do tecido urbano.

[...] Essa migração resulta em grandes investimentos públicos em infraestrutura e transporte, para atender a essa demanda, cada vez mais distante dos centros urbanos, e afasta, cada vez mais, a classe economicamente desfavorecida do centro de negócios da cidade, permitindo-a afirmação de que quanto maiores essas distâncias, mais investimentos serão necessários em infraestrutura e transportes, resultando também em custos elevados de deslocamento - sendo esse o ônus que pagamos pelos vazios urbanos (FONSECA NETO, 2012, p. 270)

Santos (2020) considera que “dispersão e concentração se dão, uma vez mais, de modo dialético, de modo complementar e contraditório” (SANTOS, 2020, p. 101); deste modo, o solo urbano torna-se inacessível para grande parte da população, dando origem, assim, a nova periferia urbana. A respeito deste processo de especulação da terra urbana, o autor considera que:

Havendo especulação, há criação mercantil da escassez e acentua-se o problema do acesso a terra e à habitação. Mas o déficit de residências também leva à especulação, e os dois juntos conduzem à periferização da população mais pobre e, de novo, ao aumento do tecido urbano. (SANTOS, 2020, p. 106)

Estas ocupações em terrenos impróprios, inadequados e/ou ambientalmente frágeis, implicam em diversos problemas, não apenas em relação à qualidade de vida de grande parte da população, devido à ausência de infraestrutura e serviços, mas também resultam em problemas ambientais e de disputa pela terra. Ao mesmo tempo, a existência de vazios na área urbana demonstra que:

...a prioridade é dada não a uma cidade eficiente para os interesses capitalistas (transporte mais barato e eficiente, moradia acessível, terrenos disponíveis para construção), mas aos interesses patrimonialistas ou ganhos individuais decorrentes da valorização fundiária. (MARICATO E TANAKA, 2006, p. 21)

Alguns problemas que também estão atrelados a este padrão de desenvolvimento originam-se a partir da impermeabilização do solo urbano, das poluições atmosférica e sonora, decorrentes dos grandes congestionados, alterações climáticas e aumento nos números de acidentes e morte no trânsito (MARICATO, 2008). Este modelo de planejamento urbano adotado no final do século passado consolida a fragmentação do espaço urbano das cidades, que possui mazelas absorvidas pelos planos diretores das cidades, mas não resolvidas até os dias atuais.

Uma das estratégias utilizadas no país para combater estas situações foi através da instituição das Regiões Metropolitanas (RM) e das Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico (RIDES) pela Ditadura Militar em 1973, que foram responsáveis por originar órgãos públicos especializados em planejamento urbano metropolitano, gerindo fundos destinados à implantação de obras de habitação popular e infraestrutura (MARICATO, 2011).

Entretanto, estas estratégias podiam ser observadas em todo o país, ainda que timidamente, desde a primeira metade do século XX, a exemplo do modelo desenvolvimentista adotado pelo Governo Kubitschek em 1950 e, no Maranhão, com o Governo Matos de Carvalho (1957-1961), através da aprovação do primeiro plano de desenvolvimento estadual de 1959, intitulado “Plano de Recuperação Econômica do Estado/Plano de Desenvolvimento Econômico do Estado” (Lopes, 2016), que se desdobrou em iniciativas como a da Comissão de Planejamento Econômico do Maranhão - COPEMA.

2.2.EXPANSÃO URBANA

Expansão urbana diz respeito ao crescimento físico (geográfico) do espaço da cidade, tomando por base o estabelecido pelo planejamento urbano ou por áreas de interesse futuro para a expansão da cidade, atendendo aos interesses do mercado imobiliário. Historicamente, as cidades brasileiras seguiam o padrão das cidades compactas europeias em decorrência do processo de colonização do território. No decorrer da história, a mancha urbana da cidade se estende à medida em que os investimentos chegam aos centros urbanos, sejam estes públicos ou privados, nacionais ou internacionais, mudando, assim, a configuração do espaço e das relações dos indivíduos com a cidade. Lamas (2004), pontua que estas modificações nos processos de expansão e urbanização das cidades na atualidade se dão porque:

...as transformações da forma sobrevêm quando esta se revela inadaptada ao contexto. A permanência das mesmas formas urbanas foi possível porque o contexto no qual essas formas foram produzidas não se modificou. As modificações da forma urbana são consequências da vitalidade social e econômica das sociedades. (LAMAS, 2004, p.114)

Na dimensão territorial, as modificações mais significativas ligam-se ao crescimento da cidade: novas zonas urbanas, infra-estrutura, serviços, equipamentos e grandes intervenções. Serão, mais perceptíveis quando corresponderem a um elevado número de elementos transformados e à dimensão da intervenção. Determinadas regiões, metropolitanas, turísticas, submetidas, a fortes pressões de construção alteram a sua a um ritmo, demasiadamente rápido que não permite um encaixe natural dessas modificações, necessitando por isso de maior planejamento e controle. (LAMAS, 2004, p.116)

Nesta nova configuração de cidade dispersa ou espreada, há acentuação da segregação socioespacial nas cidades, ao criar franjas de especulação e direcionar a população

de baixa renda, cada vez mais, para terrenos longínquos sem o fornecimento de infraestrutura adequada. Santos (2020) pondera que:

[...] Em um primeiro momento do processo especulativo vem com a extensão da cidade e a implantação diferencial dos serviços coletivos. O capitalismo monopolista agrava a diferenciação quanto à dotação de recursos, uma vez que parcelas cada vez maiores da receita pública se dirigem à *cidade econômica* em detrimento da *cidade social* [...] A terra urbana, dividida em loteamentos ou não, aparece como promessa de lucro no futuro, esperança justificada pela existência de demanda crescente. Como as terras apropriadas (mas não utilizadas) são cada vez mais numerosas, a possibilidade de dotá-las dos serviços requeridos é sempre menor. (SANTOS, 2020, p. 107)

Desta forma, esta tendência cria, nos centros urbanos brasileiros, inclusive em São Luís, um modelo de crescimento onde há baixa densidade de ocupação nas áreas urbanizadas e valorizadas pois “a cidade dispersa se desenvolve em um espaço segregado, apresentando novos enclaves residenciais, condomínios residenciais fechados que são isolados, garantindo a segurança atrás de muros e cercas elétricas” (VENÂNCIO, 2017, p.4).

Panerai (2006) considera que a nova forma de se produzir o espaço da cidade se dá em uma nova escala, onde as relações de distância e tempo, ao tornar-se inversamente proporcionais, legitimam que o sistema viário não funcione apenas como “uma das estruturas suscetíveis de dar uma visão de conjunto [...] mas também como um dispositivo que engendra novas lógicas de urbanização” (PANERAI, 2006, p.22).

Este processo é contínuo e dispõe de uma “população metropolitana distribuída e organizadas em áreas regionais em permanente expansão, que são amorfas na forma, maciças no escopo e hierárquicas em sua escala de organização social” (GOTTDIENER, 2020, p.12), extremamente dependentes dos modais de transporte motorizados e, por consequência, da constante necessidade produção e manutenção da infraestrutura rodoviária (MARICATO, 2008). Desta forma,

A cidade parece ter extravasado seus limites, debandando para o campo e envolvendo as cidadezinhas e as vilas nas suas proximidades. A compactidade e a densidade ocorrem apenas pontualmente, a cidade é difusa, o território habitado está submetido aos movimentos brownianos que o automóvel individual permite (PANERAI, 2006, p.23)

Ao cancelar este modelo de produção do espaço urbano e organização social, o Estado torna-se o responsável por ratificar que as camadas de menor poder aquisitivo ocupem espaços desfavoráveis à habitação, enquanto a parcela de maior poder aquisitivo possui acesso a áreas valorizadas e dotadas de infraestrutura. Assim torna-se, simultaneamente, obrigação do Estado dotar de infraestrutura e condições propícias para se viver de maneira digna e com qualidade às áreas deixadas ao restante dos habitantes da cidade.

No caso de São Luís, os vetores de expansão que passaram a ser seguidos a partir da primeira metade do século XX fizeram com que os conjuntos habitacionais criados neste período, e até mesmo em contextos atuais, fossem inseridos em regiões com pouquíssimos investimentos em infraestrutura urbana e lazer, que passam a exigir a intervenção do Poder Público para tornar as condições de habitabilidade no mínimo razoáveis aos cidadãos, de modo que forneça ou crie condições para que empresas terceirizadas se interessem por executar estes serviços nas áreas. Além disso, propiciaram o processo de encortiçamento das habitações existentes na área central e da criação de habitações autoconstruídas (palafitas) ao longo de áreas alagadiças (FONSECA NETO, 2012).

Alicerçado a isto, tem-se no planejamento urbano da cidade o amparo para a criação de normas e estabelecimento de diretrizes de crescimento, que buscam incorporar ao planejamento formal da cidade as zonas periféricas; porém, nem sempre este reconhecimento é suficiente para que as medidas necessárias sejam executadas em sua totalidade.

Deste modo, a partir da década de 50, torna-se preocupação dos governos estaduais e federal o planejamento da malha urbana das cidades brasileiras, que adota o nome *planejamento urbano* propriamente dito apenas na década de 60 (VILLAÇA, 1999). Estas iniciativas buscam o ordenamento e integração dos espaços das cidades, com o intuito de solucionar os problemas urbanos que acometem as cidades pois, somente assim, seriam atingidos os ideais das políticas desenvolvimentista e de modernização postuladas pelos Planos promulgados a partir da segunda metade do século XX no Brasil.

2.3. INTERVENÇÕES URBANAS

Intervenções urbanas podem ser caracterizadas como estratégias públicas ou privadas, fruto das transformações pelas quais passa o espaço urbano a fim de atender à demanda decorrente do processo de expansão e adensamento de uma cidade, estando comumente atreladas ao processo de gentrificação do espaço urbano.

Este processo ocorre nos centros urbanos, onde há o esvaziamento de espaços que outrora eram dotados de comércios e residências das classes média e alta, que, ao começar a ser ocupadas pelas parcelas pobres da sociedade, fazem com que as classes de maior poder aquisitivo se dirijam à áreas distantes e inacessíveis aos novos residentes, ocorrendo, assim a “morte” destes espaços e o início do processo de degradação da área, até serem incorporados novamente pelos interesses do mercado, passando por rápido processo de “renovação” e de

gradativa expulsão da população que ali reside, pois sua permanência torna-se inviável devido ao elevado custo de vida e as constantes pressões sofridas por parte do mercado imobiliário (MARICATO, 2008).

Deste modo, diz respeito ao espaço planejado e construído (LEGROUX, 2021), sendo realizadas pelas engenharias e urbanismo, com a finalidade atender às novas demandas, originadas a parte da necessidade de criação de condições de habitabilidade e mobilidade em novas frentes de ocupação. Ainda, podem ser oriundas da necessidade de melhoramentos urbanos, a fim de assegurar o uso seguro e confortável, ou decorrentes de modificações de modos de vida, que obrigam o espaço urbano a se reinventar e atender às novas necessidades da população.

Comumente atrelado ao modelo rodoviarista, estas dizem respeito à “constituição de sistemas urbanos [...] predominam as infraestruturas viárias (pontes, túneis, rotatórias, anéis rodoviários, vias expressas, contornos, retornos e estacionamentos) e os modos motorizados” (LEGROUX, 2021, p. 4) objetivando atender, principalmente, a estes modais de transporte. Também contemplam abertura e alargamento de vias, obras de saneamento, habitação, espaços públicos, infraestrutura, preservação de acervos, modernizações, requalificações, demolições, bem como intervenções artísticas, táticas etc.

As intervenções urbanas oferecem grande amparo à urbanização dos novos territórios a serem ocupados, bem como a função de garantir sobrevida ou revitalização de áreas as quais foram sendo esvaziadas ao longo do tempo, em decorrência do abandono a partir da existência de novos vetores de ocupação ou pelo processo de gentrificação do espaço urbano, que tem sua máxima expressão através “da criação de novas avenidas de alta velocidade, ponte sobre ambos os rios, conectados, que rapidamente integrariam as novas áreas com as antigas” (VENÂNCIO, 2017, p.5) ou por aspectos políticos, que geram a descontinuidade dos processos iniciados por governos anteriores.

Assim, “o Estado é um agente fundamental de intervenção no urbano” (SANTOS, 2021, p.39) pois é o responsável por ditar as diretrizes, ordenar e estimular a destinação de capital para sua realização. No século passado, fora também o responsável pela maior parte das obras de infraestrutura, pois detinha o capital, o corpo técnico, a mão de obra e o maquinário necessário para executá-las.

As administrações municipais e estadual do Maranhão objetivavam modernizá-lo para desvincular-se da forte herança colonial que havia no Estado. Deste modo, foram

construídas diversas pontes, barragens, hidrelétricas, linhas de transmissão, estradas, avenidas etc.; que mudaram significativamente a configuração do espaço e buscavam conectar o território, pois era extremamente fragmentado e o acesso ao interior do estado era difícil.

Assim, a partir da década de 50 o governo do estado assume um papel importante ao fazer uso das intervenções urbanas como instrumento para solucionar problemas sociais e urbanos, que seriam elencados como os principais responsáveis pelo atraso da região, objetivando a modernização do Estado com a realização de diversas obras de grande vulto no meio urbano e rural, que transformaram profundamente a realidade estadual, e que na segunda metade da década de 60, serão fortemente associadas à palavra “progresso” pela Ditadura Militar.

SÃO, LUIZ, CIDADE EM EXPANSÃO



3. SÃO LUÍS, CIDADE EM EXPANSÃO

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).

...Estrategicamente implantada sobre a Baía de São Marcos, entre os rios Anil e Bacanga, o núcleo original da cidade de São Luís passou, ao longo do século XX, por três momentos que determinaram sua atual situação sócio-ambiental. (BURNETT, 2007) A primeira etapa foi provocada pela excessiva mistura de usos na região da Praia Grande que, em razão das atividades portuárias, passou a comprometer a qualidade ambiental das residências da elite comercial que ali vivia e trabalhava. Incentivado e apoiado pela Prefeitura Municipal, esse movimento inicia-se em meados dos anos 1920 com a instalação dos serviços de esgotos em novo setor da cidade, contíguo ao núcleo original (O REGULAMENTO..., 1926), e institucionaliza-se em 1930 com a delimitação, pelo Decreto 330 (São Luiz, 1938), de uma nova zona residencial compreendida pelas ruas de Santana, Passeio, Ribeirão, São Pantaleão e Direita, onde medidas legais intentam impedir a presença de construções populares, como cortiços e casas térreas, e incentivam a renovação arquitetônica. (BURNETT, p. 2, 2008)

Em 1619, chegam ao Maranhão imigrantes açorianos que passam a cultivar cana-de-açúcar e algodão, além de fundar a Câmara Municipal da cidade de São Luís (ANDRÈS, 2006). A partir deste momento, a região inicia lento processo de desenvolvimento econômico, que, no século XVIII passa a ser marcado pela monocultura do algodão.

No século XIX, o arroz torna-se o segundo insumo principal da produção do estado, pois “encontrou terras extremamente favoráveis ao seu cultivo e funciona como alimento preferencial, de menor custo, para alimentar quantidades de escravos” (ANDRÈS, 2006, p. 246), ainda há neste período a existência do ciclo açucareiro, em menor escala, devido à dificuldade de adaptação da cana-de-açúcar às terras do estado, bem como a produção e comercialização de outros produtos com o objetivo de atender à demanda do mercado local. Neste momento, expande-se o espaço físico da cidade, dando origem à diversos bairros, como o dos Remédios, e urbaniza-se a região da Praia Grande, de características predominantemente comerciais (ZENKNER, 2012).

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).

Também houve, neste período, as primeiras tentativas de organizar os serviços de abastecimento de água da cidade, tendo em vista que neste momento o abastecimento se dava exclusivamente por intermédio da iniciativa privada, onde o transporte de água era comumente realizado pelas carroças de Ana Jansen de outros senhores de escravos e donos de terras (MEDEIROS, 2019). O governo do estado outorga que a Companhia Anil responda pelo serviço de abastecimento da cidade, de modo que "...a capital maranhense foi uma das primeiras cidades brasileiras a ter abastecimento de água regular. Em 1850, foi fundada uma empresa de iniciativa privada com a finalidade de encanar a água do Rio Anil para o abastecimento de São Luís" (MEDEIROS, 2019, p. 29).

Medeiros (2019) pontua que esta foi uma das primeiras tentativas de solução para o problema de abastecimento de água na capital onde, o Estado foi convidado a participar e atuou como interventor do projeto. Para a empreitada, realizou-se a construção de 6 chafarizes, localizados em diversos pontos, pelos quais a água seria fornecida à população.

Entretanto, esta companhia não foi capaz de solucionar o problema do abastecimento e enfrentou entraves políticos à época, que levaram à sua falência. Assim, seguiu-se, em períodos posteriores, com diversas tentativas falhas de proporcionar abastecimento regular e de qualidade à capital, sob a égide da administração de empresas públicas e privada.

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.

Nas primeiras décadas do século XX, fica à cargo da empresa americana Ulen Company (ULEN) as funções de fornecer água, luz, esgotamento sanitário e tração ao Maranhão, que, em um primeiro momento, atende com sucesso às demandas da população e, logo em seguida, sofre diversas críticas em relação à qualidade do serviço oferecido. Às críticas a empresa e à sua gerência acabam culminando no assassinato de um executivo americano em São Luís (MEDEIROS, 2019).

Tendo em vista a realidade econômica do período, a configuração física a cidade de São Luís manteve-se intacta por mais de três séculos, sofrendo pequenas alterações ocasionadas pelo início do movimento sanitarista (**figuras 1 e 2**), na primeira metade do século XX, que foi fruto das intenções de modernizar o país, o qual ainda era majoritariamente rural. A partir deste momento, criou-se a relação de que as condições de salubridade eram reflexo do atraso do mesmo. É somente quando há o aparecimento das primeiras fábricas, instaladas nos arredores do bairro do Centro, que se expande a mancha urbana pois:

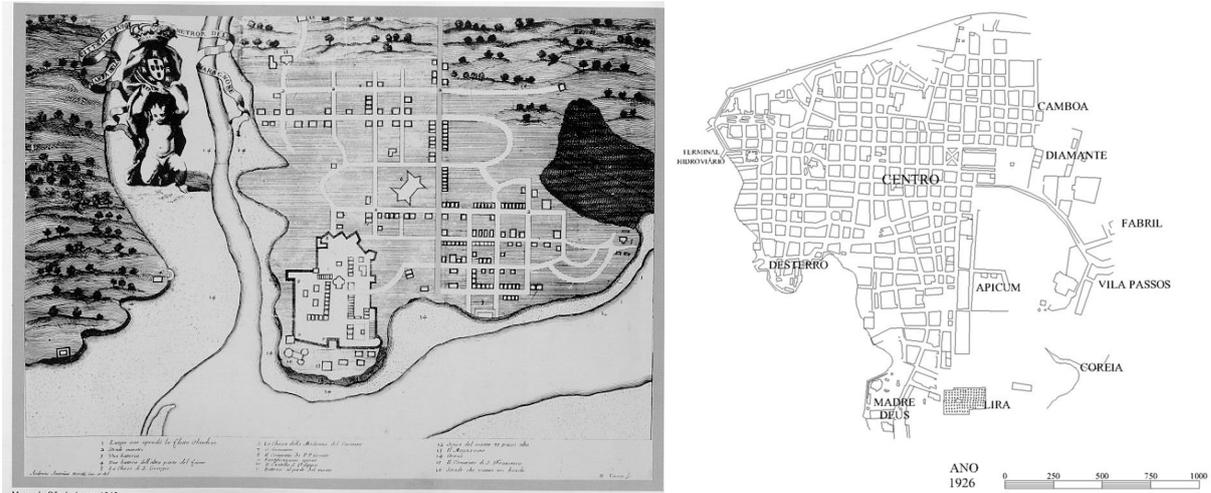
...pouco a pouco **estimularam a criação dos primeiros bairros proletários**, localizados em volta destes núcleos industriais. Na verdade, **houve um incentivo por parte dos empregadores para que os operários se instalassem o mais próximo possível das fábricas**. Esta foi uma forma de garantir a força de trabalho por um longo período e, ao mesmo tempo, assegurar uma maior assiduidade na produção.

Havia a intenção de controlar ao máximo a sociabilidade dos operários. Isto pode ser entendido como **um resquício da “agricultura escravista”** que ainda subsistia nessa nova forma de organização econômica. Assim, **em torno da Companhia de Fiação e Tecidos Rio Anil, surgiu o bairro do Anil; ao redor da Companhia Fabril Maranhense, o Fabril; ao redor da Companhia de Fiação e Tecidos do Cãhamo, o Madre Deus**. (BARROS, 2001, p.26, *grifo nosso*)

Esse processo de “suburbanização” (BARROS, 2001) está atrelado ao processo de industrialização pelo qual a cidade passou onde, há uma nova necessidade de se produzir o espaço através de uma espécie de setorização de serviços, refletida no afastamento das indústrias dos centros urbanos e sua proximidade com as áreas destinadas ao proletariado, pois a área do núcleo central se mantinha ocupado pela elite, com suas residências e áreas comerciais.

A recém abolição da escravatura (1888) permitia que alguns abusos ocorressem, tendo em vista que grande parte das massas de operários das fábricas era constituída por escravos e seus descendentes, de modo que “o trabalho fabril ainda mantinha resquícios de uma exploração tipo escravista, onde os operários não possuíam direitos definidos [...] Em nenhum momento o Estado brasileiro ofereceu opções para a melhoria da qualidade de vida dos escravos” (BARROS, 2001, p.29).

Figura 1 e 2 - Mapas de São Luís em 1640 e em 1926, respectivamente.



Fonte: Lopes (2013).

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 referências 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 movimentos de remodelação de cidades em todo o país. As pretensões de modernização, que tiveram como base aliada o movimento sanitário 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)

Sobre estes acontecimentos, Lopes (2016) pontua que ocorreram de forma diferente do restante do país, uma vez que na cidade houve certa preocupação com a salvaguarda do patrimônio.

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.

Figura 3 - Postal da Avenida Magalhães de Almeida.



Fonte: Pflueger e Alves (2007).

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, conforme **figura 3** acima. 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. *apud* 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).

A opinião pública questiona e critica, a atuação da empresa americana ULEN Company (JORNAL DO MARANHÃO, 1958), que acaba por deixar a gerência do setor de abastecimento de água da cidade, o qual passa, em um primeiro momento, a ser gerido pelos Serviços de Água, Esgoto e Luz, Tração e Prensagem de Algodão (SAELTPA) em 1947 e, em seguida, substituído pelo Departamento de Águas e Esgotos (DAES), em 1959.

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 (**figura 4**), 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.

Figura 4 - Conjunto Residencial Newton Bello (IPEM ALEMANHA).



Fonte: Correio do Nordeste (1964).

Além disso, tem-se a retomada da construção do porto do Itaqui, onde planejava-se construir o eixo de conexão à esta nova área de ocupação, de modo que “a estrada [...] será rasgada logo que seja construída a grande ponte sobre o Rio Bacanga” (CORREIO DO NORDESTE, 1962, p.12), a qual, na gestão seguinte foi convertida para a construção de um aterro, acabando por descartar o projeto existente de referida ponte.

3.1.SÃO LUÍS E A DÉCADA DE 60

Em 1960, São Luís se depara com expressivo aumento populacional, originando expansões do traçado urbano da cidade (**figura 5**), dando origem aos bairros do João Paulo, Liberdade, Caratatiua, Jordoa, Filipinho, Monte Castelo, Apeadouro, Fátima, Alemanha e Sacavém, o que ocasionou um grande crescimento e conseqüente falta de infraestrutura para estas moradias. Por este motivo, neste momento surgem diversos conjuntos habitacionais, como os do Instituto de Previdência do Estado do Maranhão (IPEM) em, 1962 e 1964, nos bairros do Caratatiua e Alemanha (fase 1) e bairro da Alemanha (fase 2), respectivamente – **figura 5** abaixo; Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes – IAPC (concluído em 1953 e habitado apenas em 1964), Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários – IAPB (1957) e Instituto de Previdência e Aposentadoria de Servidores do Estado – IPASE, concluído em 1970 (FERREIRA, 2014), da Companhia de Habitação Popular do Maranhão – COHAB (1968; 1969; 1970).

Tem-se a intensificação da produção habitacional de moradias populares no final da década de 60 ao início da década de 70, liderada pelo Banco Nacional de Habitação (BNH). Assim, surgem as COHABs (1968; 1969; 1970; 1976), COHAMA (1975), COHATRAC I (1978), etc. (REINALDO JÚNIOR, 1999).

Figura 5 – Construção do conjunto habitacional IPEM Caratatiua).



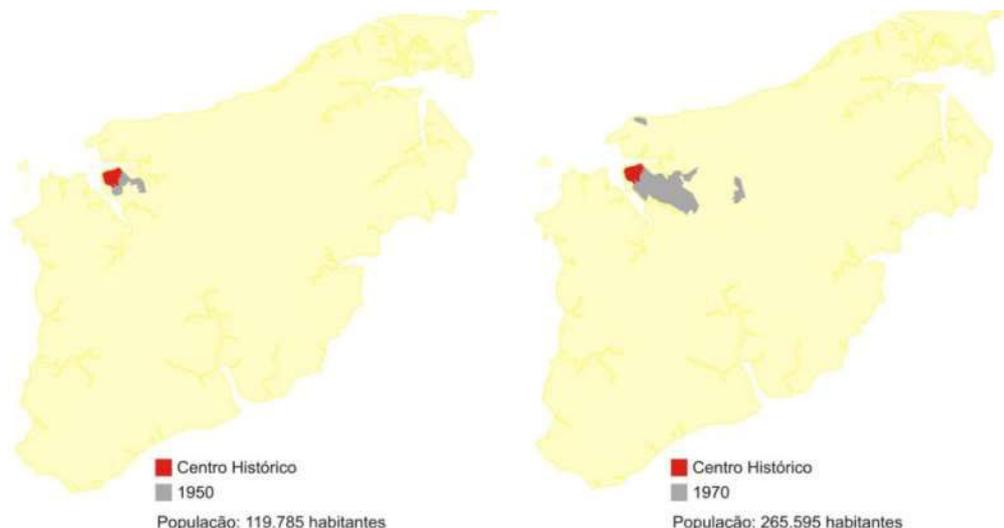
Fonte: Jornal do Maranhão (1962).

A execução destes conjuntos habitacionais justifica-se a partir da ampliação do papel do Estado enquanto “produtor do espaço” (FERREIRA, 2014, p.50) e da necessidade de ofertar casas para a população que “recebia entre um e três salários mínimos; pretendia, também, promover projetos habitacionais com o intuito de recuperar e/ou erradicar os ‘aglomerados de sub-habitações’” (FERREIRA, 2014, p.50).

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.

Deste modo, os investimentos foram capazes de ordenar a expansão do tecido da cidade (**figura 6**), absorver parte das massas que começava a habitar em ocupações informais, inseri-los no mercado de trabalho, valorizar as áreas as quais foram realocados e justificar a produção de infraestrutura urbana, uma vez que estes investimentos eram necessários para garantir as condições de habitabilidade aos espaços.

Figura 6– A expansão urbana do tecido da cidade de 1950 a 1970 (detalhe).



Fonte: Lopes (2008).

Entre as obras públicas mais significativas deste período ocorreu em 1961, a paralisação das obras da ponte do São Francisco, pelo DER e a execução da ponte do Caratatiua em 1965. Em 1962 o Teatro Arthur Azevedo retorna à administração do estado, com o fim do contrato de arrendamento da Empresa de Cinema Duailibe Ltda., e sofre uma grande reforma, a cargo dos engenheiros Hédel e Arthur Azar, com o intuito de “corresponder às suas antigas finalidades de centro da arte [...] referidas reformas dirão respeito ao teto, ao palco e às disposições das frizas e camarotes” (CORREIO DO NORDESTE, 1962). A reforma é entregue em setembro deste mesmo ano, para as comemorações do aniversário da cidade de São Luís.

Em 1965, os governos estadual e municipal trabalham em cooperação para a entrega da remodelação do estádio Nhozinho Santos. A cargo da construtora Hédel Azar & Cia. Ltda., esta obra objetiva que o estádio se converta no melhor da região Norte e segundo melhor da região Nordeste, com capacidade para 25.000 pessoas, ofertando instalações modernas e confortáveis tanto aos jogadores quanto aos telespectadores, contando com remodelações das arquibancadas, vestiários e gramado (CORREIO DO NORDESTE, 1965).

Ainda em 1965, é construído um conjunto de 120 casas geminadas no Caratatiua, pela Secretaria de Viação e Obras Públicas. Neste período há, também, a construção de diversas hidrelétricas a cargo desta secretaria, mediante parcerias firmadas com governos de estados vizinhos ou de parcerias estabelecidas entre a CEMAR e instituições de financiamentos para aumentar a rede de eletrificação do Maranhão de modo que, em 1963 as obras da hidrelétrica de Itapecuruzinho e do Rio Farinha estivessem quase concluídas. A criação e expansão do

parque industrial do estado é também de grande preocupação do poder público, que firma diversos acordos em prol do desenvolvimento do Estado, a exemplo do acordo da Usina de Barra do Corda (**figura 7 abaixo**).

Figura 7– Secretário de Viação e Obras Públicas Domingos de Freitas Diniz Neto na cerimônia de assinatura do Contrato da Usina de Barra do Corda.



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

Além disso, são reiniciadas as obras do Porto do Itaqui, onde o governo do Estado busca fazer parcerias com órgãos públicos para a obtenção de financiamentos para a retomada da empreitada, que objetivava ser concluída ao final do governo Newton Bello. Entretanto, a conclusão não é possível até 1965 pois a obra enfrenta diversos problemas relacionados à chegada do material necessário e atrasos na execução por parte da empresa contratada, a Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil (COBRASIL), de modo que sua finalização se dá somente em 1971 e sua inauguração em 1973.

Até a década de 60, a ocupação do espaço urbano da cidade seguia o relevo natural, tendo o Caminho Grande como conector ao interior; esta configuração é alterada na década de 70, com a entrega da Ponte do São Francisco (conhecida como Ponte José Sarney), onde novos territórios poderiam ser ocupados, criando os bairros da Ponta D'Areia, Calhau e Olho D'Água, o que simbolizava, segundo Moraes (2006) a construção de um “Maranhão Novo”, ou seja, a “cidade nova” estaria ligada simbolicamente, através da ponte, à “cidade antiga”, atendendo às máximas da Ditadura Militar, onde um dos principais objetivos era para desvincular-se do passado e proporcionar uma nova fase de desenvolvimento para o país.

Tem-se, portanto, a construção de um cenário favorável à dinamização e modernização de São Luís e do Estado do Maranhão. Assim, na década de 70, o Porto do Itaqui inicia suas operações, promulga-se o Plano Diretor (1975) e, em seguida é instituído o Distrito Industrial (1980), além da criação da Estrada de Ferro Carajás (1985), Porto da Ponta da Madeira (1985) e Porto da Alumar (1980).

3.2.O GOVERNO NEWTON BELLO 1961-1965

O governo Newton Bello (1961-1965), desde o primeiro momento ligado ao vitorianismo, corrente política comandada comandando pelo Senador Vitorino Freire, com o qual viria a romper em 1964, inicia-se quando Bello derrota Clodomir Millet nas eleições para governador do estado do Maranhão. A realidade maranhense do período no qual assume o posto de chefe de governo 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 [...] 2º 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).

Deste modo, o plano de governo propunha o aumento da eletrificação do estado, a implementação de rodovias, avenidas, pontes aeródromos, linhas de transmissão, hidrelétricas, serviços de abastecimento de água e esgoto para a população, ampliação e integração do território do estado, ampliação da malha ferroviária etc. (GOVERNO DO MARANHÃO, 1961). Ainda, contava com diversas proposições para os campos de saúde, educação, transportes fluviais, agricultura, modernização de indústrias, diversificação da produção e das exportações etc.; de modo a objetivar a ampliação das riquezas do estado. Ambicionava, ainda, a retomada e conclusão das obras do Porto do Itaqui.

Em específico para a capital propunha “a expansão da cidade de São Luís, pela urbanização da área à direita do Rio Anil até o Oceano” (BELLO, 1960, p.5), melhorias para os setores alimentícios e de abastecimento de água, construção de ponte sobre o rio Anil, aumento da capacidade energética da cidade, para melhoria de serviços públicos e expansão do parque industrial, construção de hidrelétricas para abastecimento da cidade e implantação de um núcleo colonial na cidade de Rosário para realizar o abastecimento da capital de legumes e frutas (BELLO, 1960).

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 8**). 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 8 – 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.

Figura 9 - Capa: “EM 7 DISCURSOS: AS IDEIAS GERAIS DE UM PLANO DE GOVERNO”.



Fonte: Acervo de Benedito Buzar (2022).

Bello (1960), em seu 5º discurso (**figura 9**), discorre sobre as ideias de sua base governamental para as estradas de rodagem do Estado, onde diz que:

...as grandes rodovias BR e MA ora em construção, e que avançam quotidianamente cortando o Estado em todas as direções, são agentes do progresso, e responsáveis pela crescente integração da economia maranhense, no sistema da economia nacional. [...]deliberei incluir em minha plataforma de Governo, a meta ‘Estradas de Rodagem’, para cuja concretização não pouparei esforços nem sacrifícios, tudo fazendo no

sentindo de dar maior presteza às obras de construção das rodovias programadas [...] e a mobilização de meu governo em torno desta causa comum, ao término de minha administração, tenha realizado integralmente o atual programa rodoviário do Maranhão [...] construção de linhas-troncos, a saber, estradas de Integração do Plano Rodoviário Nacional e eixos rodoviários principais; construção de estradas pioneiras, compreendendo as ligações rodoviárias aos eixos principais, e estradas carroçáveis de penetração aos centros produtores (BELLO, 1960, p. 35-42)

Seu plano de governo fora apresentado em 1961 ao então Presidente da República, Jânio Quadros, através da elaboração do documento intitulado “Plano de Governo e Reivindicações do Estado do Maranhão” (1961) entregue na Conferência de São Luís e obteve sua aprovação,

...sob a única crítica das oposições – de pouco reivindicante. Crítica que com o tempo se mostrou, sem fundamento, porque as obras federais de infraestrutura construídas a partir da Conferência de São Luís até hoje, com raras exceções, constam das propostas do Governador Newton Bello (DINIZ NETO, 2012, p.2).

A Conferência de São Luís ocorreu em julho de 1961, na cidade de São Luís, e contou com a presença dos governadores do Maranhão e do Piauí, Newton Bello e Chagas Rodrigues, além do Presidente da República, Jânio Quadros. Tinha o intuito de obter financiamentos para o desenvolvimento do Estado, apresentando os problemas existentes, as propostas para combatê-los e suas potencialidades. A partir deste evento, é autorizado pelo Presidente o recebimento de verbas do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) para a construção de rodovias previstas pelo Plano Rodoviário do Estado do Maranhão.

Para a execução de suas propostas, o governador Newton Bello firma diversos contratos de financiamento com a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). O primeiro deles fora firmado em 1962, objetivando atender aos setores de energia, povoamento, água e rodovias (CORREIO DO NORDESTE, 1962).

No que tange ao benefício concedido à CEMAR, o financiamento fora destinado à melhorias na Usina a vapor de São Luís, aquisição de grupos gerador para a cidade de Pindaré-Mirim, e para o projeto da Rede de Distribuição elétrica; para o povoamento, a cessão de terras dentre as terras disponíveis de posse do estado, dispondo de “uma superfície de 30 mil quilômetros quadrados, limitada pelo Pindaré, pelo Gurupi, pela BR-22 até Maracassumé, pela linha do Telégrafo até Curva Grande, voltando por um segmento de reta até Pindaré-Mirim” (CORREIO DO NORDESTE, 1962, p. 18), de modo a promover a ocupação do interior do estado e combater as frentes migratórias à capital e à estados vizinhos.

Para o DAES, os investimentos foram destinados ao abastecimento de água no estado, especialmente para municípios do interior, nos quais, em um primeiro momento, foram

contemplados os municípios de Codó e Caxias. Além disso, destinou-se verbas para a “o aproveitamento da Cachoeira da Criminosa, outro recurso para a Hidrelétrica do Rio Farinha e da Hidrelétrica do Mearim, assim como a construção de uma Barragem entre Barra do Corda e Pedreiras” (CORREIO DO NORDESTE, 1962, p.18). Ao setor rodoviário, foram destinados fundos para a construção de BRs e MAs, de modo a auxiliar as pretensões de povoamento no interior do estado, permitindo o fluxo e acesso de pessoas à estas frentes de ocupação.

Ainda, em momentos posteriores do governo, firmam-se outros acordos com a SUDENE, dentre eles o em prol da “Aliança pelo Progresso”, de parceria do governo do estado, a Fundação do Serviço Especial de Saúde Pública (FSESP) e Agência para o Desenvolvimento Internacional (USAID), dos Estados Unidos. Esta parceria firmava convênio com referido órgão no intuito de “triplicar a atual capacidade da estação de tratamento de água do Sacavém [...] de maneira que o sistema possa suprir a população presente e o aumento previsto para os próximos 18 anos” (CORREIO DO NORDESTE, p. 8, 1963).

Figura 10 - Governador Newton Bello desfila na Avenida Pedro II em um trator D-8.



Fonte: Jornal Correio do Nordeste (1964).

Esta administração esteve fortemente comprometida com a entrega de escolas e construção de conjuntos habitacionais, além de equipar o DER (**figura 10** acima) 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 11 - 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 11** 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 positividade material e concreta daqueles dois melhoramentos” (CORREIO DO NORDESTE, 1963, p. 3).

Figura 12 – Inauguração da Usina do Tirirical (13 de dezembro de 1964).



Fonte: CORREIO DO NORDESTE (1964).

Comprometido com o plano de eletrificação do Estado, este governo deu início e entregou diversas hidrelétricas e usinas, a exemplo da Usina do Tirirical em São Luís (**figura 12** acima), inaugurada em dezembro de 1964, com o intuito de promover um aumento da capacidade de produção de CEMAR em mais de 70% (CORREIO DO NORDESTE, 1964).

GOVÊRNO NEWTON BELLO
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

cash

O PLANEJAMENTO DA CIDADE MODERNA

Com os agradecimentos de

Domingos Freitas Diniz
Diretor Geral do DER/MA

S. Luís - Ma.

SÃO LUÍS
MAIO DE 1965

4. 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.

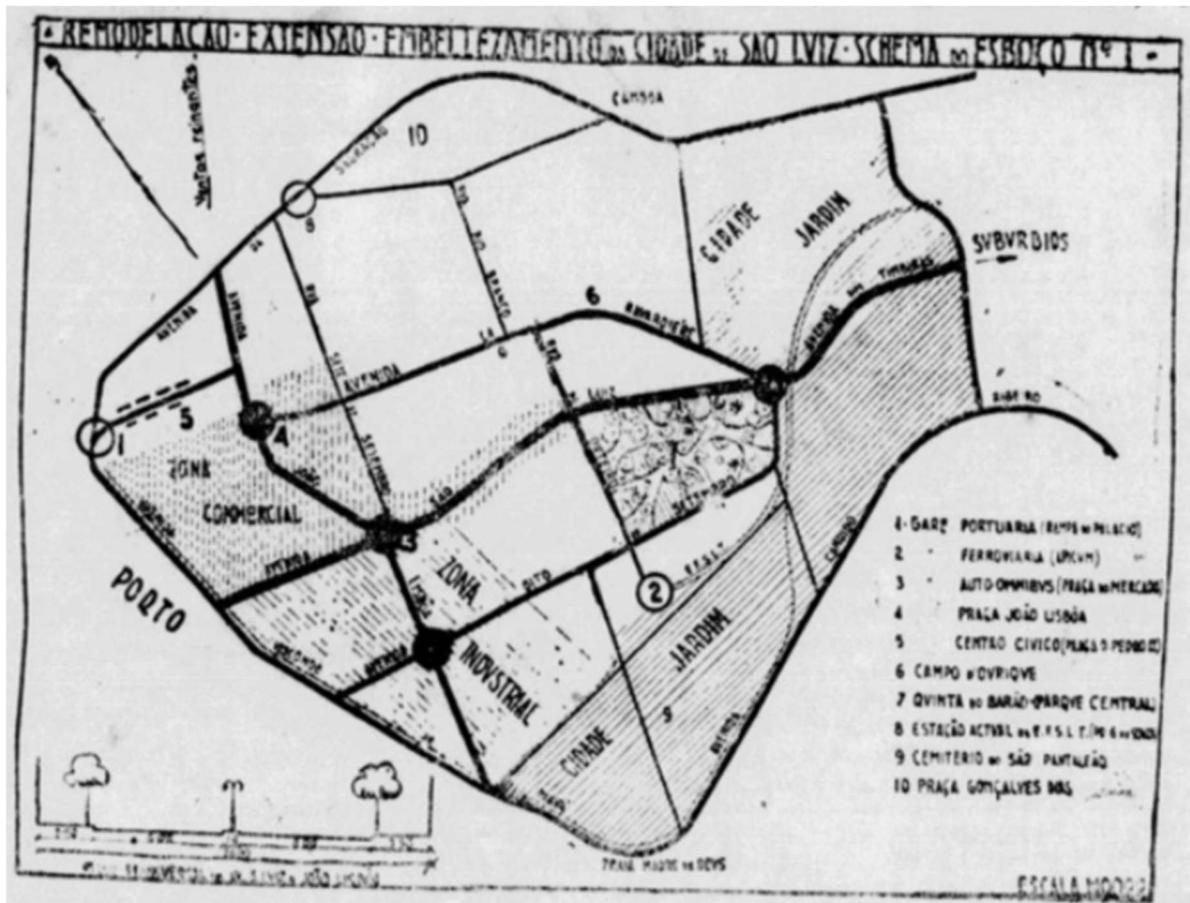
Neste capítulo, apresentam-se estes planos para que se possa compreender quais modificações eram propostas e seu impacto nos planos subsequentes, com a incorporação ou não de suas ideias principais.

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).

4.1. 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 13**). 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 13 – 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.

4.2.O PLANO DE EXPANSÃO DA CIDADE DE SÃO LUÍS (1958)

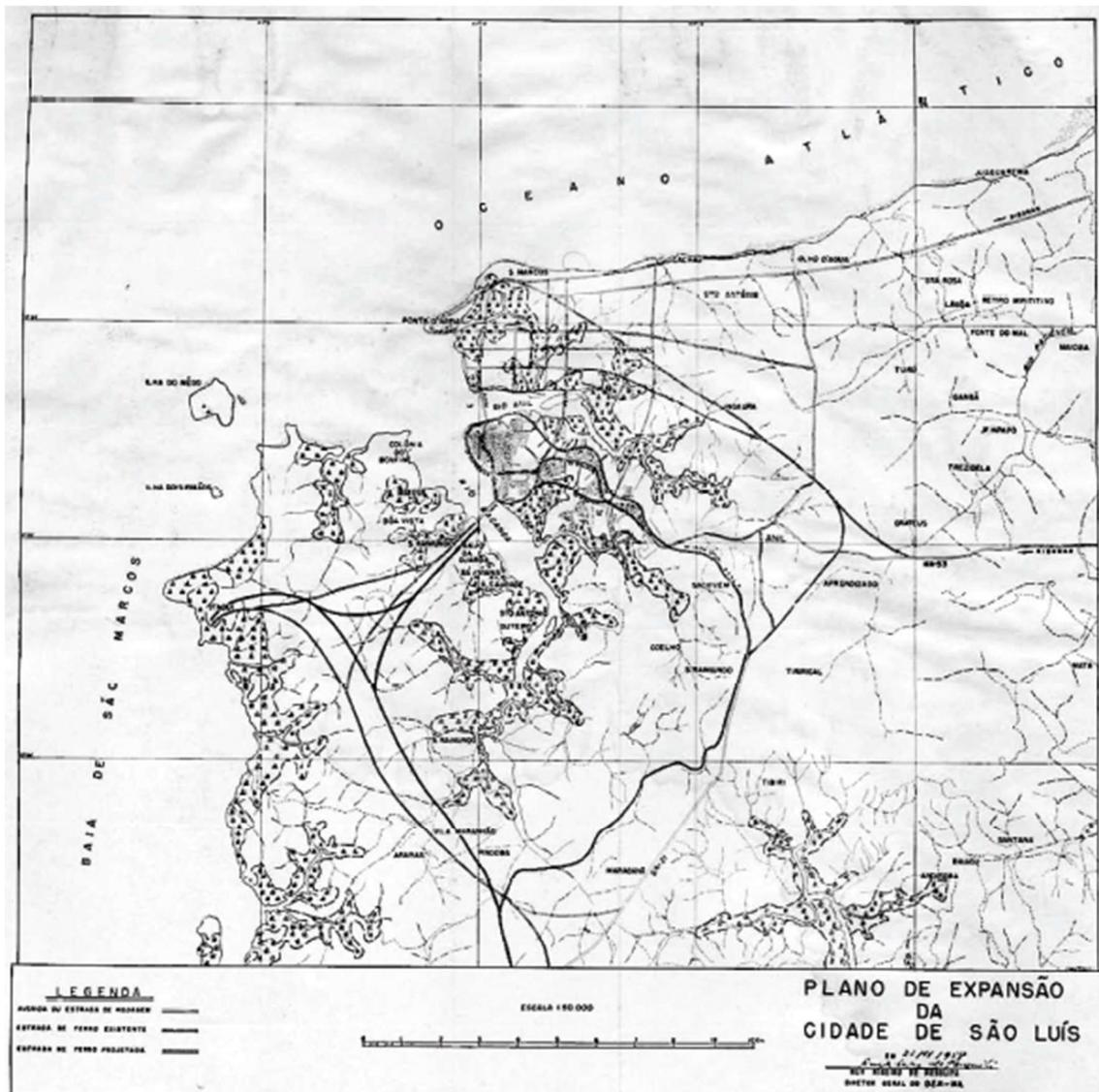
O segundo plano, fora elaborado no governo Matos de Carvalho (1957-1961) pelo engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita (1958), objetivava a expansão urbana da cidade, através da criação de pontes sobre os rios Anil e Bacanga, Caratatiua e na Liberdade; propunha, ainda, a criação de nova estrutura viária para 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 (férica, 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):

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 14**).

Figura 14 – 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.

4.3. 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.

4.4.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 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 3º aniversário do governo Newton Bello (CORREIO DO NORDESTE, 1963). Além disso, previa a construção de alguns imóveis, como a Estação Rodoviária de São Luís.

4.5.SÍNTESE DAS PROPOSTAS

O Plano de Remodelação, Expansão e Embellezamento de São Luís (1937) objetivava conferir à cidade aspecto mais moderno a partir da proposição de novo traçado viário, com a realização novas conexões a equipamentos urbanos e espaços públicos, através da demolição de edificações de ‘menor valor’ (LOPES, 2016), bem como a ocupação de novos

territórios (São Francisco e Ponta d'Areia), criação do Anel Viário e remodelação de edificações com o estilo Art Decó para que o aspecto colonial da cidade fosse minimizado.

O Plano Expansão da Cidade de São Luís (1958) propunha que a cidade amplie seu espaço urbano através da ocupação de novos territórios, seguindo em direção às praias, por intermédio da construção de pontes sobre os rios Anil e Bacanga, Caratatiua e Liberdade, e da abertura de diversas avenidas para ampliação da malha rodoviária da cidade. Além disso, faz uma proposição de zoneamento para a cidade, de modo a setorizá-la por classes sociais e atividades, priorizando, ainda, a circulação de veículos em seu interior.

O Plano Rodoviário do Município de São Luís (1962) buscava ratificar as proposições feitas pelo Plano de Expansão (1958) através de sua promulgação onde estabelece a abertura de 23 vias municipais, 1 rodovia estadual, o prolongamento de 1 rodovia federal e revogação de todas as disposições contrárias à sua execução.

O Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965) foi o primeiro plano promulgado a tratar do planejamento da malha rodoviária do estado do Maranhão; incorpora, para São Luís, algumas das proposições do Plano de Expansão (1958), fazendo suas considerações, e formula proposições próprias para a malha urbana da cidade.

Propõe estradas, melhoramentos e obras de arte (pontes) em âmbito estadual, de modo a planejar de maneira racional a malha rodoviária do estado do Maranhão, além de promover a integração entre os trechos de estradas existentes em todos os municípios, com o intuito de facilitar a circulação de pessoas e o escoamento de mercadorias, em prol do desenvolvimento do estado. Estabelece, no Plano, a prioridade de execução destas obras, os prazos para sua execução e cria uma hierarquização das vias, além de designar atribuições aos órgãos federais, estaduais e municipais.



DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO:

Uma História

5. DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO: UMA HISTÓRIA

Nascido em 20 de março de 1933, filho de Silvio Freitas Diniz e Filomena Afonso Freitas, na cidade de Araíoses, em uma família da oligarquia rural ligada ao comércio extrativista de cera de carnaúba e criação de gado, com negócios no Ceará, Domingos de Freitas Diniz Neto (**figura 15**) passou parte de sua juventude no interior do Maranhão e, ainda garoto, se mudou para o Rio de Janeiro para cursar o primeiro grau (atual fundamental), no colégio Salesiano, e o colegial (atual ensino médio), no Colégio Santo Inácio, o qual graduou-se em 1951, com um “diploma de honra” (anexo 01). Por ser oriundo de família extremamente católica, fora para estes colégios mas, ainda muito jovem, rompe com a fé católica.

Minha tomada de consciência deu-se aos dezessete anos, quando estudei nos jesuítas. Até então eu era dogmático, professava mesmo, e estudante de colégio católico, recebi uma formação razoável inclusive em outros setores. Lembro-me da figura do padre Vasconcelos, jesuíta e professor de filosofia, que há mais de 40 anos (eu tinha dezessete, hoje estou com 62) defendia a igreja no processo de Galileu Galilei. No Colégio a filosofia era toda Aristotélica, Tomística. São Tomás de Aquino era o “ídolo”, se bem que foi indiscutivelmente, uma grande figura. Não tínhamos acesso a filósofos como Descartes, que só conhecíamos na Matemática. Foi um período, inegavelmente, muito criativo, quando passei a ler Bertrand Russel, que me influenciou demais, sobretudo por que nivelava o dogmatismo da igreja, com o dos comunistas. O seu livro: *Problemas da Filosofia*, cuja frase: **“O que liberta é a dúvida”**, levou-me a ler e gostar de filosofia. **Russel considerava a dúvida libertadora, quer dizer, não é metódica como para Descartes, mas sim elemento que impulsiona para a liberdade.** Declarava ainda: “À medida que aparece o dogmatismo, morre a liberdade, surge o cerceamento.” **E, eu estava longe de querer as coisas prontas. Meu desejo era discutir, debater e exatamente me libertar** (DINIZ NETO, 1998, p.209-210, *grifo nosso*).

Após conclusão do colegial, ingressou na Universidade Católica, para cursar engenharia. Opta por trancar sua matrícula e a transfere para a Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil – ENE. Continua no Rio de Janeiro até 1956, onde se graduou engenheiro civil e fez o curso de especialização em grandes estruturas em concreto armado (anexo 02).

A Escola Nacional de Engenharia, funcionava no Largo de São Francisco – Rio de Janeiro (RJ), até ser transferida em 1966 para a Cidade Universitária, na Ilha do Fundão, nesta mesma cidade. Esta universidade fora criada pela coroa portuguesa, sob o nome de “Real Academia de Artilharia, Fortificação e Desenho” no ano de 1792, com o intuito de formar militares na área; passando pelos nomes “Academia Real Militar” (1810); “Escola Polytechnica do Rio Janeiro” (até 1937), quando o ensino na instituição passou a ser exclusivo para civis, sua grade curricular fora ampliada e criaram-se novos cursos; “Escola Nacional de Engenharia” (1937-1965), por meio de decreto presidencial, a fim de criar os “institutos nacionais” (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 2022).

...a Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil manteve o seu papel de formadora de cidadãos-engenheiros da mais alta qualidade. E a indústria nacional crescia a passos largos. Seus ex-alunos e professores participavam dos mais importantes empreendimentos: na indústria siderúrgica que se desenvolvia e que culminou com a criação da Companhia Siderúrgica Nacional, na construção de portos, em particular o Porto do Rio de Janeiro, nas obras de saneamento e abastecimento de água, na consolidação do sistema elétrico brasileiro, no desenvolvimento do concreto armado, permitindo a construção de grandes estruturas, na expansão da malha rodoviária brasileira, na criação da Petrobrás, etc. (BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL, 2022).

Em 1966, passou a denominar-se “Escola de Engenharia da UFRJ”, por decisão presidencial da Ditadura Militar; e, desde 2004, “Escola Politécnica”, mediante anseios de resgatar os tempos “áureos” da instituição. Esta escola é considerada como o berço da engenharia brasileira pois, na época de sua criação, poucos países ministravam este curso em suas instituições de ensino superior e fora desta instituição que os demais cursos de engenharia e “arquitetura civil” surgiram no país.

No momento em que se forma, o país está saindo de um período conturbado em relação à política, onde houvera tentativa de um golpe de Estado e um novo presidente havia assumido a Presidência da República. Juscelino Kubitschek (JK) apresenta no decorrer de sua campanha e estabelece em seu governo um plano desenvolvimentista, com pretensões de industrializar o país e modernizá-lo, apresentado, em seu plano de metas o *slogan*, “50 anos em 5”. Além disto, é neste período que há o lançamento do concurso (1956) e, em seguida, inicia-se a construção da nova sede do governo: a cidade de Brasília.

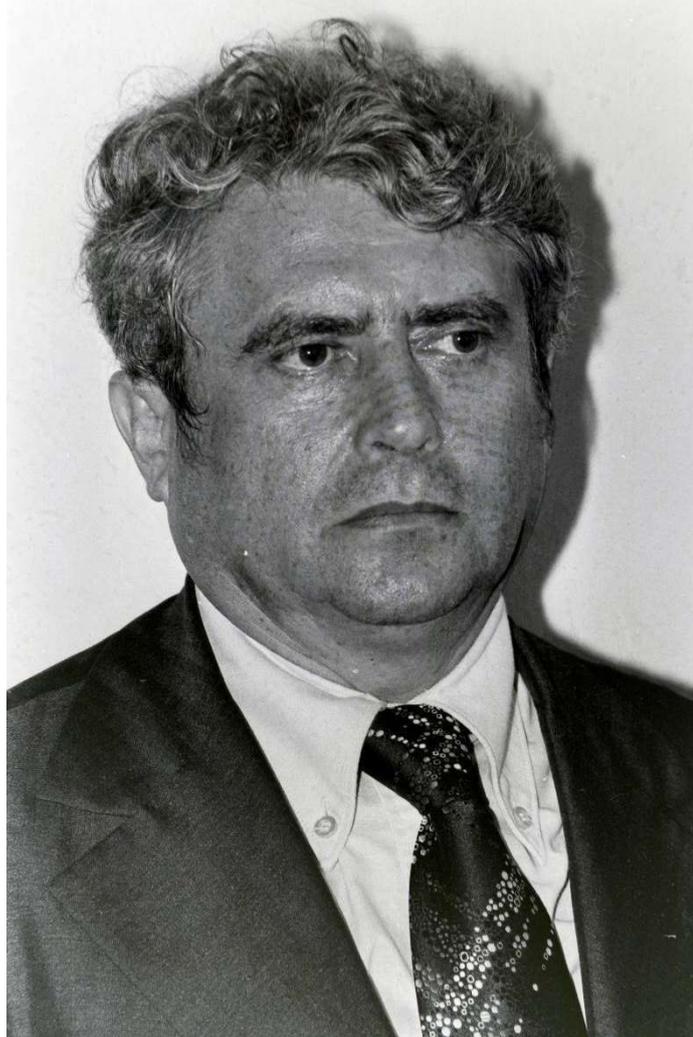
Em escala municipal, tem-se o desenvolvimentismo como foco primordial de estratégia de governo, a iniciar-se na gestão Matos de Carvalho (1957-1961) através da aprovação do “Plano de Recuperação Econômica do Estado/Plano de Desenvolvimento Econômico do Estado” em 1959, que viabiliza a criação da Comissão de Planejamento Econômico do Maranhão (COPEMA) e da proposição do Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958), pelo engenheiro Ruy Mesquita (LOPES, 2016).

É neste cenário que Freitas Diniz regressa ao Maranhão, onde fica a frente de cargos públicos importantes e inicia as atividades de sua construtora, de nome ainda desconhecido, e inicia sua jornada em prol da transformação da cidade de São Luís.

Oriundo de família ativa na vida política, Freitas Diniz ou “Dominginhos”, enveredou por este rumo e tornou-se deputado federal pelo Maranhão filiado ao Movimento Democrático Brasileiro (MDB) de 1967-1975 e 1979-1983; fora suplente de deputado federal no período de 1975-1979 e, na década de 80, um dos membros fundadores do Partido dos

Trabalhadores (PT), sendo forte símbolo de resistência e luta no período da Ditadura. Também, em contexto local, obteve destaque por ser o maior nome da oposição ao governo Sarney.

Figura 15 – Freitas Diniz.



Fonte: Acervo Câmara dos Deputados (2022).

Sua personalidade é descrita como a de uma pessoa “retraída e modesta” (BUZAR, 2022); “brigão” e “corajoso” (FREITAS DINIZ, 2022); “intelectual”, “cabeça aberta”, “não moralista”, “idealista”, um pouco “intransigente” - por não renunciar sua posição e princípios, “isolado”, “pouco sociável”, “fechado” (AZEVEDO, 2022); “muito competente e honesto” (FURTADO, 2022); “muito coerente”, “personalidade firme”, “correto”, “digníssimo”, “honestíssimo” e mantinha seus pontos de vista (BELLO, 2022); “um homem de caráter, ajudou muita gente” (FREITAS DINIZ, 2022); “uma figura extraordinária”, “um grande homem”, “político autêntico”, “um político de grande estirpe” (CARNEIRO, 2022). Freitas Diniz manteve, durante toda a sua vida, sério compromisso com a verdade e honestidade, tanto em sua vida privada como em sua carreira pública.

...foi o primeiro tesoureiro do PT. Saiu rompido com o Lula porque teve um problema que Lula queria segredo e ele disse “eu não admito e estou fora!” [...] Ele não admitia negócio fora do legal, dos trâmites. Ele era muito coerente, tanto é, na primeira eleição de Lula, veio um convite para ele ir. Ele largou-lhe um telegrama daqui anarquizando que não ia, eu digo “não faz isso, Dominginhos” e ele “não!”, não perdoou. (BELLO, 2022, p. 156).

Deixou a engenharia em 1966 para ingressar na carreira política, na qual desempenhou papéis notáveis no Serviço Público, nos setores de abastecimentos e redes de água, energia e infraestrutura. Em segundo momento, volta a prestar serviços de assessoria técnica no Maranhão e em outros estados.

Quando atuava como engenheiro, isso há muitos anos, nos idos dos anos 50/60, sendo um homem novo trazia em mim a perspectiva de um trabalho de infra-estrutura, exatamente quantos foram construídas, aqui no Maranhão, estradas, pequenas hidrelétricas. Entendia que a obra de engenharia não tinha um fim em si mesma, teria que ser implantada como consequência das necessidades do povo. Na minha área de atuação, na medida do possível, preocupava-me com as pessoas que trabalhavam comigo e naquela época a administração de construções e serviços públicos era em grande parte executada de forma direta. (DINIZ NETO, 1998, p.214)

No período do Ato Institucional 5 (AI-5), vai à televisão para denunciar as atrocidades da Ditadura, pois aproveitou

...a TV para denunciar muita coisa que o povo do Maranhão não sabia, graças à censura. Veja, em plena ditadura com AI-5, período Médici, e quem tivesse coragem falaria à vontade, porque não havia gravação prévia, era ao vivo e o juiz não metia mão! Depois é que veio a Lei Falcão. Muitas pessoas não sabem como e sequer avaliam o quão traumática foi minha campanha de 1973, que concretamente foi assim! (DINIZ NETO, 1998, p.212)

Sua bravura e postura de denúncia mantiveram-se firmes durante toda sua vida, fatos que fizeram que acabasse isolado e sofresse diversos ataques pessoais e políticos. Entretanto, Freitas Diniz optou por encará-los a submeter-se às pressões que recebia, colocando seu compromisso com a verdade e liberdade de expressão em primeiro lugar, o que fez com que seu nome figurasse diversas vezes entre as listas de melhores deputados (O POTI, 1973; BELLO, 2022).

Ao considerar o contexto o qual Freitas Diniz estava enfrentando, em que o cenário político da América Latina passava por intensas transformações e instabilidade, por conta do período entre guerras, da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e das primeiras tentativas de urbanização e industrialização da região, que se libertava aos poucos do imperialismo e da transição para a República, no caso específico do Brasil, a sociedade objetivava, gradualmente, desvincular-se de um modelo econômico e social fortemente atrelado às elites rurais o qual, em São Luís, simbolizava aproximar-se da modernidade ao exaltar características herdadas pela sua fundação francesa; assim, pode-se compreender as origens de sua inquietação e insatisfação,

pois este fora um período significativo de ruptura que logo retorna à um período de forte repressão e censura.

[...] o Freitas encarou simplesmente um período em que havia uma Ditadura Militar. Então quer dizer, a ação dele, no momento em que ele resolve se confrontar com o governador de plantão na época, abre uma possibilidade de entender os meandros do poder, porque ele passa a denunciar sozinho. Então ele consegue trazer o *Jornal Pequeno*, naquele momento, para apoiá-lo, que era aliado do Sarney, que havia apoiado o Sarney, [...] acaba apoiando o Freitas baseado em um princípio, que ele usava o princípio de Voltaire, que o Freitas sempre citava, que dizia que ele podia não concordar com o que você estava dizendo mas que ele garantia o teu direito de dizer. [...] Foi o Freitas que falou e falou quase que só, não é, e quebrou esse silêncio, né? Porque senão as coisas, os abusos do poder, os abusos políticos, administrativos, sociais, a lei de terras, por exemplo, que concentrou a terra no Maranhão, tudo isso o Freitas começa a falar e fala quase que sozinho, através do *Jornal Pequeno*.

Então essa coisa de você ter um ambiente muito antidemocrático, a opinião pública sofre muito por ser sacrificada por conta da concentração de poder que abafa o debate, abafa a opinião pública, abafa a informação, abafa a crítica, abafa a denúncia. Não existe democracia sem isso. Democracia pressupõe isso: crítica, liberdade de expressão, divergência, opiniões contrárias. Isso é uma coisa básica de um lugar civilizado, que não é o nosso caso [...] o Freitas fez lá atrás, de não se submeter ao poder, não se submeter a esse silêncio, de tentar quebrar esse silêncio, porque tem que ter, com uma questão de interesse democrático mesmo, de interesse público.

[...] Então esse legado de Freitas de quebrar o silêncio, de estimular a opinião pública é um legado muito grande na política do Maranhão [...] Tu não sabes o que é fundar esse PT... ele fundou o PT há 40 anos, com aquele jeitão dele. [...] Mas aí tem gente que não entende. [...] disse assim “ah, o Freitas forçou a ida para o PT”, não forçou não. Era o ideal dele. Só que também o Freitas era muito idealista, as vezes mais do que eu. Então assim, era pragmático para umas coisas mas assim, o PT ele idealizou. [...] (AZEVEDO, 2022, p. 138-139).

Em relação à sua vida pessoal, sua família (**figura 16**) é de origem portuguesa, que imigrou ao Brasil e estabeleceu-se na região do Delta do Parnaíba e Ceará. Possuía 18 irmãos e 12 tios pelo lado paterno; em 1980, conheceu Perpétua Gonçalves Medeiros Freitas Diniz, com a qual viria a oficializar matrimônio somente em 19 de novembro de 1997. Em 1981, nasce sua filha Patrícia Gonçalves Medeiros Freitas Diniz e, em 1997, nasce sua neta, Maria Luiza Freitas Diniz Luna. Quando ainda morava no Rio de Janeiro,

...logo que passou no vestibular, começou a dar aulas particulares porque não queria mais receber mesada do pai. Aí começou a dar aula particular para os filhos de gente rica, ele se mantinha lá com esse dinheiro das aulas que ele dava. [...] Depois ele ficou rico com essa construtora que ele tinha. Não foi nada da família dele [...] foi novinho, 20 e poucos anos que ele ficou milionário. (FREITAS DINIZ, 2022, p.160-161).

Quando deputado, financiou os estudos de muita gente, através de bolsas de estudos. Seu compromisso com a educação era sério e levou parte de seus irmãos para estudar em Brasília, os quais residiam em seu apartamento funcional enquanto passou a residir em hotéis, pagando com dinheiro próprio (FREITAS DINIZ, 2022). Freitas Diniz defendeu, por toda sua vida, os fracos e oprimidos. Desta forma, vivenciou um episódio em Brasília, no qual:

Tinham uns estudantes protestando por alguma coisa, aí ele foi defender. Acabou preso junto com eles. Aí ele encheu tanto o saco do escrivão, ficou falando, falando por horas... aí o escrivão ficou de saco cheio e mandou ele embora. Porque ele era muito inteligente, né? Aí encheu o saco. Falou, falou, falou... dando o depoimento dele, né? Aí falou tanto que... extrapoulu. (FREITAS DINIZ, 2022, p.163-164)

Em virtude de sua personalidade reservada e dos ataques que recebia em jornais por conta de sua atuação política, conservou poucos amigos, os quais tinha na mais alta estima, dentre eles pode-se destacar: Ney de Barros Bello, o qual conheceu ainda no Rio de Janeiro e manteve amizade por mais de 50 anos; o jornalista Emílio Antônio Lima de Azevedo, que tinha como uma espécie de filho (FREITAS DINIZ, 2022); seu tio, o coronal João Batista Freitas Diniz; o engenheiro Pedro Aurélio, com o quem trabalhou durante muitos anos na política e criação do PT no Maranhão; e seu primo, Paulo Freitas. Seus irmãos e seus pais mudaram-se do Maranhão, espalhando-se pelos estados do Ceará, Parnaíba, Brasília, São Paulo, Rio Grande do Norte e Bahia.

Figura 16 – Domingos em reunião com familiares.



Fonte: Acervo Pessoal (2022).

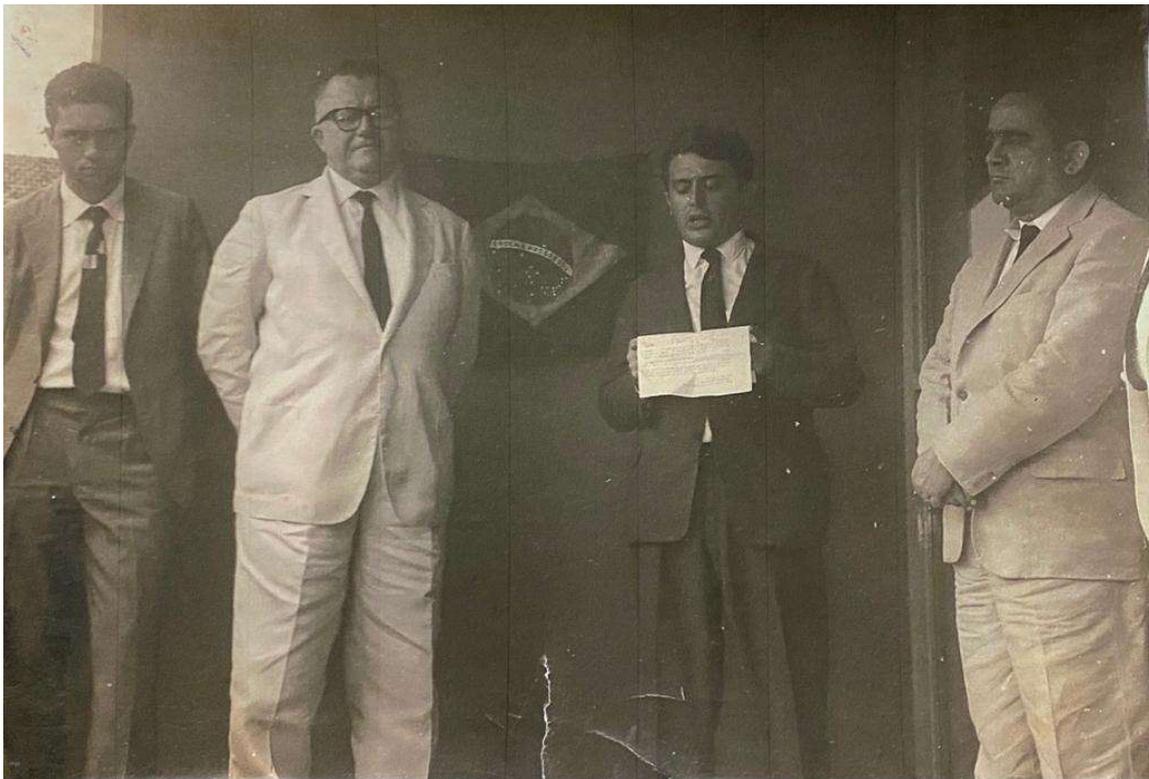
Com o fim do mandato em 1983, Freitas Diniz não se elege novamente e passa a trabalhar com assessorias técnicas. Trabalhou como assessor na câmara por um breve período e deixou a vida política definitivamente na década de 90. Continua a prestar serviços técnicos na área da engenharia, onde prestou consultoria para empresas estrangeiras e de outros estados,

projetou obras residenciais para amigos, além de publicar artigos em jornais. Após 2012 mantém-se recluso e não faz mais publicações. Freitas Diniz faleceu em 22 de março de 2022, de COVID-19.

5.1. O SERVIDOR PÚBLICO

No governo José Matos de Carvalho, Freitas Diniz é convidado a ingressar na Comissão de Planejamento Econômico do Maranhão (COPEMA) – Lei nº 1.606 de 14 de junho de 1958 - no Grupo de Estudo de Águas e Energia Elétrica. Da COPEMA, surgem as Centrais Elétricas do Maranhão – CEMAR (atual Equatorial Energia - EE), onde atua como seu primeiro diretor técnico em 1959; o Departamento de Águas e Esgotos Sanitários – DAES (atual Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão – CAEMA), do qual torna-se diretor técnico em 1962; e o Departamento de Transportes Urbanos de São Luís – DTUSL.

Figura 17 - Solenidade do Governo. Na imagem, da esquerda para direita: Ney Bello, Governador Newton Bello, Domingos de Freitas Diniz Neto e desembargador Araújo Neto (1962).



Fonte: Acervo Pessoal (2022).

No governo Newton Bello (jan./1961 a jan./1966) foi Secretário de Viação e Obras Públicas – SIVOP de 1961 a 1964; também assumiu o cargo de Diretor Geral do Departamento de Estradas de Rodagem – DER, atual Secretaria de Estado da Infraestrutura – SINFRA, de

janeiro de 1961 a janeiro de 1966 (**figura 17**). Neste período há construção de diversas rodovias estaduais (GOVERNO DO MARANHÃO, 1965); a construção da hidrelétrica do rio Itapecuruzinho; restauração do Teatro Arthur Azevedo; há a interrupção das obras da ponte do São Francisco em (1961), que havia sido iniciada por Ruy Mesquita, quando este era diretor do DER, mas dispunha de diversos problemas técnicos, de modo que:

A construção da Ponte do São Francisco foi iniciada no Governo Matos de Carvalho, pelo Diretor Geral do DER, Engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita. O projeto de engenharia com fundações de tubulão era tecnicamente inviável. E mais, o Estado não dispunha de recursos financeiros para construir uma ponte de 01 (um) quilômetro de comprimento. Por isso, paralisamos a obra em fevereiro de 1961, quando assumimos o DER, por ordem do governador Newton Bello (DINIZ NETO, 2012, p.9-10).

Durante seu período à frente do DER, há a construção da ponte do Caratatiua em 1965, que viria a ser inaugurada somente em 1968, a qual fora responsável por fornecer a tecnologia necessária para a finalização da ponte do São Francisco no governo Sarney (1970) e da ponte Bandeira Tribuzzi, finalizada no governo Castelo (1978).

À frente do DAES, constrói uma barragem provisória no Batatã em 1962, com “uma estação elevatória de bombeamento e respectiva adutora” (DINIZ NETO, 2012, p.13). Deixa o DAES em 1963, quando Batista Ferreira assume o cargo.

Em 1962, atua como fiscal da construção das 300 casas do projeto IPEM Alemanha, localizado no bairro da Alemanha, dotadas de abastecimento de água e esgotamento sanitário, construídas pela administração Newton Bello.

Em 1963 atuou como Membro do Conselho de Administração da Companhia Hidroelétrica da Boa Esperança – COHEBE, cargo ao qual renunciou em 1966 (anexo 03). Ainda em 1963, assumiu o cargo de Presidente da Comissão Executiva da Hidrelétrica do Rio Farinha (CERFA), na cidade de Carolina (MA).

Em 1964 presidiu o Grupo de Estudos para elaborar um Plano Habitacional para a cidade de São Luís, instituído através do Decreto nº 2.839 de 1º de Outubro de 1964, com o intuito de combater ao déficit habitacional do Estado (CORREIO DO NORDESTE, 1964).

Em 1968 participou da criação da Companhia de Saneamento de São Luís (SANEL), atuando como um de seus três diretores neste período.

Após este período, integra as seguintes comissões federais: Comissão de Minas e Energia; Saúde e Valorização da Amazônia; etc (FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, 2021; CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2021). É convidado, ainda, em 2008, durante o governo Jackson Lago (2006-2009) para “prestar serviços técnicos de consultoria sobre instalações de

indústrias siderúrgicas, refinaria de petróleo e termoelétricas a carvão mineral” (DINIZ NETO, 2008, p.1) *vide* anexo 04, mas renuncia ao cargo antes da posse.

Tabela 1 - Quadro Síntese dos Cargos.

CARGOS PÚBLICOS DESEMPENHADOS POR FREITAS DINIZ					
CARGO	ÓRGÃO	SIGLA	PERÍODO	NOME ATUAL	SIGLA
SUBSTITUTO DO DIRETOR GERAL	DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM	DER	1958	SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA	SINFRA
MEMBRO	COMISSÃO DE PLANEJAMENTO ECONÔMICO DO MARANHÃO	COPEMA	1958	EXTINTO	-
MEMBRO FUNDADOR; DIRETOR TÉCNICO	CENTRAIS ELÉTRICAS DO MARANHÃO	CEMAR	1959	EQUATORIAL ENERGIA	EE
DIRETOR TÉCNICO	DEPARTAMENTO DE ÁGUAS E ESGOTOS SANITÁRIOS	DAES	Jan.1962-dez.1962	COMPANHIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL DO MARANHÃO	CAEMA
SECRETÁRIO	SECRETARIA DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS	SIVOP	1961-1964	EXTINTO	-
DIRETOR GERAL	DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM	DER	1961-1965	SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA	SINFRA
FISCAL	IPEM ALEMANHA	-	1962	-	-
REPRESENTANTE DO ESTADO DO MARANHÃO	CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA HIDRELÉTRICA DA BOA ESPERANÇA	COHEBE	1963-1966	EXTINTO	-
PRESIDENTE	COMISSÃO EXECUTIVA DA HIDRELÉTRICA DO RIO FARINHA	CERFA	1963	EXTINTO	-
PRESIDENTE	GRUPO DE ESTUDO PARA ELABORAR UM PLANO HABITACIONAL PARA SÃO LUÍS	-	1964	EXTINTO	-
MEMBRO FUNDADOR; DIRETOR	COMPANHIA DE SANEAMENTO DE SÃO LUÍS	SANEL	1968	COMPANHIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL DO MARANHÃO	CAEMA
MEMBRO	COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA	-	SEM INFORMAÇÃO	COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA	-
MEMBRO	COMISSÃO DE SAÚDE	-	SEM INFORMAÇÃO	COMISSÃO DE SAÚDE	-
MEMBRO	COMISSÃO DE VALORIZAÇÃO DA AMAZÔNIA	-	SEM INFORMAÇÃO	EXTINTO	-

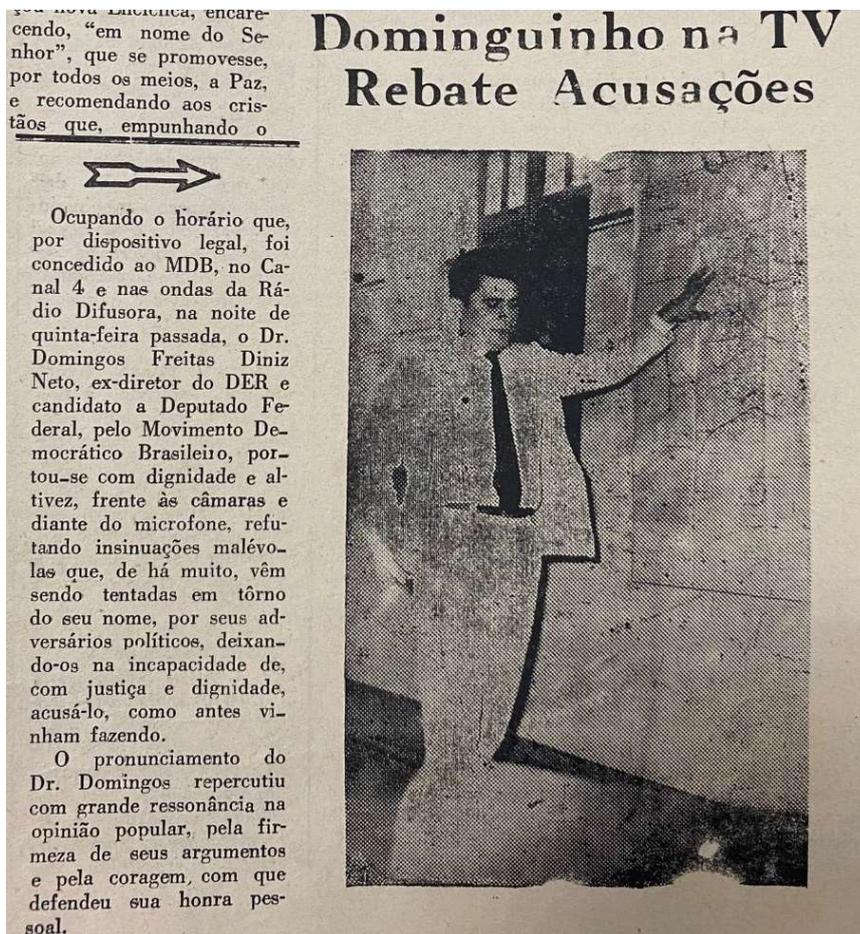
Fonte: A autora (2022).

Em virtude da quantidade e diversas áreas nas quais Domingos de Freitas Diniz Neto atuou enquanto Servidor Público do Estado do Maranhão, faz-se o quadro síntese (**Tabela 1**) acima para a melhor compreensão do leitor.

5.2.O POLÍTICO E DEPUTADO FEDERAL

Decide, na segunda metade da década de 60, ingressar na política, tendo em vista sua insatisfação com o regime político instaurado naquela época, no qual o estopim foi o seu envolvimento em querelas com o então governador do Maranhão, José Sarney (VIAS DE FATO, 2012; O COMBATE, 1965), que vai à público para expor a “corrupção no DER” no governo Newton Bello (O COMBATE, 1965; JORNAL DO MARANHÃO, 1966).

Figura 18 - Reportagem presente no “Jornal do Maranhão”.



Fonte: Jornal do Maranhão (1966).

Freitas Diniz rebate as afirmações (**figura 18** acima) e pede esclarecimentos ao então governador, que nunca foram fornecidos após prestação de contas do ex-diretor. Sobre o ocorrido, Azevedo (2022) pontua que:

...há um primeiro conflito na vida dele porque o Sarney resolve dizer que havia corrupção no governo Newton Bello, e aí, até onde eu sei, aí tu terias que checar, mas o Freitas foi o único que se incomodou ou quem mais se incomodou, “se tem corrupção, então me diga onde tem”. Ele se manifestou publicamente pedindo para o Sarney dizer onde que era a corrupção e aí se estabelece essa tensão, e o Sarney não responde para ele e aí, se eu não estiver enganado, ele cobra que o Sarney esclareça. Depois disso, ele se torna deputado, ele resolve entrar na política e entra no MDB. [...] como deputado ele parte para começar a expor o governo Sarney e ele realmente expõe coisas muito sérias. Fraude no Diário Oficial, por A mais B, está aqui, está fraudado. Tem uma estrada aqui no Maranhão que ela é muito relevante, assim, não digo que ela é importante porque não sei nem se ela é uma boa estrada mas é uma estrada que tem muita força na realidade maranhense, que é a Santa Luzia – Açailândia, que é a estrada que corta a Amazônia Maranhense. Essa estrada foi a única que o Sarney inseriu, a única que ele fez no governo dele [...] Eu rodei nessa estrada antes, nos anos 90, era cheia de curva, difícil, fez essa obra muito cara. Era uma articulação da Ditadura... do Governo Militar Federal, e aí o Sarney... o Freitas denuncia a corrupção na obra que foi feita pela empresa Mendes Júnior, tu podes também se certificar, que inclusive tem artigos do Freitas falando disso, um deles é “Sarney: governador ou corretor?”, uma coisa assim, que ele fala dessa questão dessa obra que ele questiona o trato que foi dado à essa obra. Esse é o primeiro mandato dele. (AZEVEDO, 2022, p135-136).

Em virtude destes ataques, recebe apoio de algumas figuras importantes, dentre elas o ex-Governador Newton Bello, que lhe envia o telegrama (**figura 19**) abaixo.

Figura 19 - Telegrama do ex-Governador Newton Bello (ago/66).

Guanabara, 11 de agosto de 1966.

meu caro Domingos Diniz Neto

Parece que no momento, no Brasil e especialemnete no Maranhão, impera a verdadeira inversão dos fatos e dos valores. Existe uma loucura generalizada de ansia do Poder, pela Força, pela Parsa, por tudo que é Feio, emfim. Li a copia da tua resposta ao IGNORANTE que aí dirige o DER. Deve ~~te-lo~~ achatarado, mas debes esperar a revide, pela Força bruta.

Um homem e um tecnico como você, só os brutos e ignorantes poderão desconhecer e até perseguir.

Vivemos tristes dias da historia desta grande Patria, e, que sabe, até poderão, na sua grande ignorancia, estar ~~me~~ convencidos que estão fazendo alguma coisa certa.

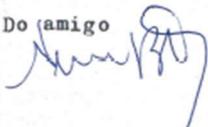
Estou dando instruções ao Newtinho sobre o caso do jornal, a respeito de que muito conversei com o nosso Peixeira, que será o portador desta no domingo.

Não debes esmorecer na luta, embora te recomende calma. Gostaria muito de te ver candidato e afinal eleito.

Como vai o Grande Prefeito de Araiões, dentro desta luta cruel e desigual? Felizmente é um homem velho ~~de~~ de fibra de lutador. Estou certo que os futuros dirigentes da Nação farão cessar as violencias que os atuais tomam por arma.

Tenho sabido que o tal Diretor do DER está para sair. Talvez não esteja a satisfazer a todos como desejam.

Aqui me despeço, desejando-te saude e exito na campanha que se aproxima.

Do amigo 

Fonte: Acervo Pessoal 2022.

O acontecimento contribuiu para que optasse por juntar-se ao MDB, o partido de oposição do Governo, se elegendo em 1966 para o mandato que se iniciaria em 1967.

Aquela eleição constitui-se para mim num atestado de capacidade política e administrativa. Política, porque fui eleito e administrativa, porque jamais registraria na Justiça Eleitoral a candidatura se minhas gestões em cargos e funções públicas estaduais e comissões federais não fossem corretas, apesar de inquéritos e sindicâncias, inclusive militares. A legislação eleitoral, de então, tornava inelegível “os que por improbidade na administração pública fossem condenados em inquérito à destituição de cargo, função ou emprego”. O governador José Sarney, meu desafeto pessoal, mandou instaurar inquérito no Departamento de Estradas de Rodagem – DER, do qual fui Diretor Geral no governo Newton Belo e engenheiro do seu quadro efetivo de funcionários, visando minha inelegibilidade. A manobra política não prosperou. A Comissão de Inquérito sequer me convocou para depor e o Sr. José Sarney não divulgou seu relatório final.” (DINIZ NETO, 2012, p.1)

Durante este primeiro mandato, marcado pelos altos índices de repressão da Ditadura Militar, que em 1968 baixa o Ato Institucional 5 – AI 5, fecha o Congresso e cassa a maior parte dos mandatos dos parlamentares filiados ao partido. Dentre os poucos os quais não foram cassados, estava Freitas Diniz.

Não fui cassado, entretanto, fiquei em uma situação muito constrangedora, talvez até pior dos que o foram, porque na realidade, com o Congresso fechado, o mandato estava suspenso e não havia nenhuma prerrogativa. Vivi, desta forma, uma situação dilemática, sem a certeza se deveria, ou não, renunciar ao mandato. Permaneço? Renuncio? Era minha grande dúvida, até que cheguei à seguinte conclusão: ruim com o mandato, pior sem ele. (DINIZ NETO 1998, p. 199)

Com as novas eleições, Freitas Diniz é reeleito ao mandato que se iniciaria na década de 70 (**figura 20**). Após a reabertura do congresso, a configuração política segue sendo a do bipartidarismo: de um lado, os representantes dos interesses do Ditadura Militar (Aliança Renovadora Nacional - Arena) e do outro, a oposição consentida (MDB), presidida neste momento por Ulysses Guimarães.

Figura 20 - Ex-deputado federal Freitas Diniz.



Fonte: Acervo Câmara dos Deputados (2022).

Em 1971, há o surgimento do grupo dos “autênticos”, setor de parlamentares mais combativos dentro do MDB que pressionava seu presidente a posicionar-se mais duramente contra os generais e que incentivou o lançamento de sua campanha, sendo esta a “anticandidatura” à do coronel Ernesto Geisel, elevando a voz do discurso da redemocratização. Este ato tão significativo, ainda que “mal” sucedido aos olhos dos que estavam no poder, resultou no aumento da sigla na câmara e seu consequente fortalecimento (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2018). Freitas Diniz integrou este grupo, sendo o único representante do estado do Maranhão.

A afirmação do MDB como partido político se deveu muito ao grupo dos chamados “Autênticos”, deputados federais que representavam a vanguarda do partido. Esse grupo puxava o MDB para as posições mais destemidas. As grandes lideranças do partido, mais experimentadas e cautelosas, eram cobradas diariamente pelos “Autênticos” que, cada vez mais, os pressionavam para que tomassem atitudes corajosas e arriscadas. Por isso mesmo, os 23 membros dos “Autênticos” foram os que mais sofreram com a repressão. Inúmeros foram cassados, perderam direitos políticos; outros foram presos e torturados. Integravam o grupo dos “Autênticos” do MDB os 23 deputados que “elaboraram e assinaram o documento da “Anticandidatura” de Ulysses Guimarães, na sessão da Câmara que elegeu o general Ernesto Geisel, presidente do Brasil, em 15 de janeiro de 1973” 54 Eram eles: Alencar Furtado (CE), Álvaro Lins (CE), Amaury Müller (RS), Eloy Lenzi (RS), Fernando

Cunha (GO), Fernando Lyra (PE), Francisco Amaral (SP), Francisco Pinto (BA), **Freitas Diniz (MA)**, Freitas Nobre (CE), Getúlio Dias (RS), Jaison Barreto (SC), Jerônimo Santana (GO), JG de Araújo Jorge (AC), João Borges (BA), Lysâneas Maciel (MG), Marcondes Gadelha (PB), Marcos Freire (PE), Nadyr Rossetti (RS), Paes de Andrade (CE), Severo Eulálio (PI), Santilli Sobrinho (SP) e Walter Silva (RJ). (DELGADO, 2006, p. 94, grifo nosso)

O surgimento deste grupo deu-se de maneira natural e não planejada, uma vez que foram “...se aproximando sem nenhuma formalidade, pois nem nos conhecíamos pessoalmente. [...] nossa união se deu pelas posições que adotávamos no plenário, nas comissões [...]” (FREITAS DINIZ, 1998, p. 199). A respeito da atuação dos autênticos, publica Carlos Drummond de Andrade no *Jornal do Brasil* (1972) o poema “Palavras”.

CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE/PALAVRAS

Eis senão quando, ressuscita a palavra autêntico. Era o uso entre intelectuais da Zona Sul, em saudoso longe. Pintores, cineastas, poetas classificavam-se em autênticos e inautênticos, estes em maioria, segundo critério subjetivo, que permitia atribuir ou cassar autenticidade no espaço entre dois chopes. Dodô acordava autêntico cem por cento, ia muito bem até o almoço, declinava, recuperava-se, perdia totalmente essa qualidade à hora em que se processava a última classificação nos bares da madrugada. Alguns autênticos se demitiam espontaneamente, preferindo liberdade e prazer: era tão duro ser autêntico! Outros raros, mantinham-se integrais, inamalgáveis, perenes: em geral viviam fora do Rio ou eram falecidos. Os heróis.

Passou. As palavras costumam passar mais rápidas que os engenhos russos e americanos caçadores de informações no espaço estrelado. E não voltam. Chega a vez de outras, que pedem licença, um sorriso, uma curvatura, uma cambalhota. Porém autêntico hibernou apenas. Aí está de volta, na pele de uma corrente do MDB, que pretende movimentar o Partido e conquistar-lhe o comando. Para que o Partido de Oposição se torne, realmente, Partido de Oposição. [...] (JORNAL DO BRASIL, 1972, p.8)

Estes parlamentares foram os responsáveis pelas denúncias de sequestros, tortura e corrupção dentro do Congresso Nacional, possuindo, também, apoio de jornais em todo o território nacional (**figura 21**). Por conta disso, “a censura estava sempre atenta, para que os jornalistas não divulgassem nossos discursos, especialmente sobre tortura, pois a repercussão internacional era enorme” (DINIZ NETO, 1998, p. 200).

Figura 21 - Ex-deputado federal Freitas Diniz em sessão no plenário.



Fonte: Acervo Câmara dos Deputados (2022).

Durante este mandato, foi processado ao se envolver em um episódio com José Sarney, ao denunciar a corrupção no estado do Maranhão por intermédio de publicações em jornais locais. Julgado e condenado, Freitas Diniz teve o direito a permanecer em seu mandato por decisão judicial. Após este fato, recebe carta de Ulysses Guimarães (anexo 05) e telegrama de Tancredo Neves (este último adaptado ao português atual e original anexado ao final - anexo 06), transcritos abaixo.

Meu caro Freitas Diniz.

Desde ontem que o procuro. Liguei para sua antiga residência, onde me deram o telefone de seu irmão. Este telefone não respondeu às vezes que para lá disquei.

Receba um abraço. Nós o conhecemos, a Câmara e o Congresso o conhecem. E porque o conhecem, o respeitam. Você tem toda solidariedade do Presidente e do MDB.

Abraços do amigo, Ulysses Guimarães.

(GUIMARÃES, 1972)

Receba caro amigo e colega minha solidariedade. Lamentável decisão do STF que não diminui em nada alto apreço em que o tem os homens de bem do nosso país. Abraços Tancredo Neves.

(NEVES, 1972)

Neste mesmo mandato foi processado novamente onde, desta vez, foi posteriormente absolvido. Neste período, assume a presidência do MDB regional, vencendo o candidato de Sarney, José Burnett (VIAS DE FATO, 2012; AZEVEDO, 2016; AZEVEDO, 2022; BELLO, 2022). Esta eleição é ganha por Freitas Diniz “...com a diferença de um único

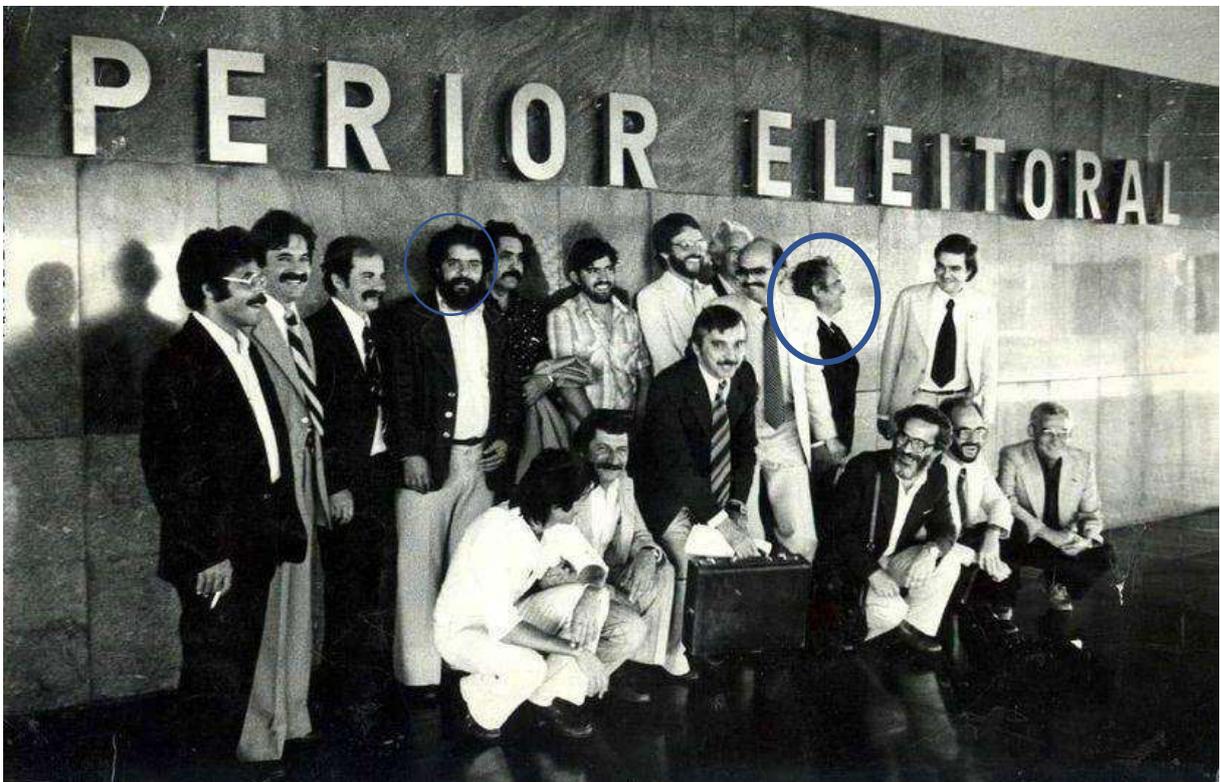
voto “(AZEVEDO, 2022). Sobre este fato, o jornalista Emílio Azevedo comenta em entrevista que,

Ele virou esse voto, virou no papo. Ele escondeu os delegados que iam votar para que eles não fossem pressionados, não fossem subornados, não sofressem algum tipo de ameaça ou de chantagem. Ele ganha essa eleição, com isso ele preside o MDB e possibilita que o MDB possa ser um espaço de oposição ao longo dos anos 70. [...] E quem garantiu esse MDB na oposição foi Freitas Diniz, naquele momento praticamente sozinho (AZEVEDO, 2022, p.147).

Em 1974 perde a liderança do partido após episódio onde não apoiou a candidatura do candidato do MDB ao Senado e, tampouco, conseguiu se eleger deputado, ficando como suplente (anexo 07). Por conta disso, regressa ao Maranhão e retorna a Brasília em diversas ocasiões para prestar consultorias à Comissão de Minas e Energia (DINIZ NETO, 1998; CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2022).

Se reelege em 1979 e exerce este mandato até 1983. Em 1980, participa da fundação do Partido dos Trabalhadores (PT), onde fora “o terceiro ou quarto parlamentar a me filiar a ele” (DINIZ NETO, 1998, p. 209), desempenhando o cargo de ser seu primeiro tesoureiro (figura 22).

Figura 22 - Partido dos trabalhadores (década de 80): na imagem o ex-presidente Lula e o ex-deputado federal Freitas Diniz.

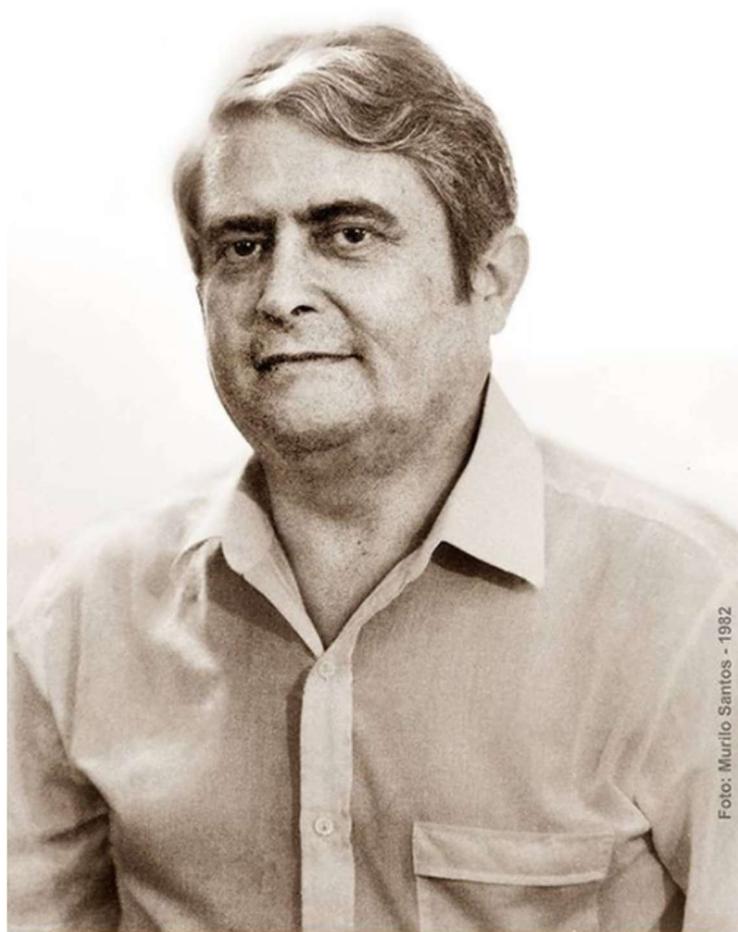


Fonte: Márcio Jerry via *instagram* (2021). **Editado por:** A autora (2022).

Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CLILRo4JjJ-/>

Não se reelege em períodos posteriores e presta serviços de assessoria ao PT por mais de 10 anos. Deixa a política por diferenças ideológicas, rompendo com o partido na década de 90 e diz “estou afastado do PT (meu partido), há algum tempo, e digo mais, para voltar a fazer política, só se for neste partido, contudo, precisar haver ambiente propício, o que aqui inexistente” (DINIZ NETO, 1998, p. 210).

Figura 23 - Foto para Campanha Eleitoral.



Fonte: SANTOS (1982).

Ao desfiliar-se do partido, Freitas Diniz declara “...Se tiver de voltar à política partidária, tem que ser aqui no Maranhão, esta é a trincheira de onde devo atirar!” (DINIZ NETO, 1998, p. 210). Sobre sua atuação na política e sua índole, Bello (2022) discorre, em depoimento que:

[...]como político ele foi coerente com ele mesmo até o final. Não mudou nadinha. Eu dizia “Domingos, isso não vai dar certo...”, e ele “Mas tem que ser, o negócio está certo é por aqui”, aí eu dizia “Mas assim não vamos conseguir...” e ele “Mas tem que ser”. Ele foi, manteve o ponto de vista dele e aconteceu o que estava previsto, que ele também sabia que ia acontecer. [...] Ele era muito coerente, era uma personalidade

firme, correta, digníssimo, honestíssimo, sofreu por isso um bocado, mas manteve os pontos de vista dele.

Politicamente, ele se tornou uma figura mais importante a nível nacional do que local. Ele se tornou um homem importantíssimo em termos nacionais e, aqui, não teve o respaldo, porque nós estávamos, na época, nós e ele, e a família Freitas Diniz, na oposição, brigando contra. Então ele não teve o respaldo para se manter. Mas, no sul... ele era tão importante que chegou a ser eleito um dos cinco deputados mais importantes do Brasil, votado por todos os jornalistas da Câmara dos Deputados daquela época. Ele era coerente. (BELLO, 2022, p. 156-157).

Em virtude da carreira política significativa de Domingos de Freitas Diniz Neto, faz-se o quadro síntese (**Tabela 2**) dos partidos aos quais se filiou, exposto abaixo, para a melhor compreensão do leitor.

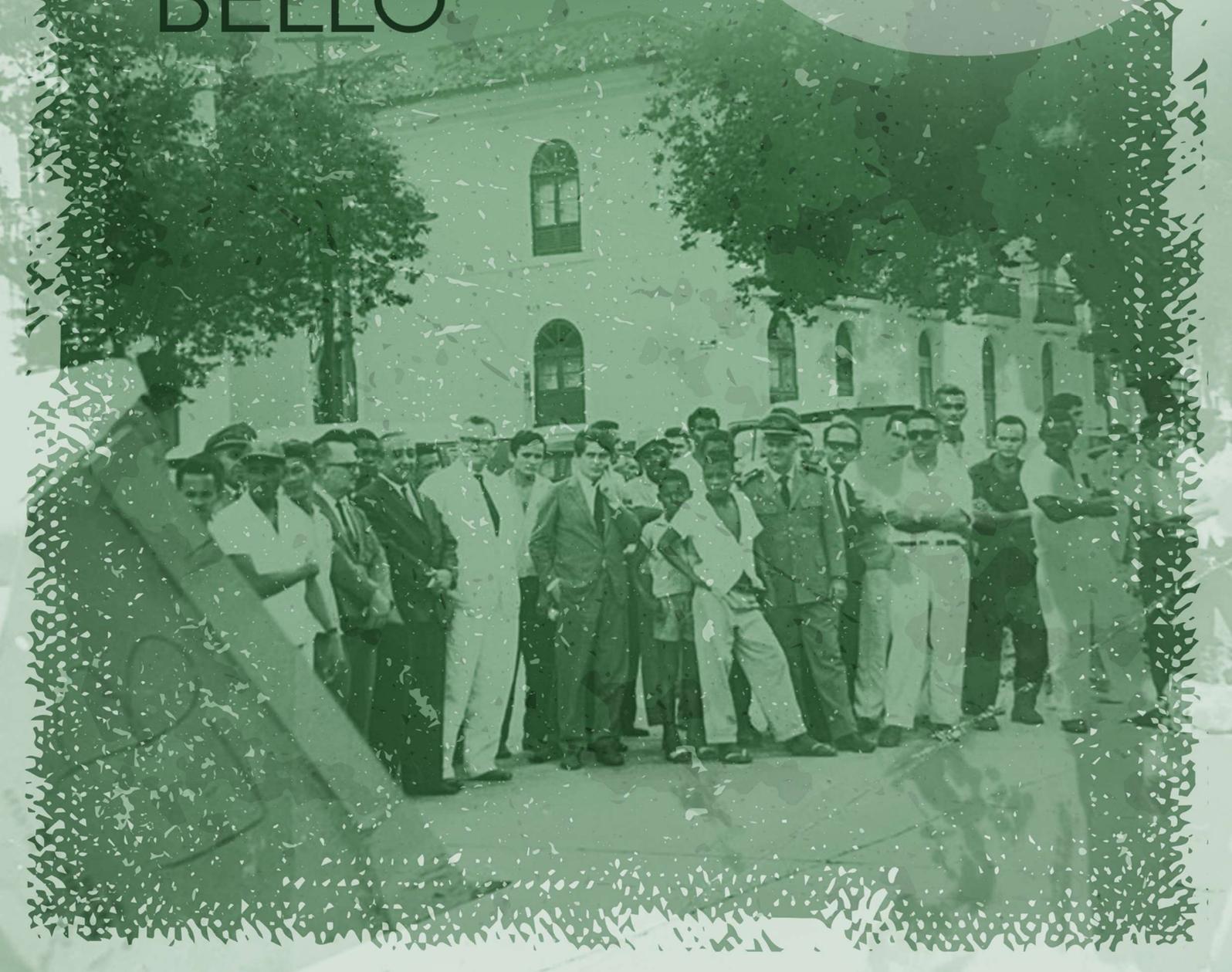
Tabela 2 - Quadro Síntese dos Partidos Políticos.

PARTIDOS AOS QUAIS SE FILIOU				
CARGO	PARTIDO	SIGLA	MANDATO	ATIVIDADE
PRESIDENTE REGIONAL; DEPUTADO FEDERAL	MOVIMENTO DEMOCRÁTICO BRASILEIRO	MDB	1967-1975; 1979-1983	1967-1983
MEMBRO FUNDADOR; TESOUREIRO NACIONAL	PARTIDO DOS TRABALHADORES	PT	-	1980-1990

Fonte: A autora (2022).

No ano de 2003, foi recebido convite para a cerimônia de posse do ex-presidente Luís Inácio Lula da Silva, a qual se recusou a comparecer com veemência, tendo em vista que seu afastamento do partido se deu por conta da existência de atritos entre os dois.

A ATUAÇÃO DE
**DOMINGOS
DE FREITAS
DINIZ NETO**
NO GOVERNO
NEWTON
BELLO

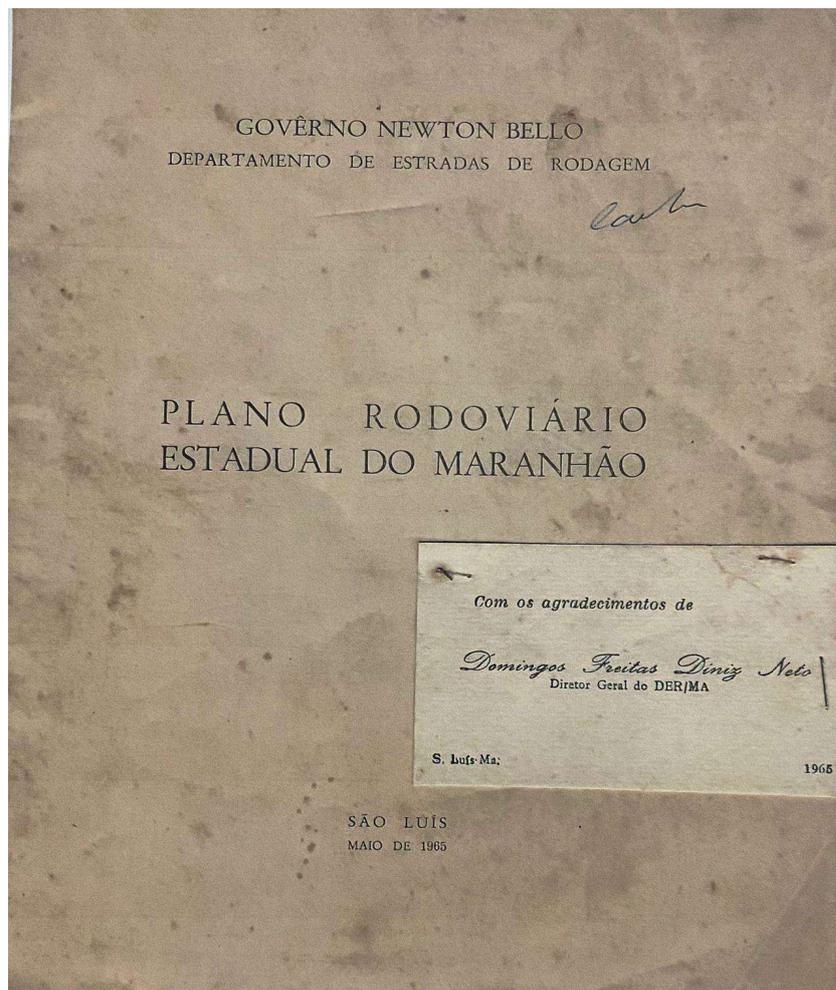


6. A ATUAÇÃO DE DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO NO GOVERNO NEWTON BELLO

Na incumbência do cargo de Diretor Geral do DER, Freitas Diniz elabora o “Plano Rodoviário do Estado do Maranhão” (1965). Este documento (**figura 24**) 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. Sobre isto, Bello (2022) pontua:

Papai tinha um Plano de Governo, das ideias dele, e pediu para Dominginhos estudar para implementar, aí ele veio a implementar esse programa, que originou o primeiro Plano... não me lembro o nome exato...[...] Plano Rodoviário Estadual do Maranhão. Isso foi trabalho do Dominginhos: o primeiro Plano Rodoviário transformado em lei. Tem aqui, ele como diretor já, apresentando o Plano de Governo. [...] o Dominginhos veio a implantar essa ideia de plano e fez o Plano Rodoviário que existe até hoje. Se você olhar o sistema rodoviário hoje ainda é o planejamento do Dominginhos, só que naquela época existiam 130 municípios e hoje tem 217. Ou seja, um monte de povoado daquela época se transformou em município, então se você olhar o Plano Rodoviário, olha como era... era muito menor porque as sedes municipais eram quase metade. (BELLO, 2022, p.149)

Figura 24 - Capa: “Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965)”.



Fonte: Acervo de Ney Bello (2022).

Para a cidade de São Luís, em específico, esse plano incorpora parcialmente as ideias propostas por Mesquita (1958), com as modificações do engenheiro Freitas Diniz. Bello (2022) pontua que “[...] Ele implantou São Luís, fez variações mas, na essência, não é de Haroldo Tavares, é de Ruy Mesquita, que Dominginhos implantou e fez algumas variações. Agora, do Estado, total, foi Dominginhos que fez o primeiro Plano Rodoviário do Estado” (BELLO, 2022, p.150). Ainda, a respeito da execução das etapas do plano, Bello (2022) sinaliza 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 Dominginho é 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 realmente muito boas as propostas de São Luís feitas por Ruy Mesquita; mas foi ele [Freitas Diniz] quem abriu e implantou essas rodovias. Essa estrada que você passa aqui, a Holandeses, foi Domingos que abriu, até lá em cima. Não chegou a ir à Ponta do São Francisco porque tinha aquele negócio de passar o mar ali defronte de onde é hoje aquele shopping...

Aquilo tudo é um aterro que fizeram depois, posterior. Mas essas avenidas, quem abriu foi Dominginhos. Maracanã e tal, era do projeto mas Ruy Mesquita não implantou, quem implantou foi Dominginhos. Esse negócio de Guaíba aqui, essa estrada que vai para a Maioba, isso tudinho quem implantou foi Dominginhos. A implantação. O projeto está no plano de Dominginhos mas o inicial é de Ruy Mesquita. São Luís, só. No Estado do Maranhão é tudo Dominginhos. (BELLO, 2022, p. 150-151)

Durante o período em que esteve à frente do órgão, fora o responsável por equipá-lo (**figura 25** abaixo), adicionando um total de: 26 caçambas, 8 caminhões, 17 motoniveladoras, 1 carregadeira, 5 caminhonetes, 4 automóveis, 22 jeeps, 1 trator D-8, 12 scrippers, 12 bulldozers e 5 escavadeiras ao patrimônio do órgão (JORNAL DO MARANHÃO, 1966); o maquinário adquirido por ser necessário para executar as proposições do Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965) – **figuras 26 e 27** abaixo - e amparar demais órgãos e empresas que tivessem interesse em alugá-lo, pois o Estado era o maior proprietário de máquinas no Maranhão, com o intuito de garantir que as máquinas fossem utilizadas e gerassem receita ao órgão por intermédio de sua locação.

Figura 25 – Maquinário do DER em trânsito para o interior do Estado.



Fonte: Correio do Nordeste (1964).

Este período de intenso dinamismo do órgão fora veiculado pela mídia, onde frisava-se a exitosa parceria firmada entre a direção geral e o governo do estado, noticiada em diversas ocasiões.

Figura 26 e 27 - Carta de Apresentação do Plano Rodoviário do Estado do Maranhão 1965.

A P R E S E N T A Ç Ã O

O Plano Rodoviário Estadual do Maranhão, que temos a satisfação de apresentar nesta publicação, foi elaborado pela atual administração do D.E.R., em cumprimento às determinações do Excelentíssimo Senhor Governador do Estado, Dr. Newton de Barros Bello.

Este Plano veio preencher uma lacuna existente no Órgão Rodoviário, que se ressentia da falta de uma programação a longo prazo, que lhe servisse de diretriz teórica para a seleção racional das estradas que constituem as redes prioritárias básicas a serem implantadas em cada exercício.

O Plano tem uma extensão de 6.106 Km e uma densidade de 1 Km de estrada para 53,9 Km² do território maranhense. O seu traçado contempla todas as zonas fisiográficas do Estado, tendo como espinha dorsal os eixos das grandes rodovias federais implantadas no Maranhão e como centros de polarização a cidade de São Luís, as Capitais vizinhas e outros grandes mercados de comercialização do País.

Como o exige a técnica do planejamento, este trabalho foi precedido de cuidadoso estudo do meio físico e da conjuntura geo-econômica e político-social do Estado, o que permitiu a diagnose dos principais problemas maranhenses, ponto de partida para projeção das grandes metas que, no setor rodoviário, constituem os requisitos básicos do seu equacionamento.

Os objetivos do Plano definem uma política rodoviária historicamente atualizada, condizente com as necessidades do desenvolvimento estadual, porquanto visam, com a implantação de uma boa infra-estrutura nos serviços básicos do transporte terrestre, a promover a expansão de nosso sistema produtivo, a unificação do mercado interno e a integração da economia maranhense no sistema da economia nacional.

— 8 —

Estes objetivos, no dizer do Governador Newton Bello em sua recente Mensagem à Assembléia Legislativa, "falamos da oportunidade e da eficiência do Plano Rodoviário Estadual do Maranhão, oferecendo-nos elementos seguros para a prognose dos grandes benefícios econômicos e sociais que dele podemos esperar no futuro".

São Luís, Maio de 1965.

Eng.º Domingos Freitas Diniz Neto
Diretor Geral do DER/MA

Fonte: Acervo Ney Bello (2022).

Quando deixa a direção do órgão, deixa para a administração seguinte “trinta e duas motoniveladoras, sete tratores de esteira, sete tratores industriais para sete escavadeiras, sete carregadeiras frontais, sessenta caminhões e outros equipamentos para a conservação de rodovias estaduais” (DINIZ NETO, 2012 p.6).

Figura 28 - Cerimônia de Governo. Em destaque: Governador Newton Bello (esquerda) e Freitas Diniz (direita).



Fonte: Acervo Pessoal (2022).

A aquisição deste equipamento pelo Diretor Geral do DER resultou em um desfile das máquinas pelas ruas da cidade (**figura 28** acima e **figura 29** abaixo), o qual fora veiculado pelos jornais da época com grande euforia por conta da modernização dos serviços do órgão, uma vez que “a aquisição das mencionadas máquinas virá fazer com que se mecanizem, por completo, as atividades do DER, livrando-o da intervenção manual, já obsoleta e ineficiente” (CORREIO DO NORDESTE, 1964, p.1).

Sobre este acontecimento, o jornal Correio do Nordeste (1964) noticiou:

...como é do conhecimento de todos o DER procurou se equipar, da melhor maneira possível, para enfrentar o plano elaborado com a supervisão do governador Newton de Barros Bello. Com isso, fez ver o entrevistado, adquiriu o DER grande número de máquinas, tendo havido inclusive, um desfile das mesmas, semanas atrás nas principais ruas Desta capital. As referidas máquinas já estão até em funcionamento e, este ano, o DER vai ter trabalho e grande produção porque se encontra equipado para todas as tarefas que dele exigirem. Destacou, mais adiante, que tudo isso vem refletir, exata e positivamente, a capacidade do empreendimento do engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto, que, nos anos anteriores, estivera apenas procurando equipar o

Departamento para poder organizar todo o trabalho a realizar (CORREIO DO NORDESTE, 1964, p.13).

Figura 29 - D.E.R. em plena motomecanização. Em destaque Freitas Diniz (a esquerda) e Governador Newton Bello (direita).



Fonte: Correio do Nordeste (1964). **Editado por:** A autora (2022)

Ainda, durante sua gestão, há intensa elaboração de estudos e projetos pelo DER, a cargo da Divisão de Estudos e Projetos (DV-2), com equivalência à 2.061.207km até outubro de 1964, em todo o território do estado. Sobre isto, a pontua o jornal Correio do Nordeste (1964):

Com a administração do Engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto, que dinamizou os serviços do DER, a DV-2, numa arrancada de verdadeiro esforço patriótico, conforme se evidencia dos números apresentados abaixo, nestes três anos do Governo Newton Bello, realizou estudos e projetos de estradas que atingiram uma média que supera as deficiências do rendimentos dos anos anteriores, **estudando e projetando neste curto período, kilometragem quase igual à realizada em vinte anos nos Governos anteriores** (CORREIO DO NORDESTE, 1964, p.8, *grifo nosso*).

Neste período são construídas 30 estradas pelo DER, sendo estas rodovias (**figura 30**), estradas variantes dentro de municípios e de penetração, espalhadas por todo o território do estado; 1 praça, na cidade de São Luís; 4 construções na área do Porto do Itaqui; 29 pontes de concreto; 25 pontes de madeira (**figura 31**); são feitas reformas e ampliações na sede do DER em São Luís; reforma e adaptação na antiga fábrica Camboa para o funcionamento da nova rodoviária de São Luís; construção de residência do DER em São Luís; escola, na sede do DER no município de Saco, em Codó; casa para a residência do DER de Lima Campos; 2 galpões e oficina para o DER em São Luís (JORNAL DO MARANHÃO, 1966; CORREIO DO NORDESTE, 1962; CORREIO DO NORDESTE, 1963; CORREIO DO NORDESTE, 1964).

Figura 30 – Inauguração da rodovia MA-61. Em destaque: Newton Bello (dir.) e Freitas Diniz (esq.).



Fonte: Correio do Nordeste (1965). **Editado por:** A autora (2022).

Além disso, o órgão efetua reparos em 3 galpões já existentes na capital e calçamento para o bairro do Monte Castelo e acesso de pedestres ao aeroporto de São Luís.

Figura 31 – Inauguração da ponte sobre o rio Itapecuru na MA-12 – Codó.



Fonte: Correio do Nordeste (1963).

São executadas melhorias nas pontes, estradas e rodovias existentes por todo o estado, recuperando-as, pavimentando-as, alargando suas faixas de rolamento, diminuição de curvas nas estradas, com o intuito de torná-las mais seguras e garantir o escoamento da produção dos municípios (**figura 32**). Além disso, são realizados os serviços de manutenção, conservação e patrulhamento constante de todas as obras sob a jurisdição do órgão (CORREIO

DO NORDESTE, 1962; CORREIO DO NORDESTE, 1964; JORNAL DO MARANHÃO, 1966).

Figura 32 – Manchete do jornal Correio do Nordeste (1962).



Fonte: Correio do Nordeste (1962).

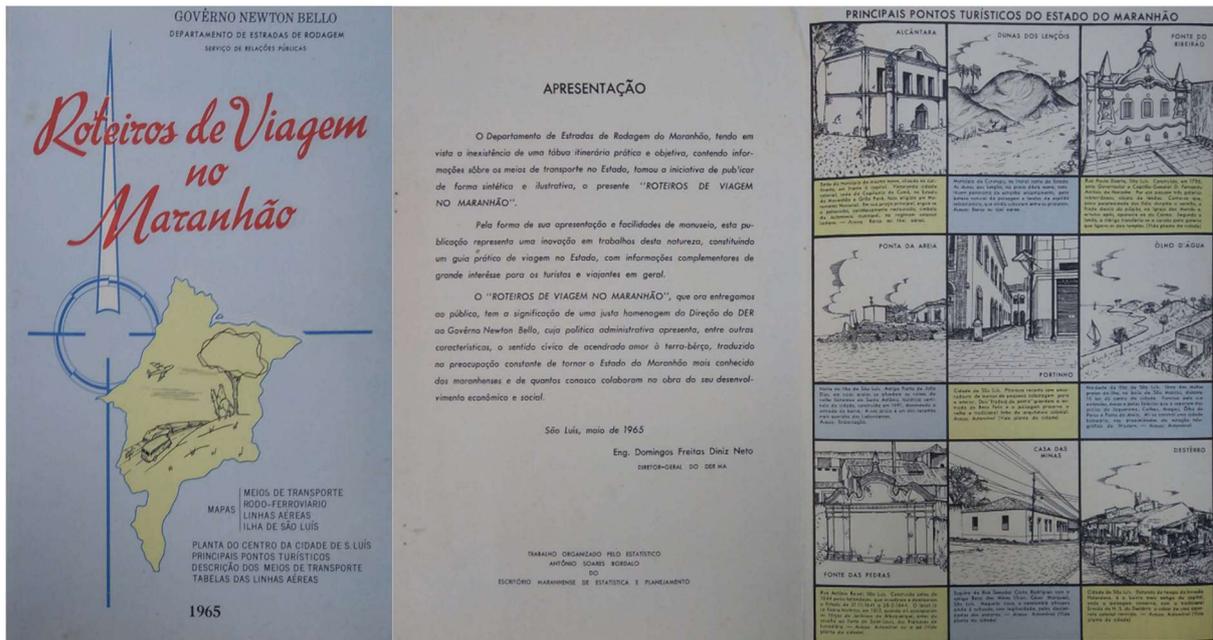
Sobre os melhoramentos realizados nas MAs, BRs e variantes em sua gestão, o jornal Correio do Nordeste (1962) discorre:

...encontram-se elas, na sua totalidade, devidamente picarradas e muito bem conservadas. Não deixam, entretanto, de ser um pouco estreitas, para a responsabilidade de um tráfego movimentado como o que nelas se registra a todo momento [...] são esses, aliás, pequenos inconvenientes que, com facilidade e paulatinamente, vão sendo removidos pelo dinamismo e pela competência do engenheiro Domingos Freitas Diniz Neto, atual diretor do DER. E tanto são que, na MA-63, a estrada que apresenta mais curvas, a tarefa por excelência, nos dias que correm é a do seu respectivo alargamento, com o devido afastamento da sinuosidade perigosa que desde início vinha oferecendo (CORREIO DO NORDESTE, 1962, p. 7).

Realizam-se, também, os serviços de desmatamento e destocamento, inserção de bueiros, terraplenagem, elevação de vias, drenagem, inserção de pontes provisórias e o assentamento de tubos, totalizando 102 intervenções de melhoria no estado (*vide apêndice “M”*).

Elabora os “Roteiros de Viagem no Estado do Maranhão” (**figuras 33 e 34** abaixo) devido à ausência de conexões entre os trechos de estradas no interior do estado (BELLO, 2022), o que dificultava a realização de trajetos entre as cidades, por residentes do Estado e turistas. Deste modo, esta publicação objetivava direcioná-los e apontar os principais pontos turísticos. Ainda, objetivava atender à prerrogativa de povoamento do interior do estado, uma vez que parte do Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965) ainda não estava executada, servindo como auxílio ao acesso e conhecimento das novas frentes de ocupação.

Figuras 33 e 34- Capa e apresentação dos “Roteiros de Viagem no Estado do Maranhão”



Fonte: Acervo Iphan (1965).

Assumi ainda, as diretorias do DAES (1962-1963) e SIVOP (1961-1964), além de prestar serviços à CEMAR, órgão do qual atuou como o primeiro Diretor Técnico. A imprensa reconhecia sua atuação por conta de seu “dinamismo e competência do engenheiro” (CORREIO DO NORDESTE, 1962, p.8) e,

...apesar de acumular cargos que, isoladamente, já exigem de seus titulares esforço eminentemente sobre humano, o jovem engenheiro deixa arrefecer o seu espírito de iniciativa e sua índole combativa, impondo-se, pelo contrário, ao governo e aos seus subordinados, como **dirigente exemplar, competente, capacitado e dinâmico** (CORREIO DO NORDESTE, 1962, p. 12, *grifo nosso*)

Fora apelidado de “fera” por prestadores de serviço do DER e pelo jornal Correio do Nordeste (1962) em entrevista à referido jornal, onde: “...’a gente aqui dá um duro de amargar. Porque êsse homi mode qui num fecha os óio. Quando se pensa qui êle tá lá, êle já tá pur aqui, de dia ou de noite’ (figura 35) [...] ‘o diabo do homi é uma fera’” (CORREIO DO NORDESTE, 1962, p.7).

Figura 35 - Rodovia MA-61 em inspeção no trecho BR-22 a Vitorino Freire. Em destaque: Freitas Diniz.



Fonte: Correio do Nordeste (1965). **Editado por:** A autora (2022).

Como Secretário de Viação e Obras Públicas (jan./1961 - jun./1964) fora responsável por mediar a assinatura de convênios para a execução das obras do Estado previstas pelo Plano de Governo (GOVERNO DO MARANHÃO, 1961) e para aquisição de maquinários, a exemplo dos convênios firmados com a SUDENE e USAID em diversas ocasiões em que, alguns destes tiveram importância regional, pois beneficiavam outros Estados do nordeste, tais como Paraíba, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco (CORREIO DO NORDESTE, 1962; 1963; 1964).

Além disso, fora o responsável pela construção da hidrelétrica de Itapecuruzinho, em Carolina, participou durante três anos, como representante do governo do estado, da construção da Companhia Hidrelétrica de Boa Esperança (COHEBE), e participou da comissão executiva da hidrelétrica do Rio da Farinha (CERFA), em Carolina, no cargo de Presidente (anexo 08), além de firmar o acordo para a construção da Usina de Barra do Corda (**figura 36**) fiscalizar as obras da Hidrelétrica de Barra do Corda (**figuras 37 e 38**) e outras obras realizadas por todo o Estado.

Figura 36 - Freitas Diniz na cerimônia de assinatura do Contrato da Usina de Barra do Corda.



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

Executada pela Construtora Hédel Azar & CIA LTDA, a CERFA surge diante a assinatura de um convênio entre os estados do Maranhão e Goiás para “fornecimento de energia elétrica a 16 municípios dos dois citados Estados. A comissão ficou assim constituída: Presidente: engenheiro Domingos Freitas Diniz Neto, na qualidade de representante do Governo do Maranhão” (CORREIO BRAZILIENSE, 1963, p.7).

Objetivava, ainda, que a partir de sua construção o estado do Maranhão “...caminhará para uma nova etapa de progresso econômico, permitindo-lhe uma posição de mais alto relevo no campo industrial nordestino, em face do maior aproveitamento de seus recursos naturais” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1962, p.5).

A hidrelétrica de Barra do Corda surge neste mesmo contexto, de modo a aproveitar o potencial do afluente do rio Itapecuruzinho, o rio Corda. Estas duas obras, com inauguração, prevista para 1965, buscavam “tirar o Maranhão da simples condição de exportador de matérias primas e consumidor de produtos beneficiados e de manufaturados de outras regiões” (CORREIO DO NORDESTE, 1964, p.6) e, também “destinadas a incrementar as indústrias rurais, elevando o nível de vida das populações interiorianas, proporcionando-lhe maior poder aquisitivo, criando condições à terra para poder produzir economicamente” (CORREIO DO NORDESTE, 1964, p.7).

Figuras 37 e 38 - Fiscalização das obras de Carolina e de Barra do Corda. Em destaque: Freitas Diniz.



Fonte: Correio do Nordeste (1964).

A COHEBE e Itapecuruzinho (**figura 39**) originam-se a partir de iniciativas do governo do estado em parceria com o governo federal, para promover o aproveitamento do potencial do rio Itapecuruzinho, com o intuito de abastecer as regiões próximas, objetivando o aumento do parque industrial do Maranhão. Freitas Diniz representou o Estado do Maranhão no conselho administrativo da Companhia Hidrelétrica de Boa Esperança (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1963) da qual foi “exonerado quase três meses depois da posse de Sarney, porque necessitavam dos nossos serviços” (DINIZ NETO, 2012, p. 9).

Figura 39 – Andamento das obras da hidrelétrica de Itapecuruzinho.



Fonte: Correio do Nordeste (1964).

As obras de Boa Esperança objetivavam aumentar o potencial energético do estado, fornecendo energia barata à população e promover o aumento do parque industrial do Maranhão, de modo que somente com a construção da barragem no alto Parnaíba seria suficiente para gerar m aumento de 225.000kw ao Maranhão e ao Piauí.

Ainda, em 1962 a SIVOP entrega o conjunto IPEM Caratatiua, com 120 casas geminadas (DINIZ NETO, 2012). Freitas Diniz trabalhou, também, nas obras da linha de transmissão do Anil-Tirirical e da Usina a Diesel do Tirirical em São Luís, concluídas no final de 1964, na gestão do secretário Francisco Batista Ferreira.

Abaixo, apresenta-se a tabela 3, com resumo das obras conhecidas da Secretaria de Viação e Obras Públicas que tiveram a participação de Freitas Diniz.

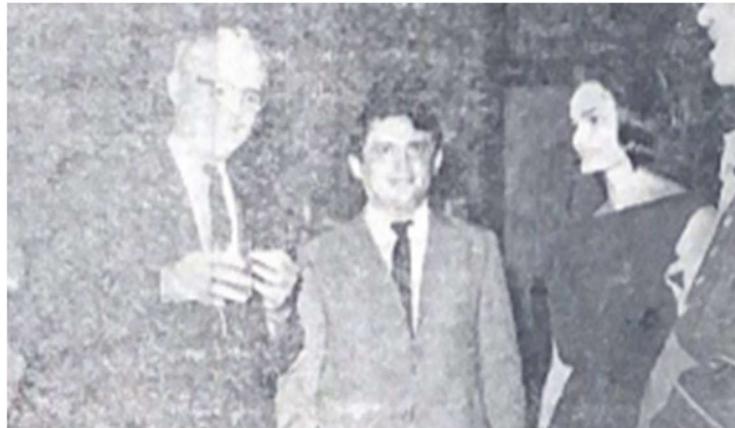
Tabela 3 – Obras da Secretaria de Viação e Obras Públicas 1961/1964.

OBRAS SIVOP	
OBRA	LOCALIZAÇÃO
IPEM Caratatiua	SÃO LUÍS
Terminal de Asfalto - Porto do Itaqui	SÃO LUÍS
Terminal de Óleo Babaçu - Porto do Itaqui	SÃO LUÍS
Linha transmissão Anil-Tirirical	SÃO LUÍS
Usina a diesel do Tirirical	SÃO LUÍS
Hidrelétrica de Itapecuruzinho	CAROLINA
Hidrelétrica do Rio Farinha	CAROLINA
Linha de transmissão	CAROLINA
Hidrelétrica de Barra do Corda	BARRA DO CORDA
Usina de Barra do Corda	BARRA DO CORDA
Hidrelétrica de Boa Esperança	ALTO DO PARNAÍBA

Fonte: A autora (2022).

Desempenha papel fundamental para a obtenção dos financiamentos necessários para que se realizem as intervenções propostas pelo estado, de modo a participar de diversas reuniões para assinatura de convênios com a SUDENE, USAID, Aliança para o Progresso, etc; o que fez com que viajasse em diversas ocasiões e acabasse por recepcionar em São Luís as comissões designadas para supervisão e/ou assinatura de financiamentos, a exemplo do embaixador americano Lincoln Gordon (**figura 40**), que veio a São Luís em 1963 tratar de assuntos da USAID.

Figura 40 – Embaixador Lincoln Gordon, Freitas Diniz e Lourdinha Lauande.



Fonte: Correio do Nordeste (1963).

Ganhou a Medalha de Honra ao Mérito Timbira (**figura 41**) em 1966 em virtude dos “destacados méritos do eminente Engenheiro e Diretor do D.E.R.” conforme correspondência (*vide* anexo 09) do Secretário de Governo Euclides Matos de 4 de janeiro de 1966.

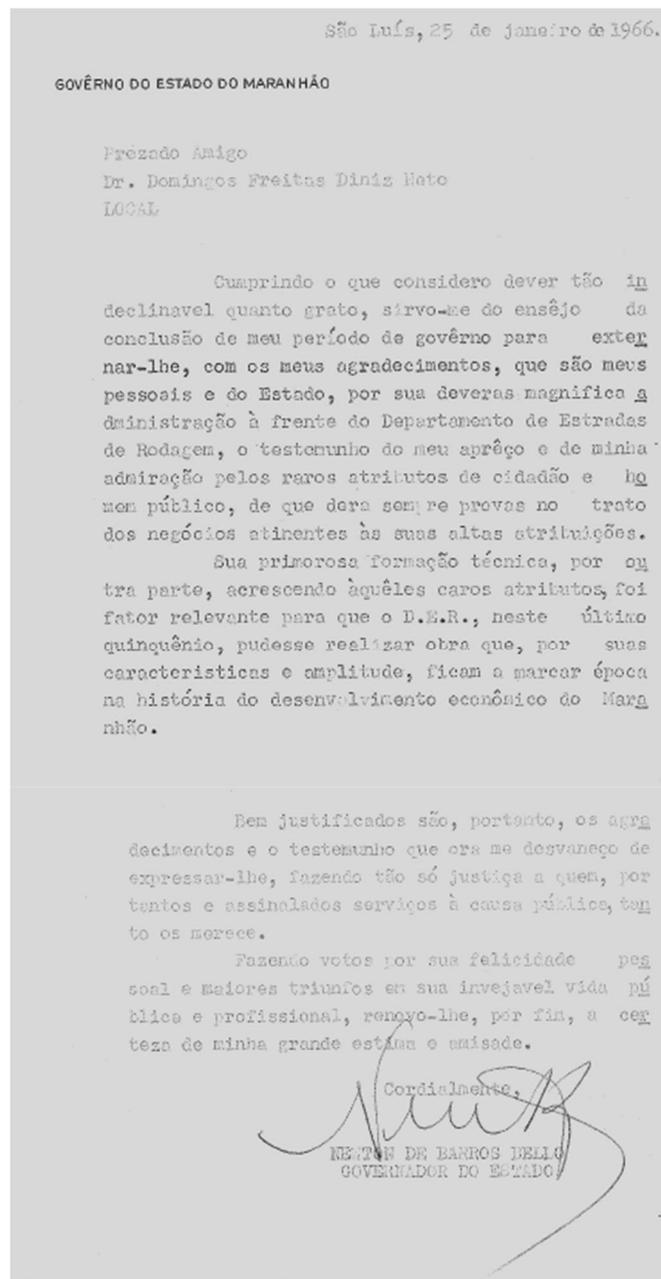
Figura 41 - Medalha de honra ao mérito.



Fonte: Acervo Pessoal (2022).

Sua atuação também fora elogiada por Newton Bello, em correspondência de 25 de janeiro de 1966, onde lhe escreve: “meus agradecimentos, que são meus pessoais e do Estado, por sua deveras magnífica administração à frente do Departamento de Estradas de Rodagem” conforme **figura 42** abaixo.

Figura 42 - Telegrama do ex-governador Newton Bello (jan/66).



Fonte: Acervo Pessoal (2022).

As obras das hidrelétricas e rodovias executadas pelo engenheiro Freitas Diniz, de acordo com o Plano de Governo Estadual de Newton Bello (1961) tiveram impacto no desenvolvimento regional no Maranhão, mas o engenheiro também atuou e contribuiu para o desenvolvimento da capital em intervenções urbanas executadas em São Luís.

ara hospedar seus jogadores, em
a Jordão, alguns dos jogadores belgicanos de impaludis-
no. A moradia de Antero Freitas, no 2111, e que deverá
er desalugada em agosto, é a mais preparada para nova
sede dos craques sampainos.

River
Dom

CONTRIBUIÇÕES DO ENGENHEIRO FREITAS DINIZ PARA A CIDADE DE SÃO LUÍS

Será encerrado d
Estádio Lindolfo Men
Maranhão - Piauí, com
River e do Maranhão,
partirão para cima de
seguir a reabilitação,
tudo, na atual competi
ceder dos dois últimos
feito para ferrotar n
sua melhor categoria
William P. conta

DER EM PLENA MOTO-MECANIZAÇÃO — Mais duas
vistas do desfile moto-mecanizado do DER, segunda-feira,
em ao Palácio dos Leões, no momento em que as grandes
máquinas fornecidas pela Casa Inglesa davam a volta na
avenida Pedro II, de regresso ao Departamento. (Foto de
Juan Torres)

DER EM PLENA
tante de CORREIO
Torreão aparece na
Scraper 619-C, que
Cada pneu é mais d
estatura média e cu
scuros

7. CONTRIBUIÇÕES DO ENGENHEIRO FREITAS DINIZ PARA A CIDADE DE SÃO LUÍS

Quando estava na COPEMA (anexo 10), em 1958, desempenha trabalho diretamente ligado à prerrogativa do governo Mattos de Carvalho (1957-1961) de “criar as condições para a industrialização do Estado” (LOPES, 2016, p.50), através da promulgação do PLANO DE RECUPERAÇÃO ECONÔMICA DO ESTADO/PLANO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO ESTADO (1959).

Neste período, participa da fundação da CEMAR e atua como seu primeiro diretor técnico, em 1959; no Governo Newton Bello, será responsável por aumentar o potencial de eletrificação do Estado, necessário para melhorar a qualidade de vida da população e para a implantação do parque industrial de São Luís.

Paralelamente, Ruy Mesquita apresenta seu Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958), que viria a ser analisado e reformulado pelo engenheiro Freitas Diniz na gestão seguinte, quando à frente do DER.

Freitas Diniz assume a diretoria do DAES em 17 de janeiro de 1962 e mantém-se no cargo até 28 de dezembro do mesmo ano, quando assume o engenheiro Batista Ferreira. Neste período, o governador Newton Bello concedeu ao órgão, como apontado por Medeiros (2019):

...recursos superiores a quinze milhões de cruzeiros para aumentar de 11 milhões de litros de água para 14 milhões, e assegurar condições de pleno abastecimento da cidade. Constava no programa, o reaparelhamento da estação elevatória do São Raimundo e da estação elevatória do Sacavém, bem como restauração de toda parte hidráulica. Também a estação elevatória do Anil que seria remodelada e a do Batatã seriam dotadas de um sistema de eletrificação para prevenir emergências.

Também previa a instalação de 114 novas unidades sanitárias, mediante a ampliação e melhoramento das 20 já existentes, e criação de mais 91, de acordo com os requisitos essenciais da medicina moderna (MEDEIROS, 2019, p. 109)

Durante sua administração, fora o responsável pela instalação do sistema de abastecimento de água no bairro de Fátima, sobre o ocorrido o jornal Pacotilha (1962), publicou matéria intitulada “Instalação dágua no bairro: Fátima”, na qual considera que a intervenção do órgão foi bem recebida, pois “trata-se de alentada aspiração dos moradores daquele populoso subúrbio, que agora veem concretizado seu justo anseio [...] a instalação de água encanada no antigo cavaco repercutiu da melhor maneira possível no seio de sua população” (PACOTILHA, 1962, p.4).

Ainda, solucionou o problema de abastecimento de água do Sacavém-Batatã, tendo em vista o colapso do sistema (MEDEIROS, 2019; DINIZ NETO, 2012). Deste modo, “o governador Newton Bello intervém nos trabalhos da FSESP nomeando-me para executá-los. Eram trabalhos de captação, tratamento, bombeamento, adução e distribuição d’água” (VIAS DE FATO, 2010 *apud* MEDEIROS, 2019). Fora o responsável por fornecer água, luz e esgoto ao conjunto IPEM Caratatiua (CORREIO DO NORDESTE, 1962) e criou em 14 de julho de 1962, a nova Estação de Bombeamento e adutora, nas proximidades do manancial Mãe Izabel, e da construção da barragem provisória no Batatã (DINIZ NETO, 2012).

...trata-se de uma construção de estilo moderno, de magnifico aspecto, parecendo, inclusive, um “bungalow” no melhor padrão de Oscar Niemeyer, de cores vivas e alegres [...] no seu interior, diversas bombas de grande poder, que puxam a água bruta para dentro, recalçando-a, enquanto, a seguir, outros motores a recalcam também, com destino à cidade (CORREIO DO NORDESTE, 1963, p. 5).

Ainda, sobre a administração Freitas Diniz, o jornal Correio do Nordeste (1963), atesta que “Na administração do dr. Freitas Diniz Neto que se começou a fazer alguma coisa. Agora, os investimentos do DAES são muito grandes” (CORREIO DO NORDESTE, 1963, p.7). Deste modo, apresentam-se as intervenções realizadas no sob sua gestão na **tabela 4** abaixo:

Tabela 4 – Quadro síntese das intervenções à frente do DAES.

DEPARTAMENTO DE ÁGUAS E ESGOTOS SANITÁRIOS (DAES)		
OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO
REDE DE ÁGUA	SACAVÉM-BATATÃ	1962
REDE DE ÁGUA	FÁTIMA	1962
LUZ, ÁGUA E ESGOTO	IPEM CARATATIUA	1962
ESTAÇÃO DE BOMBEAMENTO	MANANCIAL MÃE IZABEL	1962
BARRAGEM PROVISÓRIA	BATATÃ	1962
ADUTORA	BATATÃ	1962

Fonte: A autora (2022).

Em relação à administração interna do órgão, foi somente em sua gestão que os funcionários passaram a utilizar fardamento e a empresa passou a pagar o fundo de aposentadoria IAPTEC aos funcionários (MEDEIROS, 2019).

Anos depois, em 1968, fora criada a Companhia de Saneamento de São Luís (SANEL), que viria a substituir o DAES após sua extinção, em 1971. Freitas Diniz compôs sua primeira diretoria ao lado dos engenheiros Luíz Maria Camacho Leal e Francisco Salles P. Batista (MEDEIROS, 2019).

Freitas Diniz havia atuado no governo Matos de Carvalho (1957-1961) como suplente do Diretor Geral do Departamento de Estradas de Rodagem, quando o engenheiro Ruy Mesquita assume o cargo de Secretário de Viação e Obras Públicas em 1958. No governo Newton Bello, é convidado a assumir definitivamente a direção deste órgão, para o quinquênio 1961-1965.

À frente do DER, realiza diversas intervenções urbanas, uma vez que a cidade de São Luís estava passando por expressivo aumento populacional e expandindo-se geograficamente, passando a ocupar novas áreas da cidade. Deste modo, estas intervenções objetivam promover qualidade de vida aos cidadãos, facilitando sua locomoção pelo território da cidade, com a criação de novos trechos de estrada e de conexões, inauguração da nova rodoviária e realizando melhorias à infraestrutura urbana da cidade. Ainda, objetivavam promover o desenvolvimento econômico, viabilizando, por exemplo, o escoamento da produção em direção aos portos.

Constrói na cidade de São Luís (*vide apêndice “L”*) a praça do São Cristóvão (1961), a residência do DER no bairro do Tirirical (1961), o galpão de carpintaria do órgão no Cavaco (1962), o depósito da oficina central (1962), os acessos à estação rodoviária (1964) e ao farol de São Marcos (1964), ponte no São Raimundo (1964), o gabinete do Diretor Geral, a secretaria da diretoria e a sala do setor de relações públicas na sede do DER em 1963.

Ainda na sede do DER, faz a reforma do telhado, do forro e da pintura em 1964. Realiza a instalação dos serviços da estação ferroviária na antiga fábrica da Camboa em 1963, na qual efetua a demolição e aquisição de material para reconstituição da cobertura em 1964.

Em sua administração, a DV-2 elabora os estudos e projetos da BR-21, para acesso ao Porto do Itaqui, e da MA-52, do trecho Pindaí – Paço do Lumiar. Em relação à construção de estradas, executa trechos da MA-53, que compreendem Olho d’Água – São Marcos, São José dos Índios – Ponta do São Francisco, Maracajá – São Marcos em 1961, 1962, 1963 e 1964.

Ainda, constrói variante que faz ligação da Vila Ivar Saldanha com o bairro da Alemanha e a avenida Presidente Dutra (**figura 43** abaixo), “que faz ligação da Avenida Getúlio Vargas com o conjunto residencial IPEM, localizado no morro da Alemanha, no bairro do Caratatiua” (CORREIO DO NORDESTE, 1962, p. 10); inicialmente, esta obra não estava prevista no Plano de Obras do órgão, pois não era de incumbência do governo do estado mas “o governador do Estado chama a si, ante a impossibilidade em que São Luís se encontra, de remodelar-se pelos próprios recursos” (CORREIO DO NORDESTE, 1962, p.6).

Figura 43 – Avenida Presidente Dutra em São Luís.



Fonte: Correio do Nordeste (1964).

Realiza diversos melhoramentos na cidade onde, em 1961, faz reparos em 03 galpões do DER localizados no cavaco, constrói oficina do órgão no Tirirical, constrói o novo acesso da estação de passageiros do aeroporto, calçamento no bairro do Monte Castelo, aplicação de revestimento betuminoso e conservação de estradas variantes na MA-53 e na BR-21. Em 1962 e 1963, realiza aplicação de revestimento betuminoso e conservação de variantes nesta mesma estrada. Em 1963, ainda, realiza os serviços de revestimento, instalação de bueiros e destocamento e desmatamento no trecho Olho d'Água - São Marcos (JORNAL DO MARANHÃO, 1966; CORREIO DO NORDESTE, 1964).

Figura 44 – Viaduto do São Raimundo após alargamento.



Fonte: Correio do Nordeste (1964).

Em 1964 realiza o alargamento do viaduto do São Raimundo (**figura 44** acima), criando meio-fio, escadaria de acesso, muro de arrimo e executando drenagem. Faz serviços de

terraplenagem e construção de bueiros na Av. Presidente Dutra, recuperação e conservação na MA-53 nos trechos Monte Castelo – Tirirical, Anil – Ribamar e em variantes (JORNAL DO MARANHÃO, 1966; CORREIO DO NORDESTE, 1964), e aplicação de revestimento betuminoso e primeir na BR-21, no trecho do Monte Castelo – Tirirical.

Em 1965, são realizadas conservações da MA-53 no trecho Anil-Ribamar e de variantes, bem como a pavimentação da MA-53, no trecho Anil-Ribamar (**figura 45**).

Figura 45 – MA-53 trecho Anil-Ribamar após pavimentação.



Fonte: Correio do Nordeste (1964)

Durante sua administração é contratado o projeto da ponte sobre o rio Bacanga, construída uma ponte no bairro do São Raimundo e a ponte do Caratatiua em 1965, com 400 metros de extensão, de concreto protendido e fundação em estacas, porém inaugurada pela administração seguinte, que esperou mais 3 anos para realizar a cerimônia, como noticiado pelo jornal O Imparcial (1968) que erroneamente atribui a obra ao governo Sarney (1966-1971). Entretanto, Freitas Diniz (2012), discorre sobre o fato onde explicita que “Newton Bello [...] deixa o governo com a usina de Itapecuruzinho funcionando, bem como em tráfego a Ponte do Caratatiua, em São Luís. Sarney **inaugura** as duas.” (DINIZ NETO, 2012, p. 8, *grifo nosso*).

Ainda sobre esta ponte, Carneiro (2022), informa que o projeto foi feito por José Luiz Cardoso, a mando de Freitas Diniz (CARNEIRO, 2022) e “foi a primeira ponte de concreto protendido que foi feita, aqui no Brasil foi uma das primeiras. E foi uma ponte que foi ele que foi o mentor de tudo isso” (CARNEIRO, 2022, p.173).

É somente após a construção da Ponte do Caratatiua que o Maranhão passa a dispor da tecnologia necessária para a retomada das obras da Ponte do São Francisco, obra esta que havia sido paralisada pelo DER em 1961 em decorrência de problemas técnicos existentes devido ao tipo de solo e a fundação em tubulão conforme o previsto pelo projeto original (DINIZ NETO, 2012). De modo que fora paralisada “com poucas fundações em tubulação a céu aberto” (DINIZ NETO, 2012, p. 11) e que “não resistiram instabilidade do solo e aos esforços laterais decorrentes da grande variação de maré na região (LOPES, 2016, p. 74). Sobre a paralisação desta obra, Freitas Diniz relata ao Correio do Nordeste em 1964 que:

A ponte do rio Anil é uma obra paralisada. São ridículos e falsos os comentários que a imprensa tem feito dessa obra. Até esta data, recebemos da SPVEA as seguintes verbas: Em 14-11-58 – 500.000,00; Em 19-8-60 – 2.500.000,00 e 19-2-62 – 3.500.000,00. Perfazendo um total de Cr\$ 6.500.000,00 (seis milhões e meio), finalizou o Diretor do DER (CORREIO DO NORDESTE, 1964, SUPLEMENTO B).

O DER é responsável pela construção dos terminais de asfalto e óleo de babaçu no Porto do Itaqui (**figura 46**) onde criam-se depósitos com capacidade de 3.100 toneladas em cada terminal, para, respectivamente, o armazenamento de asfalto e consequente pavimentação das rodovias estaduais e para industrialização de óleo de babaçu, produto importante da economia do estado que necessitava de melhores condições para a exportação (CORREIO DO NORDESTE, 1963).

Figura 46- Freitas Diniz na cerimônia de apresentação dos terminais de asfalto e óleo de babaçu do Porto do Itaqui.



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

Estes terminais importantes terminais foram descritos pela mídia como: “importante instalação para receber o asfalto, por meio de bombeamento, diretamente dos petroleiros para os tanques [...] despressou-se o antigo sistema de descarregar o asfalto de bordo para a terra [...] com uma economia, inclusive, de 50 por cento” (JORNAL DO MARANHÃO, 1966); em um primeiro momento, eram constituídos apenas por tanques para o recebimento de asfalto diluído RC-2 e, ao final de sua gestão à frente do DER, possuíam:

...1 tanque para 20 mil barris; mais 2 tanques com capacidade de 10 mil barris; 1 balança com capacidade de 30 mil toneladas; 1 galpão, com estrutura metálica e piso de cimento; 3 tanques com capacidade para 9 mil litros; 3 moto-bombas elétrica; 1 moto-bomba à gasolina; 1.200 metros de tubulação de aço de 8 polegadas; 1 grupo gerador, de 110KVA; e o prédio para escritório e laboratório. [...] não satisfazendo ao espírito realizador do engenheiro Freitas Diniz Neto, fez com que ele determinasse a construção de outra instalação, desta vez para recebimento do cimento asfalto [...] constituído do seguinte: 1 tanque com capacidade de 100 mil litros, sendo o enorme recipiente, como os já mencionados, cilíndrico e vertical; 1 tanque, com capacidade de 15 mil barris, também cilíndrico e vertical, 1 serpentina para o tanque de 15 mil barris; 13.173 quilos de tubos de aço; e 1 caldeira Ata/l2, horizontal e de funcionamento automático (JORNAL DO MARANHÃO, 1966, SUPLEMENTO)

É neste cenário que o órgão asfalta o trecho Monte Castelo-Tirirical e também realiza diversas obras de conservação de revestimento asfáltico na cidade, como por exemplo o trecho Anil-Ribamar, “tendo adquirido 1.000 toneladas de asfalto, no valor de mais de 150 milhões de cruzeiros para assegurar e perfeita conservação desses trechos submetidos a intenso tráfego” (CORREIO DO NORDESTE, 1964, p.17).

Em observância aos interesses do governo do estado para sanar a crise habitacional pelo qual a cidade passava, em 1964 Freitas Diniz preside o Grupo de Estudos para elaborar um Plano Habitacional para São Luís, a ser executado por meio de verbas da Aliança para o Progresso, através de convênios firmados com a SUDENE e a USAID tomando por base o sistema de “ajuda mútua” para o combate ao déficit habitacional (CORREIO DO NORDESTE, 1964).

Neste cenário, surgem na cidade diversos conjuntos habitacionais, a exemplo da fase 2 do conjunto IPEM Alemanha, em 1964 (**figura 47**), do qual a fase 1 havia sido inaugurada em 1962 juntamente ao IPEM Caratatiua, de 120 casas geminadas executadas pela Secretaria de Viação e Obras Públicas. Estes conjuntos, construídos com recursos do governo do estado e do IPEM, contaram com a participação de Freitas Diniz, ora como fiscal, Secretário de Viação e Obras Públicas ou estudioso do tema.

Figura 47 – Construção do IPEM Alemanha.



Fonte: Correio do Nordeste (1964).

Sobre a instituição do grupo de estudos, o engenheiro Freitas Diniz (2012) comenta:

Estava claro para Newton Bello que financiamento mais amplo para casas polares não poderia ter como fonte as escassas verbas orçamentárias estaduais. Por este motivo, nomeia um grupo com finalidade de **elaborar um programa habitacional para São Luís**, visando famílias de baixa renda. O programa previa a ajuda mútua e convênios com a SUDENE e a ALIANÇA PARA O PROGRESSO. Conforme essa orientação, Newton Bello desapropriou, em janeiro de 1965, 22 (vinte e dois) hectares, no bairro de Fátima, para um conjunto de (300) trezentas casas. **Para esse projeto e outros criou, em 1964, a Companhia de Habitação do Estado do Maranhão (COHEMA)** (DINIZ NETO, 2012, p.220, *grifo nosso*).

Entretanto, estas iniciativas não logram êxito, pois a SUDENE e a USAID optaram por não integrar a Companhia de Habitação do Estado do Maranhão (COHEMA). Deste modo, o governo do estado não dispendo dos recursos necessários para a execução do conjunto, teve de abandonar o projeto.

As intervenções urbanas do engenheiro Freitas Diniz em São Luís foram abrangentes e orientadas, principalmente para mudanças no sistema viário e habitação, integradas e reforçando o planejamento urbano preexistente elaborado desde o governo Matos de Carvalho.

GOVERNO NEWTON BELLO

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

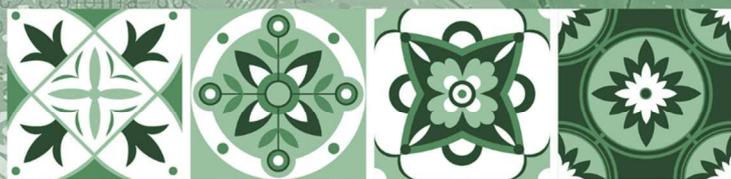
DER-MA

ILHA DE SÃO LUÍS

ESCALA 1: 200 000

2 1 0 2 4 6 8 10km

O PLANO, A INTERVENÇÃO E A CIDADE



CONVENÇÕES

Capital

Cidade

Fazenda



8. O PLANO, A INTERVENÇÃO E A CIDADE

Analisado em seu contexto, o Governo Newton Bello (1961-1965), o qual transformou o Plano Rodoviário do Estado (1965) elaborado por Freitas Diniz em lei, ampliou a malha rodoviária do estado do Maranhão, 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.

Ainda, 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 projeto está no plano de Dominginhos mas o inicial é de Ruy Mesquita. São Luís, só. No Estado do Maranhão é tudo Dominginhos. [...] Ele implantou São Luís, fez variações realmente mas, na essência, não é Haroldo Tavares, é de Ruy Mesquita, que Dominginhos implantou e fez algumas variações. Agora, do Estado, total, foi Dominginhos que fez o primeiro Plano Rodoviário do Estado que é este aqui que eu lhe mostrei a capa, que pega todas as estradas (BELLO, 2022, p. 151).

Deste modo, 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 pretendido 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 supprassumo 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.

Em relação às obras e alterações realizadas por Freitas Diniz no período de 1961-1965 à luz Plano de Expansão da cidade de São Luís (1958), tem-se a interrupção da ponte

sobre o rio Anil (São Francisco), a ser executada pela administração seguinte com a mesma tecnologia utilizada para a execução da ponte do Caratatiua, ponte esta com extensão de 400 metros (ponte sobre o rio Anil). As pontes do rio Bacanga e do rio Anil (Bandeira Tribuzzi), não são executadas neste momento mas são previstas pelo Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965), entretanto o projeto da ponte do rio Bacanga é elaborado ainda na administração Freitas Diniz, mas a administração seguinte o descarta, e é executada uma ponte no bairro do São Raimundo, não prevista pelo plano de Mesquita (1958), como é possível observar na **tabela 5** abaixo. As pontes são elementos essenciais para a expansão do tecido da cidade, viabilizando a ocupação destas novas frentes de crescimento e a descentralização da cidade.

Tabela 5 – Comparativo das Pontes previstas pelo Plano de Expansão (1958) e o realizado por Freitas Diniz em São Luís – MA.

Pontes	
Intervenções de Freitas Diniz em São Luís	Plano de Expansão de Ruy Mesquita
Interrompida (São Francisco) / Prevista no Plano Rodoviário do Estado	Ponte sobre o rio Anil
Prevista no Plano Rodoviário do Estado	Ponte sobre o rio Anil
Ponte do Caratatiua com extensão de 400m em concreto	Ponte sobre o rio Anil
Ponte do São Raimundo	-
Projeto da ponte	Ponte sobre o rio Bacanga

Fonte: A autora (2022).

Em relação às estradas previstas pelo plano de Mesquita (1958), executa o trecho Anil-Ribamar da MA-53 passando por São José dos Índios; ainda na MA-53, executa diversos trechos, com alterações, passando pelo Maracajá, São José dos Índios e Olho d'Água. Elabora estudo e projeto da MA-52, não previsto pelo plano de 1958; a variante que faz conexão da Vila Ivar Saldanha com a Alemanha, executa as vias de acesso à nova rodoviária, localizada na antiga fábrica Camboa, e de acesso ao farol de São Marcos, também não previstas pelo plano de expansão.

A avenida Litorânea e a avenida do Contorno são previstas pelo Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965) porém não são executadas neste momento; executa a avenida Presidente Dutra, com alterações do traçado. Realiza estudo e projeto da BR-21, de acesso ao Itaqui, sem o abranger o trecho da rodovia que liga a ponte do Bacanga ao Itaqui e à BR-21 (*vide tabela 6* abaixo). Estas avenidas surgem para facilitar os deslocamentos de cargas e

peçoas pelo território da cidade, de modo a priorizar, também, os modais de transporte motorizados.

Tabela 6 – Comparativo das estradas previstas pelo Plano de Expansão (1958) e o realizado por Freitas Diniz em São Luís – MA.

Estradas	
Intervenções de Freitas Diniz em São Luís	Plano de Expansão de Ruy Mesquita
MA-53 (Anil-Ribamar) – Trecho São José dos Índios	MA-53 (Anil-Ribamar) – Trecho São José dos Índios
<ul style="list-style-type: none"> • MA-53 – São José dos Índios – Ponta do São Francisco • MA-53 – Olho d’Água – São Marcos • MA- 53 – Maracajá – São Marcos 	Estrada São Marcos – Jaguarema – Ôlho de Porco – Maioba de Mocajutuba – São José dos Índios
Avenida Presidente Dutra	Avenida Presidente Dutra
Estudo e Projeto: MA-52 (Pindaí-Paço do Lumiar)	-
Prevista no Plano Rodoviário do Estado	Avenida Litorânea
MA-53 – Olho d’água São Marcos	Olho d’água – São Marcos
Variante: Vila Ivar Saldanha - Alemanha	-
Prevista no Plano Rodoviário do Estado	Avenida do Contorno
Acesso ao Farol de São Marcos	-
Acesso a Rodoviária	-
Estudo e Projeto – BR-21 (acesso ao Porto do Itaqui)	Rodovia Itaqui-BR-21
Prevista no Plano Rodoviário do Estado	Rodovia Ponte do Bacanga-Itaqui Rodovia Ponte do Bacanga-BR-21

Fonte: A autora (2022).

Concernente às construções previstas pelo Plano de Expansão (1958), não executa o parque da cidade e o zoológico; altera e executa a estação rodoviária proposta para o bairro da Camboa; constrói os terminais de asfalto e óleo babaçu no Porto do Itaqui, juntamente ao escritório e laboratório, de modo que são propostas elaboradas em seu planejamento para o desenvolvimento da economia local.

Constrói a praça do São Cristóvão e diversas obras, reparos e reformas na sede do DER e imóveis ligados ao departamento, realiza o calçamento do bairro do Monte Castelo, reforma e instala a nova rodoviária no prédio da antiga Fábrica (*vide tabela 7*). Estas construções objetivam trazer qualidade de vida aos cidadãos da cidade, de modo a propiciar o desenvolvimento econômico e trazer mais conforto e lazer para o espaço urbano.

Tabela 7 – Comparativo das construções propostas pelo Plano de Expansão (1958) e o executado por Freitas Diniz em São Luís – MA.

Construções	
Intervenções de Freitas Diniz em São Luís	Plano de Expansão de Ruy Mesquita
Terminal de Asfalto (Porto do Itaqui)	-
Terminal de Óleo Babaçu (Porto do Itaqui)	-
Escritório (Porto do Itaqui)	-
Laboratório (Porto do Itaqui)	-
Estação Rodoviária (antiga Fábrica Camboa)	Estação rodoviária (no local da E.F.S.LT.)
Praça do São Cristóvão	-
-	Parque da cidade
-	Zoológico
Residência do DER e construção de oficina no Tirirical	-
Depósito (oficina central); Galpão de carpintaria (oficina central) - DER	-
Calçamento (Monte Castelo)	-
Gabinete do diretor geral, secretaria da diretoria, salas do setor de relações públicas	-
Reformas – sede do DER	-
Reforma (fábrica Camboa) – instalação da rodoviária	-
Reparos de galpões do DER	-

Fonte: A autora (2022).

Realiza, no que tange aos melhoramentos, contribuições para ampliação dos serviços de água, luz e esgoto, reforma e ampliação do sistema de energia e força quando à frente do DAES e da SIVOP, para a capital e para o estado. Ainda, realiza a pavimentação da rodovia Anil-Ribamar, conforme o estabelecido pelo Plano de Expansão (1958).

Executa outros melhoramentos, presentes no Plano Rodoviário do Estado do Maranhão (1965), para conservação e recuperação de rodovias, pavimentação de estradas, instalação de bueiros (drenagem) e ampliação do viaduto do São Raimundo, bem como outras melhorias a este último (*vide tabela 8*). Estes melhoramentos objetivam trazer qualidade de vida, conforto e segurança aos cidadãos no usufruto da infraestrutura urbana, de modo a realizar-se conservações e manutenções constantes, por parte do DER.

Tabela 8 – Comparativo dos melhoramentos propostos pelo Plano de Expansão (1958) e o executado por Freitas Diniz em São Luís – MA.

Melhoramentos	
Intervenções de Freitas Diniz em São Luís	Plano de Expansão de Ruy Mesquita
Ampliação dos serviços de água, luz e esgoto	Ampliação dos Serviços de água, luz e esgoto
Usina do Tirirical, Linhas de Transmissão Anil-Tirirical	Reforma e ampliação do sistema de energia e força
Avenida Presidente Dutra: terraplenagem e construção de bueiro tubular triplo	-
BR-21 (Monte Castelo – Tirirical): Revestimento betuminoso 9km; recuperação de revestimento asfáltico 18km; revestimento betuminoso e primer	-
Oiteiro da Cruz (Monte Castelo – Tirirical): ampliação do viaduto são raimundo em concreto armado, 520 metros de meio-fio, escadaria de acesso, muro de arrimo, drenagem em tubos de concreto, e aterro de acesso	-
MA-53 (Anil-Ribamar): pavimentação 21km	Pavimentação da rodovia Anil-Ribamar
MA-53 (Anil-Ribamar): revestimento betuminoso 22km; reforço de revestimento primário, tratamento superficial e aplicação de primer em trechos destruídos pelo inverno, drenagem e alargamento da plataforma; conservação 30km de revestimento betuminoso	-
MA-53 (OLHO D'ÁGUA – SÃO MARCOS): serviço de revestimento; 1 bueiro capeado de 2m; 1 bueiro simples de 0,70m; 01 bueiro duplo de 0,60m; 8m destocamento e desmatamento	-
MA-53 (VARIANTES): Conservação 169km	-
MA-53 (São Luís-Ribamar): Conservação 30km; revestimento betuminoso 31km (1961; 1962; 1964)	-

Fonte: A autora (2022).

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.



CONSI DERA ÇÕES FINAIS

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao realizar este trabalho pôde-se conhecer a atuação ampla que o engenheiro Freitas Diniz exerceu quando trabalhou como servidor público à serviço da administração do estado do Maranhão, de modo a pensar, propor e executar diversas intervenções em prol do desenvolvimento econômico do estado, da capital bem como a expansão e melhoria da qualidade de vida da cidade de São Luís no período compreendido pelas décadas de 50 e 60.

Sua atuação como planejador do espaço 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 e continuar sua missão em prol do desenvolvimento e modernização da cidade de São Luís e do Maranhão.



RE FE RÊN CIAS

REFERÊNCIAS

- A calamidade pública continuará até final de 2013. **O ESTADO DO MARANHÃO**. São Luís: 14 nov. 2012.
- ABREU SOBRINHO VISITA CORREIO DO NORDESTE. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 14 abr. 1963.
- ACERVO CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Imagens do ex-deputado federal Freitas Diniz**. Brasília: 2022, fotografias p&b.
- ACIMA DE TUDO, O MARANHÃO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 7 abr. 1963.
- ALDEIAS ALTAS. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 1 jan. 1965.
- “ALIANÇA” VAI TRIPLICAR ABASTECIMENTO DE ÁGUA EM NOSSA CAPITAL. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 20 mar. 1963.
- 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.
- ARAÚJO NETO, SOBRE O FUNCIONALISMO ESTATAL: - TENHAM CONFIANÇA E ESPEREM! **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 13 fev. 1963.
- ARTÉRIA DE PROGRESSO NO CORAÇÃO DO MEARIM. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 17 fev. 1965.
- AZEVEDO, Emílio Antônio Lima de. **Entrevista concedida a Maria Luiza Freitas Diniz Luna**. São Luís, 05 abr. 2022. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice “E” desta monografia]
- AZEVEDO, Emílio Antônio Lima de. **Entrevista concedida a Maria Luiza Freitas Diniz Luna**. São Luís, 05 abr. 2022. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice “F” desta monografia]
- AZEVEDO, Emílio Antônio Lima de. **Uma subversiva no fio da história**. São Luís: Vias de Fato, 2016.
- Barragem da Boa Esperança deve unir os maranhenses. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 14 out. 1964.
- 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” desta monografia]
- BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. **Escola Politécnica UFRJ**. 2022. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/dossies/rede-da-memoria-virtual-brasileira/ciencias/escola-politecnica-ufrj/>>. Acesso em: 22 de abril de 2022.
- BILHÕES PARA RODOVIAS DO MARANHÃO: DNER DÁ INÍCIO AO PLANO QUINQUENAL. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 31 de dez. 1961.
- BOA ESPERANÇA EM MARCHA. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 23 ago. 1964.
- BRASÍLIA É ESCOLHIDA PARA A SEDE DA CERFA. **CORREIO BRAZILIENSE**. Brasília: 10 ago. 1963.

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.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. **São Luís por um triz - escritos urbanos e regionais.** 1ª. ed. São Luís: Editora UEMA, v. 01. 2012.

BUZAR, Benedito Bogéa. **Acervo Documental.** 1961.

BUZAR, Benedito Bogéa. **Entrevista concedida a Maria Luiza Freitas Diniz Luna.** São Luís, 25 mar. 2022. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice “B” desta monografia]

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **A ditadura militar. MDB: moderados X autênticos.** 2018. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/radio/programas/453271-a-ditadura-militar-mdb-moderados-x-autenticos/>>. Acesso em: 06 de abril de 2022.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **FREITAS DINIZ. BIOGRAFIA.** 2021. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/deputados/131680/biografia>>. Acesso em: 25 de agosto de 2021.

CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE/PALAVRAS. **JORNAL DO BRASIL.** Rio de Janeiro: 16 de março 1972.

CARNEIRO, Pedro Aurélio. **Entrevista concedida a Maria Luiza Freitas Diniz Luna.** São Luís, 24 mai. 2022. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice “I” desta monografia]

CARNEIRO, Pedro Aurélio. **Entrevista concedida a Maria Luiza Freitas Diniz Luna.** São Luís, 25 mai. 2022. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice “K” desta monografia]

CEMAR CONSTRÓI USINA NO TIRIRICAL. **CORREIO DO NORDESTE.** São Luís: 20 out. 1963.

CEMAR inaugura em novembro a Usina do Tirirical. **CORREIO DO NORDESTE.** São Luís: 8 nov. 1964.

CODÓ: Prefeito fala sobre a ponte. **CORREIO DO NORDESTE.** São Luís: 26 jan. 1964.

COM A ULEN!...**JORNAL DO MARANHÃO.** São Luís: 6 de jun. 1958.

CONGRESSO EMPOSSA OS ELEITOS A 15 DE NOVEMBRO. **TRIBUNA DA IMPRENSA.** Rio de Janeiro: 30 jan. 1967.

CONJUNTO DO CARATATIUA, PROËSA DA ENGENHARIA MARANHENSE. **Correio do Nordeste.** São Luís: 27 de jun. 1962.

Construção de Boa Esperança serpa acelerada a partir de janeiro. **ÚLTIMA HORA.** Recife: 18 nov. 1963.

Construtores dinamizam obras para entregar em julho: Estádio que será melhor do Norte. **CORREIO DO NORDESTE.** São Luís: 24 jan. 1965.

C.P.I INSTALADA HOJE: ONDE ESTÃO OS BILHÕES DO D.E.R.? **O COMBATE.** São Luís: 16 jul. 1965.

CUMPRIDAS, FIELMENTE, AS METAS DO DER NO QUINQUÊNIO 1961-1965. **JORNAL DO MARANHÃO.** São Luís: 23 jan. 1966.

DAES: OUTRAS ÁGUAS ESTÃO ROLANDO. **CORREIO DO NORDESTE.** São Luís: 31 mar. 1963.

DELGADO, Tarcísio. **A história de um rebelde: 40 anos 1966-2006.** Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2006.

DEPARTAMENTO DE ÁGUAS E ESGOTOS SANITÁRIOS: NOTA. **PACOTILHA**. São Luís: 1 jul. 1962.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM: Nota Oficial [20 de maio de 1964]. **CORREIO DO NORDESTE**. 26 mai. 1964.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM: Nota Oficial [23 de maio de 1964]. **CORREIO DO NORDESTE**. 26 mai. 1964.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM: Nota Oficial [1 de junho de 1964]. **CORREIO DO NORDESTE**. 3 jun. 1964.

DER-64: Estradas e pontes mudaram a fisionomia econômica do hinterland maranhense. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 25 dez. 1964.

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

DER no V Congresso de Prefeitos. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 15 nov. 1964.

D.E.R. PÕE ESPARTILHO NO MAE WEST MARANHENSE. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 18 de fevereiro de 1962.

DER Responde com realizações às acusações de inépcia. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 29 nov. 1964.

Desarvorado o Governador do Maranhão. **DIÁRIO DE NOTÍCIAS**. Rio de Janeiro: 19 jul. 1966.

DEVOLVIDO AO GOVERNO O “ARTHUR AZEVEDO”. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 22 de abril de 1962.

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

DINIZ NETO, Domingos de Freitas. “**ADUTORA ITAPECURU – SÃO LUÍS E A DUPLICAÇÃO DA BR-135 NO CAMPO DE SOLOS MOLES DE PERIZES**”. São Luís: 20 Mar. 2012.

DINIZ NETO, Domingos de Freitas. “**HÁ CINQUENTA ANOS**”. São Luís: 02 mai. 2012.

DINIZ NETO, Domingos de Freitas. **São Luís, 20 de março de 1995**. In: NADER, Ana Beatriz. **Autênticos do MDB, Semeadores da Democracia: História oral de vida política**. São Paulo: Paz e Terra, v. 300, p.195-226, 1998.

DIRETOR FAZ CONVINCENTE EXPLANAÇÃO PÊLO RÁDIO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 25 de março de 1962.

DIRETOR GERAL DO DER FAZ ESCLARECIMENTOS. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 17 mai. 1964.

DOMINGUINHO AO CN: Só sei responder é trabalhando. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 3 jun. 1964.

Dominguinho confirma: D.E.R é mesmo caso de polícia. **O COMBATE** São Luís: 20 jul. 1965.

Dominguinho na TV Rebate acusações. **JORNAL DO MARANHÃO**. São Luís: 9 out. 1966.

Duas obras de marcante significação. **CORREIO DO NORDESTE**. 28 jun. 1964.

ELETRIFICAÇÃO EM MARCHA. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 17 nov. 1963.]

Encontro Castelo Branco-Newton Bello: Debatidas e atendidas importantes reivindicações do povo maranhense. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 5 jul. 1964.

Eng. José Luís, da COBRASIL: Da próxima vez o tempo não levará a melhor conosco. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 1 mai. 1963.

ESCRITURA DE CONSTITUIÇÃO DE SOCIEDADE (COHEBE). **DIÁRIO DE PERNAMBUCO**. Recife: 18 set. 1963.

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

FERREIRA, Antonio José de Araújo. **A REESTRUTURAÇÃO URBANA MARANHENSE: dinâmica e perspectivas**. São Luís: EDUFMA, 2017.

FESTIVAL. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 19 de maio de 1963.

FONSECA NETO, Hermes da. **A mobilidade residencial em São Luís**. 2012. In: PFLUEGER, Grete Soares; SALGADO NETO, José Bello (org). **Aspectos Urbanos de São Luís: uma abordagem multidisciplinar**. São Luís: EdUEMA, 334p., 2012.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS – FVG. **DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO**. 2021. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/domingos-de-freitas-diniz-neto>>. Acesso em: 25 de agosto de 2021.

FURTADO, Cleon Nascimento Lima. **Entrevista concedida a Maria Luiza Freitas Diniz Luna**. São Luís, 30 mar. 2022. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice “D” desta monografia]

FREITAS DINIZ FALA EM NOME DA HISTÓRIA. **Jornal Vias de Fato**. São Luís: abril de 2012.

FREITAS DINIZ, Patrícia Gonçalves Medeiros. **Entrevista concedida a Maria Luiza Freitas Diniz Luna**. São Luís, 30 mar. 2022. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice “C” desta monografia]

FREITAS DINIZ, Perpétua Gonçalves Medeiros. **Entrevista concedida a Maria Luiza Freitas Diniz Luna**. São Luís, 30 mar. 2022. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice “H” desta monografia]

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2.ed. São Paulo: EDUSP. 2020.

GOVERNADOR... **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 12 jul. 1964.

Governo apressa solução para o problema energético. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 22 nov. 1964.

GOVERNO DETERMINA CONSTRUÇÃO IMEDIATA DA MA-83. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 22 jul. 1964.

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

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

GÔVERNO FAZ INVESTIMENTO NO SETOR DE HABITAÇÃO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 18 de out. 1964.

GUIMARÃES, Ulysses Silveira. [**Correspondência**]. Destinatário: Domingos de Freitas Diniz Neto. 25 mai. 1972. 1 Carta.

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

HÁ SOLUÇÃO PARA O PROBLEMA D'ÁGUA ENERGIA. **JORNAL DO MARANHÃO**. São Luís: 13 de nov. de 1958.

HAROLDO CAVALCANTI, ITAQUI E BANCO DO NORDESTE. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 13 mar. 1963.

HIDRELÉTRICA AINDA ESTE ANO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 29 set. 1963.

HIDRELÉTRICA PARA FORTALECIMENTO DA ECONOMIA RURAL. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 6 set. 1964.

Importante estrada do Baixo Mearim no Plano de Obras Prioritárias do Governo. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 5 jul. 1964.

Inaugurada, no domingo, a Usina Diesel Elétrica Do Tirirical. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 16 dez. 1964.

INCONTESTE DINAMIZAÇÃO DE NOSSA POLÍTICA RODOVIÁRIA. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 14 jun. 1964.

INDUSTRIALIZAÇÃO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 6 out. 1963.

INQUÉRITO JÁ VEM AI. **O COMBATE**. São Luís: 12 jul. 1965.

INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Roteiros de Viagem no Estado do Maranhão**. Rio de Janeiro: 2022.

IPEM CONSTRÓI PARA O FUTURO. **Jornal do Maranhão**. São Luís: 12 de jul. 1962.

ITAPIREMA... **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 19 jul. 1964.

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

ITAQUI EM DIFICULDADE. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 13 out. 1963.

IV ANIVERSÁRIO DO GOVÊRNO NEWTON BELLO: SERÃO INAUGUAROS IMPORTANTES TRECHOS DA MA-61. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 24 jan. 1965.

Jornalistas elegeram os melhores deputados. **O POTI**. Natal: 2 dez. 1973.

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.

LÁ ONDE FLORESCE O JABORANDI. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 15 set. 1963.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 3ª. Ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **A REVOLUÇÃO URBANA**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

LEGROUX, Jean. **A TRIPLICIDADE DO ESPAÇO E DAS PRÁTICAS COTIDIANAS DE MOBILIDADE PARA O ESTUDO DA FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL**. Niterói: GEOgraphia, vol. 23, n. 51, 2021.

LOPES, José Antônio Viana. **São Luís, Ilha do Maranhão e Alcântara: guia de arquitetura e paisagem**. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 448 p., 2008.

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.

LOPES, José Antônio Viana; RODRIGUES, H. C.; COSTA, Ingrid Muniz Garcia. **SANEAMENTO E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NO URBANISMO MARANHENSE**. São Luís: REVISTA DO CEDS, n.4, v.1. 2016.

MA-44 UNIRÁ MUNICÍPIOS NO EXTREMO SUL DO ESTADO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 15 jul. 1964.

Mais 48 casas ao IPEM. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 22 dez. 1964.

MANOBRA CONDENÁVEL PARA DESMORALIZAR O GOVERNO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 31 mai. 1964.

MARANHÃO. **DIÁRIO DO PARANÁ**. Curitiba: 29 ago. 1964.

MARANHÃO TEM JAZIDA DE ENXOFRE. **CORREIO DA MANHÃ**. Rio de Janeiro: 31 mai. 1967.

MARATONA DAS RODOVIÁRIAS NO DILÚVIO DO CODOZINHO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 1 abr. 1964.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5ª. Ed. São Paulo: Editora Atlas. 2003.

MARICATO, Ermínia. **O automóvel e a cidade**. Santa Maria: Ciência e Ambiente, jul./dez. 2008.

MARICATO, Ermínia. **Metrópoles desgovernadas**. São Paulo: Estudos avançados, vol.25, n .72, abr. 2011.

MARICATO, Ermínia; TANAKA, Giselle. **O PLANEJAMENTO URBANO E A QUESTÃO FUNDIÁRIA**. São Paulo: CIÊNCIA HOJE, n° 227, vol. 38, jun. 2006.

MECANIZAÇÃO TOTAL DO SERVIÇO NO DER. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 5 abr. 1964.

MEDEIROS, Raimundo. **ÁGUA DE BEBER: A estatização dos serviços de saneamento em São Luís**. Caxias: Academia Caxiense de Letras. 2019.

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.

MORAIS, Natércia Cristyna Freitas. **“A PONTE DA ESPERANÇA”: O símbolo da modernização e do desenvolvimento urbano no governo Sarney (1966-1970)**. 2006. (Monografia em História). UEMA. São Luís.

NADER, Ana Beatriz. **Autênticos do MDB, Semeadores da Democracia: História oral de vida política**. São Paulo: Paz e Terra, v. 300, 400p. 1998.

NEVES, Tancredo de Almeida. [**Correspondência**]. Destinatário: Domingos de Freitas Diniz Neto. 25 mai. 1972. 1 Telegrama.

NEWTON ABRE O “SCORE” NO ITAQUI. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 6 nov. 1963.

NEWTON, AO POVO, NO 3º ANO DE SEU GOVERNO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 2 fev. 1964.

NEWTON E AS RODOVIAS ESTADUAIS. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 25 ago. 1964.

NEWTON INAUGURA PONTE EM CODÓ. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 26 jan. 1964.

NO CONGRESSO: A POSSE DOS ELEITOS SERÁ QUINTA-FEIRA. **DIÁRIO DE NOTÍCIAS**. Rio de Janeiro: 31 jan. 1967.

NOVAMENTE A HORA DE CONSTRUIR ESTRADAS. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 21 jun. 1964.

O futuro incerto dos “autênticos”. **OPINIÃO**. Rio de Janeiro: 18 out. 1974.

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

O GOVÉRNO VOLTA A REAGIR. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 27 mar. 1963.

O IPEM PARA FUNCIONÁRIOS DO ESTADO: inauguração de novas casas residenciais. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 22 jul. 1962.

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

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. 1ª ed. Brasília: Editora da Universidade de Brasília. 2006.

PARTICIPOU A TRABALHAR A SECRETARIA DA CONSTRUTIVIDADE. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 9 ago. 1964.

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; ALVES, Etienne Oliveira. **Outras Modernidades no centro histórico de São Luís do Maranhão, novos usos, muitas descaracterizações**. Porto Alegre: Anais do III Seminário Projetar. 2007.

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

PLANO RODOVIÁRIO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 2 fev. 1964.

POLITÉCNICA UFRJ. **Conheça a história da escola politécnica**. 2022. Disponível em: <<http://poli.ufrj.br/a-politecnica/historia/>>. Acesso em: 22 de abril de 2022.

PRIMEIRA HIDRO ELÉTRICA DO MARANHÃO CONSTRUÍDA PELA AEG, REPRESENTA MARCO DE PROGRESSO PARA O NORDESTE. **DIÁRIO DE PERNAMBUCO**. Recife: 14 out. 1962.

PRIMEIRO CADERNO. **DIÁRIO DE PERNAMBUCO**. Recife: 24 nov. 1963.

“PRESENTES” DE QUARTO CENTENÁRIO. **JORNAL VIAS DE FATO**. São Luís: março de 2012.

“PRESENTES” DE QUARTO CENTENÁRIO II. **JORNAL PEQUENO**. São Luís: 8 abr. 2012.

Recursos da Aliança para construção da MA-22. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 13 set. 1964.

Recursos da Aliança para rodovias maranhenses. **CORREIO DO NORDESTE** São Luís: 20 set. 1964.

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

Revés. **CORREIO DA MANHÃ**. Rio de Janeiro: 1 jun. 1967.

RFFSA: RESOLVE O IMPASSE CODÓSIHO. **CORREIO DO NORDESTE**. 22 mar. 1964.

RIBEIRO, Denise Selau. **A política econômica dos governos Vargas (1951-1954) e Kubitschek (1956- 1960) e o processo de industrialização no Brasil**. 2017. (Monografia em Ciências Econômicas). UFRGS. Porto Alegre.

SANTOS, Luiz Eduardo Neves dos. **O urbano ludovicense**. São Luis: EDUFMA; Porto Alegre: Editora Fi. 2021.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5ª. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.2020.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. 4ª. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.2006.

SANTOS, Murilo. **FREITAS DINIZ – FOTOS DA CAMPANHA DE 1962**. São Luís: 1962, il. Color.

SÃO LUÍS. **Lei Municipal nº 1.332 de 27 de Dezembro de 1962**. Aprova o Plano Rodoviário do Município de São Luís. São Luís: 1962.

SECRETARIA DA VIAÇÃO: Realizações no setor das rodovias. **JORNAL DO MARANHÃO**. São Luís: 25 dez. 1963.

SECRETÁRIO DE VIAÇÃO DO MA VEIO TOMAR PARTE EM REUNIÃO DA COHEB. **DIÁRIO DE PERNAMBUCO**. Recife: 6 out. 1963.

SEMANA DE ESTUDOS SOBRE O MARANHÃO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 1 set. 1963.

SIMPLES OCORRÊNCIA POLÍTICA. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 17 nov. 1963.

SILVA, Gabriela Melo. **O PLANO DE EXPANSÃO DA CIDADE DE SÃO LUÍS: as ideias de Ruy Mesquita para o crescimento da capital maranhense**. São Luís: VI JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 2013.

SUBSÍDIO TÉRMICO. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 6 nov. 1963.

SUDENE... **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 8 dez. 1963.

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

SUDENE QUER LEVAR-NOS À ESCURIDÃO COMPLETA. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 11 dez. 1963.

TERMINAL, 10. ITAQUI, 0. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 6 nov. 1963.

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

TRABALHA-SE ACELERADAMENTE NA IMPLANTAÇÃO DA MA-61. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 23 set. 1964.

TUDO PELA BARRAGEM DE BOA ESPERANÇA. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 25 ago. 1964.

Um depoimento valioso. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 1 set. 1963.

Uma campanha injusta. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 7 jun. 1964.

USINA PERDERÁ SAFRA POR CAUSA DE RODOVIA. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 7 abr. 1963.

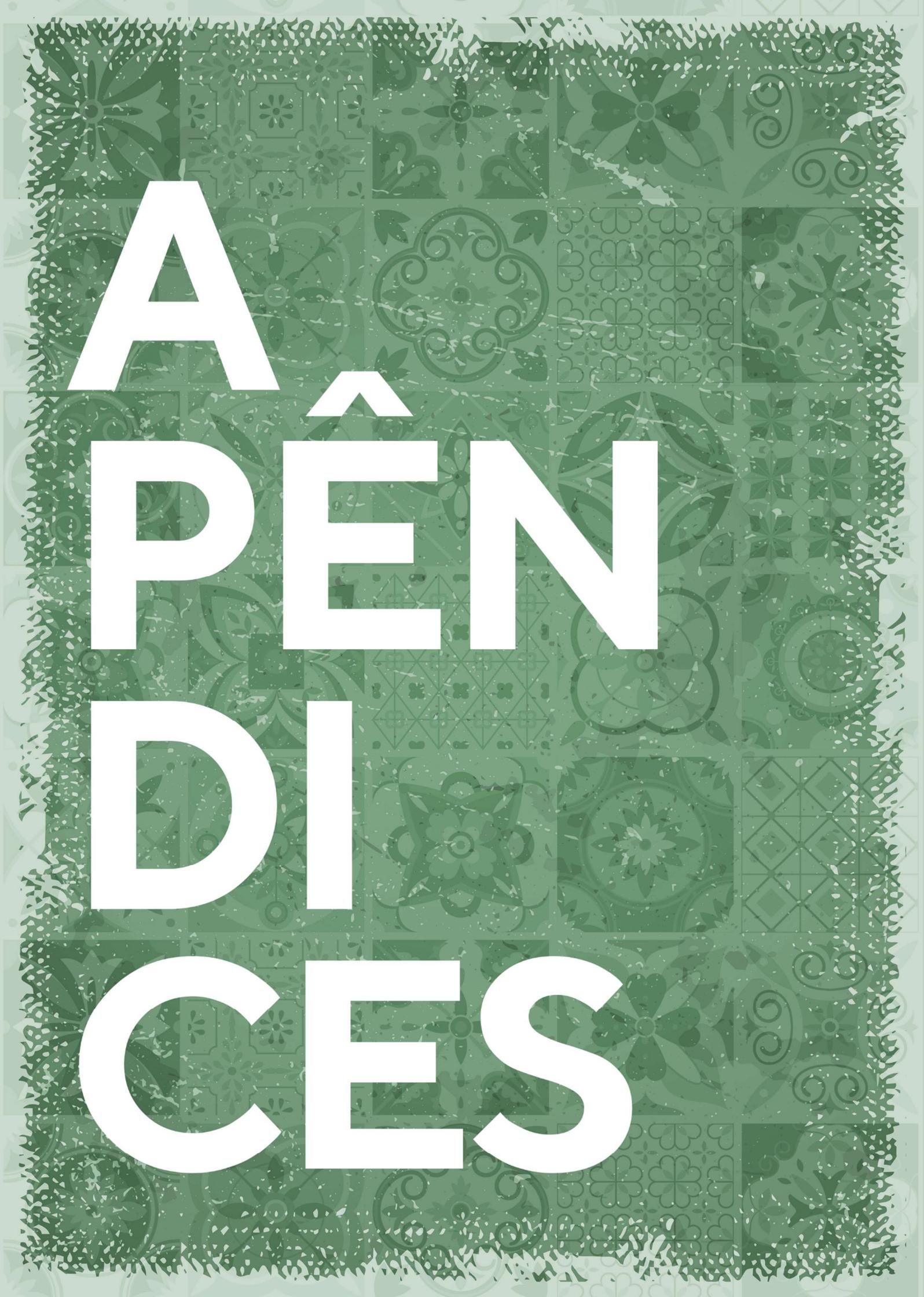
VASCONCELOS, Paulo Eduardo Silva de. **POLÍTICA HABITACIONAL E ESTADO AUTORITÁRIO EM SÃO LUÍS (1964-1985)**. 2014. (Dissertação de Pós-Graduação). UEMA. São Luís.

Velho sonho rodoviário prestes a ser concretizado. **CORREIO DO NORDESTE**. São Luís: 6 out. 1963.

VENÂNCIO, Marluce Wall de Carvalho. **A CIDADE DISPERSA NO BRASIL: O caso de São Luís, Maranhão**. *The Journal of Urbanism*, n. 34, vol. I. 2017.

VILLAÇA, Flávio José Magalhães. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. 1999. In: DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org). **O processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUSP, 1999.

ZENKNER, Thais 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.



**A
PÊN
DI
CES**

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM NEY BELLO

Pergunta 01) Qual o seu nome completo? Onde você nasceu? Qual a sua idade?

Pergunta 02) Qual a sua formação? Onde você se formou?

Pergunta 03) Onde você trabalhou?

Pergunta 04) Onde você conheceu Domingos de Freitas Diniz Neto?

Pergunta 05) Você trabalhou com Domingos de Freitas Diniz Neto?

Pergunta 06) Onde mais você trabalhou?

Pergunta 07) Que obras você sabe que Domingos de Freitas Diniz Neto realizou?

Pergunta 08) Você sabe o nome da construtora que ele possuía?

Pergunta 09) Você conhece o Plano Rodoviário de 1965? Sabe se foi importante para a atuação dele como engenheiro?

Pergunta 10) Qual a sua visão a respeito de Domingos de Freitas Diniz Neto como engenheiro e como político?

Pergunta 11) Quais as maiores contribuições de Domingos de Freitas Diniz Neto para a cidade de São Luís?

APÊNDICE B – ENTREVISTA COM BENEDITO BUZAR

Arquivo: Entrevista 01 – Tempo de gravação: 29 minutos e 20 segundos.

Realizada em 25 de março de 2022.

Hora: 16:00.

Local: Residência Pessoal.

Maria Luiza: Eu estou fazendo um trabalho sobre as intervenções que ele fez como engenheiro, só que será feito um apanhado da época dele (Domingos de Freitas Diniz Neto) como deputado federal... para falar brevemente sobre isso.

Benedito Buzar: Sim, sim.

Maria Luiza: O foco, serão as intervenções que ele fez como engenheiro. Essa é a parte que estou tendo mais dificuldade de encontrar informações porque os arquivos que existem, eram mais sobre o DER e trabalhos no governo, mas também tem o trabalho da construtora que ele tinha e vendeu, que a minha avó não lembra o nome, não lembra para quem foi vendido...

Benedito Buzar: Também não lembro dessa parte.

Maria Luiza: Então, o que eu estou tentando é conseguir informações sobre o que ele fez aqui (em São Luís). Eu sei que ele fez a ponte do Caratatiua; achei em diários oficiais e correio do nordeste que ele fez, o que se chamava de estrada, que é a holandeses para o olho d'água. Que se chamava estrada do olho d'água, onde ele até chegou a sofrer um acidente grave.

Benedito Buzar: Eu sei que a ponte do Caratatiua realmente foi começada no governo que ele era secretário, o governo Newton Bello. Mas ela não foi concluída, quem concluiu já foi o governo Sarney. Foi começada no governo Newton Bello, em que o Domingos era secretário e diretor do DER, né?

Maria Luiza: Sim.

Benedito Buzar: Isso, e como não foi concluída, o Sarney quando entrou no governo, que substituiu o Newton Bello foi quem inaugurou. Agora essa estrada do olho d'água, não tenho conhecimento se foi asfaltada nessa época. Agora, ela foi aberta antes dele entrar no governo, não sei se foi ele que fez o asfalto. Quando ele era secretário e diretor do DER, eu não estava em São Luís, estava estudando no Rio. Eu já vim a ter mais conhecimento das coisas do Maranhão a partir do governo Sarney, quando ele deixou de ser secretário e entrou na política.

Essa parte que eu conheço mais um pouco, onde ele já não tinha mais atividade como engenheiro.

Eu sei que no governo Sarney, como o Sarney fez um governo muito forte contra o Newton Bello, do qual o Domingos era secretário do DER, então ele bateu também muito no Domingos. Então começou exatamente um duelo entre os dois, o que levou o Domingos a ser candidato na eleição seguinte para deputado federal, aí se elegeu.

Eu conheço pouca coisa, sobretudo da parte que você tem mais interesse. Pera aí, eu tenho alguma coisa aqui do governo Newton Bello. Dessa época tem pouca gente já para falar.

Maria Luiza: Aqui, neste documento do Correio do Nordeste (CORREIO DO NORDESTE, 11 DE OUTUBRO DE 1964) que eu possuo escaneado tem dito "...com o Doutor Freitas Diniz Neto, à frente do DER, o setor de estudos e projetos realizou seu mais importante serviço, procedendo a revisão do Plano Rodoviário do estado". Eu só acho mais coisas nesse sentido, dele ter feito algumas hidrelétricas, a do Rio Farinha e da Boa Esperança.

Benedito Buzar: É, ele era voltado para esse Plano Rodoviário. [...] aqui, nesse documento, tem todo o Plano Rodoviário do Newton Bello. [...] Discursos do governador da época, em que ele trabalhou. Aqui, eu vi aqui... Aqui você poderá tirar o Plano Rodoviário do governo Newton Bello em que ele era... em que ele e... O Ruy Mesquita foi antes dele. A BR24... dá para... Aqui fala muito sobre o plano, sobre estrada. As coisas feitas no governo em que ele trabalhou.

Maria Luiza: Isso é aquele caderninho de mensagens do governador para a Assembleia?

Benedito Buzar: Não. São 7 discursos do governador, dele. Eu não tenho do plano do Newton Bello, eu tenho só do plano de Sarney. Do Newton Bello eu tenho pouca coisa. Eu tenho só o que, meu deus... o plano de quando Jânio Quadros veio aqui, em 62. Ele era o governador. Que aí Renato Archer foi quem fez... elaborou o plano. Plano básico de saúde... plano de abastecimento e esgoto... ele foi também dessa área?

Maria Luiza: Foi da CAEMA e foi um dos fundadores da CEMAR. E diretor da CAEMA, que na época tinha outro nome.

Benedito Buzar: Isso aqui é uma raridade, viu? Pouca gente tem isso aqui. Política social... esse plano aqui foi uma coisa muito bem feita nessa época. Acho que foi o primeiro plano feito para o Maranhão. Ai o Jânio renunciou, né? Ai o Newton Bello não teve... rede bancária... orçamento... agricultura... energia, indústria... Quem é dessa época que ainda está aí?

Maria Luiza: Ainda vou falar com o Ney Bello, Emílio Azevedo e Haroldo Sabóia. Fora isso, estou conseguindo poucas pessoas.

Benedito Buzar: Bem, bem poucas pessoas.... aqui, transporte e comunicação. Mas aqui é só plano, mas é o da época dele. O Newton Bello pensava em fazer o porto do itaqui... o guia de são luís... obras rodoviárias, obras federais... não sei, se você quiser levar para olhar, para ver se encontra alguma coisa.

Maria Luiza: estou com medo de levar e rasgar, acontecer alguma coisa...

Benedito Buzar: Não, não vai.

Maria Luiza: Lá em casa tem um monte de documento dele, tinha mais, mas uma parte minha avó jogou fora porque já estavam bem degradados e se desfazendo. Tem uns telegramas de Tancredo Neves, Ulysses Guimarães... só que eles já estão todos se desfazendo.

Benedito Buzar: Ele devia ter muita coisa, o Domingos.

Maria Luiza: Ele tinha. Mas o local onde estavam sendo guardados começou a degradar os materiais.

Benedito Buzar: Esse aqui está muito delicado, o papel está bem frágil. Maria Luiza, eu não sei muito bem como te ajudar. Eu já vim me interessar mais sobre o Maranhão quando eu voltei do Rio de Janeiro, eu passei 4 anos lá estudando, que foi a época do governo Newton Bello. Eu já cheguei no final do governo Newton Bello, bem no final, entrando no Sarney, quando Sarney se elegeu governador. Mas, deixa eu ver quem é que daquela época trabalhou com ele... Tinha um rapaz, que morreu há pouco tempo agora. Ele era do DER, o Olimpio Guimarães, não te falaram nesse camarada? Ele morreu há pouco tempo, uns 2, 3 meses atrás. Outra pessoa... dá época de Newton Bello... Eu sei que quando o Sarney chegou no governo, bateu demais no Domingos. O Domingos foi quem apanhou muita coisa, né? No governo Sarney. Daí saiu a inimizade dele com o Sarney, nunca se deram bem. Acho que o único político do Maranhão que nunca se reaproximou do Sarney, foi o Domingos.

Maria Luiza: Na verdade, meu avô me dizia que ele se dava muito bem com o pai do Sarney, que eles conversavam.

Benedito Buzar: É, é verdade.

Maria Luiza: Desde essa época o Sarney havia tentado se aproximar dele, mas ele não simpatizava com as ideias dele, então eles já começaram a ter um estranhamento a partir dali.

Ai, quando ele conseguiu entrar no governo que eles começaram a se bater de frente mesmo, em jornal...

Benedito Buzar: Jornal.

Maria Luiza: Imprensa, qualquer lugar. Realmente não se falavam, não se davam de jeito nenhum.

Benedito Buzar: E aí Domingos também entrou no partido de oposição e também passou a fazer oposição a ele, atacava, não perdoava também não. Ia para jornal, discursava no congresso. Eu sei bem pouca coisa mesmo. A única coisa do governo Newton Bello que eu tenho é isso e alguém me deu isso aqui..., mas são discursos do Newton Bello.

Maria Luiza: Dá para tirar algumas pistas.

Benedito Buzar: Você quer?

Maria Luiza: Eu quero, por favor.

Benedito Buzar: Quer também pegar esse aqui, tendo cuidado?

Maria Luiza: Quero, mas eu estou com medo de pegar ele.

Benedito Buzar: Não, não tem problema não. Aqui, a parte do plano é mais para o fim. Pode ser que daqui surja alguma luz.

Maria Luiza: Sim... eu estava olhando lá no arquivo público as mensagens dos governadores. Li até 1971-1972. Dali dá para pegar algumas coisas, porque tem uns documentos em casa que são “Medalha de...”, “Participou da Comissão de...”, e aí nas mensagens explicam o que foi isso, o que aconteceu.

Benedito Buzar: É, eu acho que isso vai te ajudar. Aí você vê aqui energia, transporte... Eu só peço uma coisa, eu sei que você não vai ficar, é que eu tenho um olhar especial sobre isso. Tanto é que eu estava procurando, ia até mandar encadernar de novo, para ver se segurava mais um pouco, colocar uma capa..., mas dá para você procurar aí. Se você quiser levar, tudo bem. Enquanto isso, eu vou ficar... tem um grupo que eu sempre me reúno, mais antigo. Eu vou perguntar quem é da época do Dominginhos, quem trabalhou com ele que possa te ajudar. Deve ter alguém.

Maria Luiza: É, deve ter. Mas é como minha avó diz, meu avô nunca quis deixar uma grande homenagem para ele.

Benedito Buzar: É, nunca quis. Ele sempre foi muito retraído, modesto.

Maria Luiza: Outra coisa que eu sei que existe, mas que eu não sei se vou conseguir comprovar, é que ele gastava o dinheiro dele para fazer algumas coisas, sem licitação do estado, porque ele acreditava que era o melhor para a cidade. Acredito que tenha sido pela construtora dele mesmo. Fui ao CREA e solicitei as ARTs dele para ver se consigo confirmar.

Benedito Buzar: Não sei com quem consigo te confirmar isso. O Sarney não deve lembrar. Mas eu sei que o Domingos, que foi o teu avô, foi uma das figuras que o Sarney bateu demais. Que responsabilizava por isso, por estradas mal feitas, e por não sei o que. Coisas de política, de governos da oposição.

Maria Luiza: É, lá em casa tem processos enormes do Sarney contra ele, mas não dá para entender muito bem, por conta das páginas rasgando ou faltando, são processos muito grandes...

Benedito Buzar: Contra ele, né? Caramba. O Haroldo o conhece, até porque tem parentesco, mas não deve se lembrar também dessa fase dele, de quando estava no governo, porque o Haroldo é mais novo do que eu, ele era uma criança nessa época aqui.

Maria Luiza: Mas com certeza ele sabe de muita coisa.

Benedito Buzar: Sabe. O Haroldo sabe de muita coisa, tem uma memória muito boa. Converso muito com ele, gosto muito dele. Deixa eu ver quem mais... dá época de Newton Bello tem pouca gente... Esse cara que faleceu 2, 3 meses atrás, era contador do DER... O órgão mais importante daquela época do governo, que fazia obras, era o DER. Mas eu vou encontrar uma pessoa dessa época. Tem o imparcial também, dava muita cobertura. O Imparcial só começa a mudar quando o Saboia, o pai do Haroldo se engaja no grupo político do Sarney, aí passa a só focar as coisas do Sarney. Mas antes disso, o Imparcial era um jornal que dava cobertura ao governo, à oposição... sobretudo mais de coisas do governo, mas tem o imparcial dessa época, de 50... o governo Newton Bello foi de 60... 64... Eu cheguei em 62, aí teve o golpe militar e eu fui cassado. Dominginhos é... eu o chamo de Dominginhos porque todo mundo o chamava assim, mas o que o Sarney chegou a fazer contra ele... Eu vou descobrir para ti quem é dessa época, está bom?

Maria Luiza: Está bem, obrigada pela entrevista. Boa tarde.

APÊNDICE C – ENTREVISTA COM PATRÍCIA FREITAS DINIZ

Arquivo: Entrevista 02 – Tempo de gravação: 4 minutos e 32 segundos.

Realizada em 30 de março de 2022.

Hora: 17:00.

Local: Residência Pessoal.

Maria Luiza: Me fala das coisas que o seu pai fez.

Patrícia: Ele fazia estrada, pontes...

Maria Luiza: Me fala sobre os seus avós.

Patrícia: Eles moravam em fortaleza, eu via uma vez no ano. A mãe dele acho que nunca trabalhou... era dona de casa, criou muitos filhos. O pai dele eu não me lembro muito, não morava mais com ela.

Maria Luiza: Me fala sobre o seu pai.

Patrícia: As coisas que eu vou falar você já sabe. Se formou no Rio, na universidade que é a atual UFRJ, na época tinha outro nome. Ele criou a CEMAR, foi diretor de lá. Foi secretário de obras, do DER...

Maria Luiza: E o trabalho dele como engenheiro fora dos órgãos públicos?

Patrícia: Ele tinha uma construtora com uns americanos, que depois ele vendeu. Acho que o nome era Construtora Maranhense.

Maria Luiza: E nessa construtora ele fazia estrada também?

Patrícia: Acho que sim, foi assim que ele ficou rico. Quer dizer, ele já era rico. Inclusive, foi com esse dinheiro que ele bancou as campanhas dele, porque ele não aceitava ninguém bancar. Todo mundo tem patrocínio para bancar suas campanhas, mas ele que bancava as próprias campanhas, ninguém dava um tostão para ele porque ele não aceitava para ninguém pedir favor para ele depois. Por isso ele não aceitava nada de ninguém, para ninguém pedir favor.

Maria Luiza: E o que você sabe dele como deputado?

Patrícia: Que ele era brigão, ia sendo preso no plenário pelos militares... peitou eles, disse que podia prender. Aí quiseram mandar ele para fora de Brasília uma época, na época da ditadura.

APÊNDICE D – ENTREVISTA COM CLEON FURTADO

Arquivo: Entrevista 03 – Tempo de gravação: 15 minutos.

Realizada em 30 de março de 2022.

Hora: 08:50.

Local: Residência de Cleon Furtado (*via Telefone*).

Maria Luiza: Bom dia! Estou fazendo meu TCC sobre meu avô, o engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto, e, ao analisar uns documentos, descobri que ele trabalhou com você no DER, em algum momento entre 1961-1965, quando meu avô desempenhou o papel de Diretor Geral. Você se lembra dele e de quais obras possam ter trabalhado juntos? Quais papéis desempenharam e como era a atuação do órgão sob sua direção?

Cleon Furtado: Não fizemos nenhuma obra juntos para o órgão. Nos conhecemos no governo Newton Bello, quando Domingos era o Diretor do DER. Ele era muito honesto e competente.

Maria Luiza: Você se recorda de algo desta fase do DER? Trabalharam juntos em algum momento fora do órgão? Você saberia dizer o nome da construtora que meu avô possuía?

Cleon Furtado: Nós não trabalhamos juntos. Lamento, não sei informar.

Maria Luiza: Entendi, muito obrigada pela entrevista.

APÊNDICE E – ENTREVISTA COM EMÍLIO AZEVEDO

Arquivo: Entrevista 04 – Tempo de gravação: 46 minutos e 42 segundos.

Realizada em 05 de abril de 2022.

Hora: 16:30.

Local: Biblioteca Domingos Freitas Diniz – Sede da Agência Tambor.

Maria Luiza: Boa tarde Emílio.

Emílio: Boa tarde Maria Luiza, você quer conversar sobre as intervenções do Freitas, certo? Dessa parte eu sei pouca coisa, mas lembro que ele me falava sobre a ponte do São Francisco, que ele trabalhou um pouco no DER mas não chegou a fazê-la. O Freitas dizia que tinha uma questão técnica. Ele sempre me falava que tinha uma questão técnica que impedia a construção daquela ponte. A forma como “eles” queriam fazer, não sei bem quem eram “eles” que queriam fazer, mas quando o projeto chegou para ele, ele dizia que não dava para fazer.

Ele muito jovem, muito jovem. Aí teve esse impasse do governo, aí eu não sei se era um impasse só técnico. Naquele momento ele não era militante de nada, ele era um técnico muito jovem que chegou aqui, do Rio, formado em engenharia pela Escola Nacional, já muito inteligente, muito competente. Pegou esse cargo no setor de infraestrutura do governo e a ponte era uma das obras. E aí, teve esse impasse. Ele sempre falava “ali tinha uma questão técnica” porque ele falava que era a questão do piso, como se fosse um resto de mangue, aquela lama, que fica ali perto da ponte do São Francisco.

Eu vou falar aqui mas pode ser que eu esteja me enganando em relação à alguma palavra, mas era o tipo de fundação que precisava ser feita, não sei se a palavra é fundação, mas tinha que ter um arranjo ali embaixo, técnico, que houve uma discordância e que teria sido um dos motivos que atrasou a obra, aí eu não posso te dizer também se foi o único porque o Freitas também não tinha o poder sobre tudo, logicamente que sempre o governador e outras figuras maiores tem mais poder sobre este tipo de coisa. Eu lembro bem dele falar disso.

Em relação à barragem do Bacanga, que já foi depois dele, ele reclamava que não era para ser barragem, era para ser ponte. Ele sempre disse que ali a barragem era um..., é engraçado ninguém falava disso nesse tempo no Brasil, mas ele falava que era... eu não sei se ele usava a palavra “ambiental” já nos anos 70 mas ele dizia, já depois nos anos 90, quando eu realmente conversei com ele, ele dizia que tinha um aspecto ambiental ali a ser considerado. Mas ele me

dizia isso nos anos 90, não sei se nos anos 70. Nos anos 70 eu sei que ele fazia uma crítica ao projeto da barragem que liga ali o centro de São Luís ao Itaqui-Bacanga, ele dizia que tinha que ser uma ponte.

Por coincidência, já tiveram alguns acidentes ali. Por coincidência não, em relação a isso, já tiveram uns acidentes ambientais ali, inclusive morte de peixe. Quando a maré seca, está aquele monte de peixe morto. Não sei também se tem alguma relação com o que ele dizia em relação ao que aconteceu. E aí, passa para uma questão urbanística, agora que vai ter a revisão do Plano Diretor de São Luís, mas Freitas era uma das poucas pessoas a falar em questão ambiental no Maranhão, que é uma coisa que o Poder, quando se trata de meio ambiente é como se estivesse falando de alguma coisa fora do sistema solar, distante da realidade, um negócio que não está nem aí... o desenvolvimento, e esse desenvolvimento... por coincidência eu peguei agora a palavra que o Sarney usa quando é governador, é o “progresso”, aí marca a palavra “progresso”, e ele muito jovem ali, e esse progresso aqui nessa nossa região, São Luís, Maranhão e tal, é sempre associada à muita violência, diversas formas de violência. E uma delas é ambiental, uma das mais graves.

O Freitas sempre falava uma coisa “Rapaz, a questão de classe é muito importante. Ricos e pobres. A desigualdade. Agora, ainda mais importante, é a questão ambiental porque se não tiver o meio ambiente preservado, morre rico e morre pobre. Então a questão ambiental é uma questão primeira a se tratar” ele falava muito disso.

INTERVALO NA GRAVAÇÃO SOLICITADO PELO ENTREVISTADO

Emílio: Pode voltar a gravar.

Maria Luiza: É, agora eu estou começando a fazer aquela parte que fala sobre os autênticos, só que eu tenho que contextualizar desde o começo, como ele acabou entrando para a política...

Emílio: É, como ele entrou para a política. O Freitas muito cedo se tornou intelectual, muito garoto. Ele dizia assim, com aquele jeito dele “eu era o que se chama de cu de ferro, CDF”, também chamavam de *nerd*, muito inteligente tanto que é o que eu considero, do ponto de vista intelectual, como algo relevador. Ele com 16, 17 anos, ele deixa... ele nasceu em família católica e foi estudar em colégio católico no Rio, de jesuítas, e lá ele deixa... abdica... rompe com a fé cristã, católica, no caso; ele dizia “eu rompi com a fé cristã lendo com as coisas que me deram para ler lá no colégio cristão”, aí ele fazia toda aquela defesa, então ele era muito inquieto intelectualmente. Então assim, a família dele no Maranhão era política mas quando ele volta já

formado em engenharia com 20 e pouquinhos anos, 22 anos, 23 anos... ele já vem com uma formação intelectual outra porque ele já tinha feito ensino médio lá no Rio, feito universidade e convivido com outro ambiente intelectual diferente do ambiente oligárquico do Maranhão, que era o qual a família dele fazia parte, como toda a elite maranhense, obviamente.

Aí ele entra na parte técnica e tal, e ao terminar o governo Newton Bello, ele novinho ainda, aquele ambiente que se implanta a Ditadura Militar no Brasil, ele estava ali por fora disso, tanto é que em 60-65, o candidato que ele apoiava para o governo aqui no Maranhão era o mesmo candidato que os comunistas apoiaram, que foi Renato Archer, que era um dissidente da oligarquia, mas eu acho que todo mundo naquela eleição ali de 65 que o Sarney se elege, todo mundo vinha de dentro do vitorianismo, que era a oligarquia aqui do Maranhão.

Aí, há um primeiro conflito na vida dele porque o Sarney resolve dizer que havia corrupção no governo Newton Bello, e aí, até onde eu sei, aí tu terias que checar, mas o Freitas foi o único que se incomodou ou quem mais se incomodou, “se tem corrupção, então me diga onde tem”. Ele se manifestou publicamente pedindo para o Sarney dizer onde que era a corrupção e aí se estabelece essa tensão, e o Sarney não responde para ele e aí, se eu não estiver enganado, ele cobra que o Sarney esclareça. Depois disso, ele se torna deputado, ele resolve entrar na política e entra no MDB. Entra no MDB e tal, e aí já como deputado ele parte para começar a expor o governo Sarney e ele realmente expõe coisas muito sérias. Fraude no Diário Oficial, por A mais B, está aqui, está fraudado. Está aqui o original e está aqui o fraudado.

Tem uma estrada aqui no Maranhão que ela é muito relevante, assim, não digo que ela é importante porque não sei nem se ela é uma boa estrada mas é uma estrada que tem muita força na realidade maranhense, que é a Santa Luzia – Açailândia, que é a estrada que corta a Amazônia Maranhense. Essa estrada foi a única que o Sarney inseriu, a única que ele fez no governo dele, e essa estrada é exatamente onde depois que a estrada é feita, as terras, que era uma mata, uma floresta, que foi uma estrada difícil de fazer do ponto de vista da engenharia, porque era por dentro, uma área... por dentro da floresta, rasgando a floresta. E quando se passava antes nessa estrada... agora o Governo Federal alargou no século XXI.

Eu rodei nessa estrada antes, nos anos 90, era cheia de curva, difícil, fez essa obra muito cara. Era uma articulação da Ditadura... do Governo Militar Federal, e aí o Sarney... o Freitas denuncia a corrupção na obra que foi feita pela empresa Mendes Júnior, tu podes também se certificar, que inclusive tem artigos do Freitas falando disso, um deles é “Sarney: governador

ou corretor?”, uma coisa assim, que ele fala dessa questão dessa obra que ele questiona o trato que foi dado à essa obra. Esse é o primeiro mandato dele.

Esse primeiro mandato dele é quando tem o AI-5, suspendem todos os mandatos. Como ele era muito novato, ele não entrou. Ele não era do Partido Comunista, tinha acabado de chegar, então deixaram ele quieto. Aí ele ficou lá quieto, teve outra eleição, ele se reelegeu e aí sim, a partir desse mandato que ele se elege em 70 e inicia em 71, aí tem a questão dos autênticos, que é quando começa um grupo de parlamentares a fazer uma espécie de oposição à Ditadura, mas uma oposição mais tranquila, não é bem tranquila... eles foram criando caso com a Ditadura de uma maneira sutil, trabalhavam no limite para não serem cassados, Maria.

Eu fiquei sabendo agora, não sabia, que o Freitas escrevia para um jornal de esquerda, que tinha comunista dentro, Jornal “O Movimento”, se eu não me engano no segundo mandato dele, e eu não sabia que ele escrevia nesse jornal. E é muito engraçada essa coisa do Freitas jornalista, que a Maria Aragão também tinha, que é essa coisa de produzir artigos, ele escreve muito texto. Se você for querer analisar só pelo que ele deixou escrito em jornal, inclusive nesse “O Movimento”, que eu não tenho acesso a nenhum texto desse jornal, que tem acervo dele no Rio, tenho certeza.

Maria Luiza: Era do Rio esse jornal?

Emílio: Esse jornal era nacional. Tipo assim, já ouviu falar do “O Pasquim”? Era um jornal nesse patamar. É porque O Pasquim é ali na zona sul do Rio, então tinha uma visibilidade maior, mas era um jornal com esse peso político. Era um dos mais importantes do que se chamava de imprensa “nanica”, né? Usava esse nome. Era um dos jornais que de fato falavam as coisas e era muito perseguidos esses jornais. Eles fechavam, porque os grandes jornais, “Folha de São Paulo”, “Estadão”, “O Globo”, “Jornal do Brasil”, esses eram fechados, não saía nada. Aí criaram esses jornais alternativos, que as vezes não circulavam nem diariamente, era semanalmente, e esses jornais foram os jornais que denunciaram a tortura, os sequestros, denunciavam a censura dos outros jornais... foram jornais que começaram, entre as formas de resistência à Ditadura, a imprensa alternativa foi uma das formas importantes.

Teve a luta democrática, os movimentos sociais, ir para a rua fazer manifestações, a igreja apoiou isso depois, a ação parlamentar dos autênticos, a luta armada, que apesar da confusão que eles fizeram, eles eram poucos. Se você pensar que o país tinha 90 milhões de habitantes, quantas pessoas tinham na luta armada? Umas 6, 2 mil pessoas. Era pouca gente. Tanto é que o partido... a luta armada era um princípio comunista, de fazer a revolução. Mas o Partido

Comunista, que é o grande partido, o único que havia no Brasil, no início do século XX, não entrou na luta armada. Ele disse que era para ficar quieto. Quem comandava era o Prestes.

A dissidência, que gerou o segundo partido, mas era o mesmo partido, pegando o princípio lá da biologia, um corpo só e aí vira em dois, o PCB e o PC do B, o PC do B fica quieto em um primeiro momento, lá em 64 e aí só lá para 72 eles dispararam uma guerrilha rural. Foi uma guerrilha rural que teve no Brasil. O PCB ficou quieto e o PC do B tentou uma rural. Os movimentos urbanos, teve esse filme agora do Marighella, eram dissidentes do “partidão”, o PCB – Partido Comunista, que chamava “partidão”; eram dissidentes que montavam pequenos grupos guerrilheiros e aí isso foi feito, muito localizado em grandes cidades. Aqui no Nordeste... no Maranhão não tinha guerrilha, São Luís nem pensar. Tinha no Rio, São Paulo e tal, essa turma rodava por aquele setor. Então era uma coisa assim, como Freitas dizia, que eles eram muito corajosos, eles deram o sangue deles pelo país mas, do ponto de vista das possibilidades deles conseguirem êxito eram mínimas... pode-se dizer que zero. Eles iam lutar contra quem? Contra o Exército Nacional? Só que assim, na cabeça deles, a tática era o seguinte: a gente solta uma fâsca e a floresta pega fogo. Eu começo isso aqui, o povo está puto. O povo entra. Só que o povo não estava nem aí, o povo estava alienado, blindado. Sem saber direito o que estava acontecendo então aquilo na cabeça deles de que o povo ia se levantar era algo muito improvável, um país dominado já, porque o Brasil é um continente. A referência era Cuba... Cuba é do tamanho do Piauí, em área, território. O Brasil é um dos poucos países no mundo que é continental e o único caso que teve foi a China, que também é um país continental, e aí deu certo lá. Mas, ninguém sabia como as coisas aconteciam na China. Se até hoje não sabe, imagine nos anos 70, que era mais ou menos o que o PC do B queria copiar, o modelo Chinês. Dizimaram a guerrilha do PC do B, e os autênticos... desliga um pouquinho, por favor.

INTERVALO NA GRAVAÇÃO SOLICITADO PELO ENTREVISTADO

Emílio: Uma obra dele é na área de energia, é na região Tocantina. Procura isso, que é alguma coisa ligada com o que seria hoje a CEMAR, que era pública na época e hoje é privada. Uma hidrelétrica...

Maria Luiza: Será que não é a hidrelétrica do Rio Farinha ou a de Boa Esperança? Tenho essas declarações...

Emílio: Possivelmente, se certifica se é essa que eu estou falando. Essa obra foi de uma hidrelétrica e ele foi uma das pessoas que tocou essa obra. Desliga aqui mais uma vez.

INTERVALO NA GRAVAÇÃO SOLICITADO PELO ENTREVISTADO

Emílio: Freitas Diniz em relação à política maranhense. Uma grande contribuição que ele dá é porque nós estamos falando de uma região do planeta, que é a América Latina, que é uma região de concentração de poder, de concentração de riqueza e de falta de democracia, que é uma região que tem aí 500 anos mas de 500 anos é menos tempo quando se vai pensar nessa forma nova, já de república, já muito recente, que tem pouco mais de 100 anos. Então a concentração de poder ainda é muito grande, os espaços democráticos, a vivência democrática ainda é muito pouca.

Aí você imagina o Maranhão, que é a parte pobre do Brasil, a parte mais isolada. Geograficamente isolada, politicamente isolada, com uma concentração de poder muito forte, com uma elite muito atrasada e com muito poder nas mãos. E o Freitas encarou simplesmente um período em que havia uma Ditadura Militar. Então quer dizer, a ação dele, no momento em que ele resolve se confrontar com o governador de plantão na época, abre uma possibilidade de entender um pouco os meandros do poder, porque ele passa a denunciar sozinho. Então ele consegue trazer o Jornal Pequeno, naquele momento, para apoiá-lo, que era aliado do Sarney, que havia apoiado o Sarney, mas o Jornal Pequeno acaba, ainda no comando de seu fundador, que já faleceu há bastante tempo, faleceu nos anos 90, que era o José de Ribamar Bogéa, ele acaba apoiando o Freitas baseado em um princípio, que ele usava o princípio de Voltaire, que o Freitas sempre citava, que dizia que ele podia não concordar com o que você estava dizendo mas que ele garantia o teu direito de dizer. O Bogéa que dizia isso e baseado nisso, de querer garantir a liberdade de expressão, juntou ali a fome com a vontade de comer porque aí teve o Freitas para falar, porque não adiantava ele querer garantir a liberdade de expressão se não tivesse quem falasse. Foi o Freitas que falou e falou quase que só, não é? E quebrou esse silêncio, né? Porque senão as coisas, os abusos do poder, os abusos políticos, administrativos, sociais, a lei de terras, por exemplo, que concentrou a terra no Maranhão, tudo isso o Freitas começa a falar e fala quase que sozinho através do Jornal Pequeno.

Então essa coisa de você ter um ambiente muito antidemocrático, a opinião pública sofre muito por ser sacrificada por conta da concentração de poder que abafa o debate, abafa a opinião pública, abafa a informação, abafa a crítica, abafa a denúncia. Não existe democracia sem isso. Democracia pressupõe isso: crítica, liberdade de expressão, divergência, opiniões contrárias. Isso é uma coisa básica de um lugar civilizado, que não é o nosso caso. Nosso padrão de civilização é baixo, mas a gente só vai se tornar civilizado um dia, se a gente não for viver isso, mas quem vier depois, se a gente começar a criar uma cultura de debate público, de crítica, de

liberdade de expressão e que no caso do Maranhão, o que a Agência Tambor faz hoje aprendeu muito com o que o Freitas fez lá atrás, que o Jornal Vias de Fato fez, também aprendeu com o que o Freitas fez lá atrás, de não se submeter ao poder, não se submeter à esse silêncio, de tentar quebrar esse silêncio, por que tem que ter, com uma questão de interesse democrático mesmo, de ter o mínimo de compromisso com o interesse público.

Ele, no caso dele, fazendo política e no nosso caso aqui fazendo jornalismo, mas há essa interseção entre a comunicação e a política, de tratar do interesse público publicamente. Então esse legado de Freitas de quebrar o silêncio, de estimular a opinião pública é um legado muito grande na política do Maranhão.

INTERVALO NA GRAVAÇÃO SOLICITADO PELO ENTREVISTADO

Emílio: Ele era completamente contra voto nulo. Eu, não sou psicólogo, mas eu tenho essas curiosidades psicológicas em relação às pessoas, e ele tinha formação cristã e dizia que havia rompido com essa formação, mas nesse aspecto do voto nulo ele trazia um conceito cristão porque ele dizia assim “que o maior pecado na igreja é o pecado da omissão”, aí ele voltava para a expressão “pecado”, que é uma expressão cristã, para justificar a posição dele, “esse pecado eu não tenho: eu nunca me omito”. Então as vezes tinha uma barbárie aí, Bolsonaro de um lado e Sarney do outro, uma eleição dessa você tem que votar quase que nulo, você não sabe o que faz. Ustra e Bolsonaro, vai votar como?

Mas o Freitas sempre arranjava um jeito de achar o “menos pior”, mas tem situações que não dá. Aí eu dizia pra ele, era a única pessoa que eu chamava de Doutor e eu não sei por que, acho que era porque eu via os outros chamarem aí eu repetia, aí eu dizia “Doutor Freitas, a eleição é uma conquista nossa, muitas pessoas morreram, vocês lutaram, sua geração lutou, então a gente conquistou o direito de votar. É um direito, não é uma obrigação. Você tem uma obrigação com o Estado de ir para a urna mas você tem o direito de escolher. Se tem duas coisas muito ruins, aí por exemplo, você detesta mocotó e sarrabulho e só tem isso, não vou almoçar, só vou jantar. Tu tens um direito, tem a possibilidade. Então eu dizia, o senhor diz que é contra dogma só que isso virou um dogma para o senhor. O senhor tem um dogma de que não pode anular o voto, além de estar se baseando em um conceito cristão de pecado, o “pecado da omissão”, aí ele ficava me olhando... aí um dia ele concordou: “é, por esses teus argumentos o voto nulo pode valer na frente”, ele me disse.

Porque, por exemplo, na eleição de Holandinha contra Castelo, eu fiz um artigo e eu declarei... disse que achava que era 6 por meia dúzia, uma vez que os dois vem de dentro da Ditadura

Militar, tanto Castelo quanto o Holandão, pai do Holandinha, vieram de dentro da ARENA, era tudo a mesma ideologia, mesma coisa e a questão familiar. Quem mandava em um esquema era Castelo com a filha e o outro era o pai com o filho. O padrão era o mesmo, a ideologia era a mesma, então as consequências iam ser as mesmas. Só que o Freitas vai fazer uma outra leitura e na leitura dele misturava Flávio Dino pelo meio, então aí ele já discordava de mim. Mas assim, a gente tinha uma capacidade de discordar com o maior respeito do mundo, ele respeitava sempre minhas posições e eu as dele. Acho que a gente só não respeitaria um ao outro se o outro fosse se juntar com o Sarney, mas com resto, estava tudo valendo, aqui no Maranhão.

Maria Luiza: Você sabe qual foi o poema de Drummond sobre os autênticos?

Emílio: Sei. Está aqui no livro (**AUTÊNTICOS DO MDB**), lá no final.

Maria Luiza: Nesse aqui?

Emílio: Neste. Esse aqui tu não vais levar agora, depois eu te dou um desse. Esse aqui eu vou te dar um, mas esse aí é da nossa biblioteca. Depois tu te associas à entidade que tu vais ser dona da biblioteca... porque a dona da biblioteca vai ser a entidade. Aí quando eu morrer vocês tomam conta do acervo aí. Tem livro ainda dele lá?

Maria Luiza: Não. Vovó doou.

Emílio: Doou todos?

Maria Luiza: Sim, só tem os documentos que estão comigo.

Emílio: Quando tu terminar, se tu quiser arquivar aqui... Que aí a gente digitaliza. Fica tudo digitalizado. Já tem digitalizado?

Maria Luiza: Eu digitalizei já. Posso te mandar.

Emílio: Aí a gente coloca no site. Porque a ideia é assim, até posso te passar a biblioteca que tem com o nome de uma mulher na América Latina, que ela morreu assassinada e fizeram uma biblioteca para ela. Tem um site. É engraçado como é a esquerda, né? “Não, Emílio, tu tem que homenagear uma mulher negra”, não sei o que e eu digo “não, eu vou homenagear é o Freitas. O Freitas. Homem, branco e nasceu na aristocracia.” Porque é quem tem importância para cá e precisa ser resgatado, porque o regaste a ele, por mais que eu goste dele e tenha sido amigo dele, uma relação de muito afeto; apesar de que ele era uma pessoa emocionalmente muito trancada, e eu também sou, mas eu gostava muito dele. Mas, independentemente da questão afetiva, na questão política o Freitas é muito importante, muito importante.

Por exemplo, meu pai, meu pai tem o trabalho dele, tem o teatro e tal, na área dele. Na área política ele não tem importância, mínima. Quer dizer, tem o trabalho cultural, mas a parte política o Freitas é muito importante. Eu acho que no século XX, no Maranhão, ou pelo menos na segunda metade do século XX, se você pegar 5 maranhenses, é o Freitas e mais 4. Freitas, Maria, Maria da Conceição, mais uns 2. De gente que teve a capacidade de incomodar o poder e de fazer um trabalho pedagógico, de ter repercussão na opinião pública.

Lógico, uma visão a partir da elite, a partir de quem vê de cima para baixo. Essas pessoas conseguiram uma inserção social, uma visibilidade, tem muita gente que faz coisas maravilhosas e são anônimas, né? E quem deixou de ser anônimo, é o Freitas e mais uns 4. Talvez o Ney, porque enfrentou o Vitorino com muita força.

Estou falando dos anos 50 para frente, né, na segunda metade do século XX. Eu acho que ele (Freitas) é uma dessas 5 pessoas que fizeram coisas... só sendo um dos autênticos do MDB, o único Maranhense... esses autênticos do MDB inventaram o MDB, né? Eles inventaram o MDB. O MDB não existia como partido. O MDB foi criado pela Ditadura para fingir que era a oposição, aí de repente com eles, eram uns 20, passou a fazer oposição e depois os comunistas foram para dentro do MDB, convivendo tudo tranquilo. Tinha uma grande amiga do Freitas que era uma comunista, de Pernambuco, que morreu de câncer. Acho que era Cristina o nome dela. Ele se dava muito bem com ela. Assim, isso é no privado. Agora se fala tanto em costumes, a cabeça do Freitas... ele estaria com 90 anos, né?

Maria Luiza: 89.

Emílio: A cabeça dele era muito assim, arejada. Muito aberta. Mais que os homens do Maranhão que tem 70 anos hoje. Ele tinha 90 mas era mais fácil ele se entender com alguém de 25 do que as pessoas que têm 60 hoje. Assim, toda a minha geração é bolsonarista, 50, 60 anos. A cabeça... tudo moralista. O Freitas não era moralista. Pelo menos para mim ele não passava essa ideia. Um cara tranquilo, nunca chegou com negócio de costumes, o cara fazia o que quisesse da vida e ele não entrava nisso. Em relação a respeito à mulher, eu nunca vi um discurso daqueles, formulado como aqueles que ele formulava... e ele não fazia disso uma pregação. Não era uma pregação. Tu sentia ali o jeito que ele ia falando as coisas. Encurtando a conversa, o grau de machismo do Freitas era quase zero. Perto do tamanho do machismo que tem aqui nessa região o Freitas... não sei se é porque teve essa vivência dele no Rio, aí melhorou isso, porque lá tem menos machismo do que aqui... entre as aspas, né? Do jeito que eles adoram o Bolsonaro lá...

Mas talvez a elite carioca seja menos machista, ele conviveu com essa turma lá, não sei. Ele era muito tranquilo assim nessas coisas.

Tu não sabes o que é fundar esse PT... ele fundou o PT há 40 anos, com aquele jeitão dele. Que o Freitas passou a vida com aquela calça escura dele e aquela camisa branca, tu não via ele nem com uma camisa vermelha. E os caras era só bicho-grilo, só bicho-grilo cara... os caras o respeitavam e ele respeitava os caras. É muito engraçado, se tu olhar a foto, essa eu não achei, é um monte de maluco, com a cabeça... e ele lá, no meio. Mas aí tem gente que não entende.

[...] disse assim “ah, o Freitas forçou a ida para o PT”, não forçou não. Era o ideal dele. Só que também o Freitas era muito idealista, as vezes mais do que eu. Então assim, era pragmático para umas coisas mas assim, o PT ele idealizou. Então alguém quer dizer que o PT não é mais o partido dele, é sim. Por quê a Maria Luiza que tinha 15 anos não é a Maria Luiza de 25, nem a Maria Luiza com 35.

Então tu vai mudar tua forma de pensar dos 15 pros 25 e dos 25 pros 35, então as coisas, como ele me dizia, estão em um processo. Estão em mudança. Então é o mesmo PT. Só que, se baseiam pelas teses dele, então a partir do que ele pensou, foi se modificando, porque as coisas se modificam. Então aquele PT que surgiu lá em 1980 não podia ser o mesmo até hoje, não ia ser. Nada é assim. Como ele mesmo ensinou, como se fosse uma seita Freitas Diniz, sabe? Ele me ensinou isso, que as coisas estão em processo.

Então, o processo levou ao agora. Mas “ah, o processo degenerou”, mas eles eram também muito... tinha um apelido para o PT na época que era muito... assim, por ser um partido também cristão, um partido de origem cristã muito forte, muita interferência da igreja católica de base. Não essa igreja católica das catedrais, mas a igreja católica que tinha as comunidades eclesiais de base, tu saca? Tu vai ter que sacar isso aí. Vou te explicar agora. Era um movimento da igreja feito na periferia, entre os pobres. Então os padres se reuniam em frente os pobres e discutiam Jesus Cristo não só a partir da salvação mas um Jesus Cristo que buscava dignidade, que buscava igualdade, que tinha... porque tem uma passagem do novo testamento que diz “bem aventurados os que tem sede e fome de justiça”; então, esses caras, baseados nesse princípio cristão, tinham sede e fome de justiça. Então buscaram a justiça também social, não apenas ficar esperando do céu. Se eu tenho sede e fome de justiça, então eu vou buscar essa justiça. Não é justo eu passar e ver uma criança dormindo na calçada, então eu tenho que lutar contra aquilo ali. Então essa ideologia cristã, que era uma parte da igreja, que seria a esquerda católica, foi muito forte no PT e aí eles eram um pouco assim de que só eles... todo mundo estava sujo e só o PT estava

limpo, o PT tinha essa característica no início. Isso era ruim, né? Por que acabou depois o PT pagando um preço muito alto porque agora, inclusive, dizem “ah, mas vocês não eram os certinhos?”.

Então é contraditório. Essas coisas são contraditórias. Nessas coisas não existe nem o certo e nem o errado, é só o processo mesmo, como as coisas vão acontecendo. Mas o PT foi muito importante para o Brasil, o Freitas participou disso, porque foi primeiro partido que deu protagonismo para o pobre, né. Que pegou aquela empregada doméstica das casas, aquela diarista, que é uma pessoa quase que invisível, ela passou a ter voz. Empregadas domésticas viraram deputadas federais, subverteu a ordem. Você mexeu no tabuleiro. Por isso é que tem um pessoal que até hoje odeia essa coisa do pobre estar lá, essa minha tia que o Sarney visita, tinha um negócio que ela dizia naquele tempo “agora tudo é um tal de direito, direitos, a boca desse pessoal é direitos”. Ela tem uma visão da casa grande, né? Porque tem gente que, nós estamos em 2022, e ainda tem gente que tem essa visão do século XIX assim né, dos empregados... principalmente aqui do Norte.

Então assim, fundar o PT... hoje a gente tem que falar isso com muita calma, até porque eu tenho muito respeito por Perpétua [...] então eu não quero de maneira nenhuma adulterar, porque o Freitas dizia uma coisa, “o maior crime que existe é a desonestidade intelectual”, então eu não tenho... se eu estou fazendo uma biblioteca para o Freitas eu não posso ser desonesto intelectualmente. Então eu nunca vou dizer que o Freitas amava o Lula, agora ele fundou o PT com o Lula. Agora, teria que sentar para que eu desse a minha versão de como é que eu vejo as coisas. Mas, por exemplo, o Freitas se recusou a ir à posse do Lula e uma série de coisas, e eu sou testemunha disso. Como a Perpétua também é. Mas eu sou testemunha de tudo o que ele fez contra a ditadura e a primeira pessoa que me falou do Ustra foi ele. Ele sempre colocou o Ustra como a encarnação da desumanidade e ele, para bater no Sarney, dizia que o Sarney era ligado ao Ustra. Inclusive, ele dizia assim “o Sarney com o Ustra!”. Quer dizer, não está nem no patamar humano, porque o Ustra torturava criança de 4 anos, e é o cara que Bolsonaro coloca na camisa assim “Ustra vive”, tu nunca viu isso na mídia?

Maria Luiza: Infelizmente sim.

Emílio: É, então esse cara... qual foi o único civil que o Ustra acionou como testemunha quando foi processado? O Sarney. Todas as testemunhas do processo... ele foi condenado por tortura. Sequestro, tortura e assassinato. Foi o único militar do Brasil que foi condenado. Ou foi na década de 2000 ou foi na década de 2010, não me recordo agora. Mas no processo dele ele

chamou um civil: o Sarney, para depor a favor dele. Mas o Freitas já tinha me falado disso ó... naquele tempo, depois que acabou a Ditadura, ninguém falava mais nessas coisas. Ditadura, ninguém falava mais. Eu porque fui estudar, mas os anos 80-90, era o carnaval. Era como se fosse assim, teve a pandemia e agora está todo mundo feliz, tem 5 vacinas, liberou, zerou caso, não tem mais tempo ruim. Assim foi com a Ditadura: jogaram a sujeira para debaixo do tapete. Mas o Freitas, quando o conheci nos anos 90, a gente falava de Ditadura como ninguém falava nas nossas conversas. Ele tinha representado, ele tinha sido um autêntico, e eu que sempre gostei muito da história quando conheci ele estava defronte de um privilégio porque jornalista no Maranhão não estuda, não se interessa por nada; e eu fui criado em uma família que dá sempre muito valor a livro, conhecimento e tal, e eu sempre me encantei com gente inteligente e culta, e eu tava defronte de um cara que era uma biblioteca ambulante. Para mim não era nenhum desprazer passar uma hora doando meu ouvido porque aquilo ali era uma aula.

Maria Luiza: Eu lembro quando você ia lá no prédio e vocês ficavam naquele banquinho lá na frente, perto da árvore, e eu ficava lá brincando atrás.

Emílio: Ali no Enseada, né?

Maria Luiza: É.

Emílio: É, ali ele me falou pela primeira vez o negócio de Deus. Mas hoje eu rezo, eu não sei se ele rezava no fim da vida porque ele me contou uma vez, a família dele é católica toda, né? E aí estava um pessoal desesperado, tinha alguém morrendo na família, aí ele disse assim “Reze, reze. Rezar é bom porque rezar conforta”, eu não sei se ele adotava isso para ele, né?

Maria Luiza: Eu acho que não, mas ele dizia isso para vovó, porque ela acredita nessas coisas então ele dizia que fazia bem ela rezar para se confortar.

Emílio: Pois é, na pandemia eu ficava aperreado, eu voltei a rezar, porque ele que me fez parar de rezar. Mas eu continuo com a mesma dúvida, só que ele dizia o seguinte, que a dúvida é a dúvida, não é fé. Se eu rezo, eu não rezo na fé, eu rezo na dúvida. É como se fosse um mantra infantil, né? Uma coisa infantil de buscar um conforto. Vou ter que me agarrar, nisso né? Porque eu não tenho também a sofisticação... o Freitas era muito sofisticado, o cérebro dele era muito sofisticado. Só ele sabe como lidava com as coisas dele, que eu fico puto quando dizem que ele é doido. Ele é doido? Quem são os normais? O normal é ser bandido? Isso é normal?

Maria Luiza: Como vocês se conheceram?

Emílio: Assim, eu gosto muito de política, né? E ele também, então foi isso. Eu gosto muito de política, desde pequenininho eu ficava ouvindo programa... então a política foi uma coisa... eu gosto muito de futebol, que ele não gostava, e de política. Nos anos 90, tinha me formado em jornalismo e eu gostava de política e tal, aí eu o conheci. Aderson [Lago] dizia que ele era um gênio quando a gente se conheceu. Depois, quando as coisas foram acontecendo, aí ele achava que o Freitas estava doente mentalmente, mas porque o Freitas não abria. Eu o entendia. A questão da intransigência não é loucura não, é só uma característica. A pessoa pode ser intransigente, e ser intransigente no Maranhão não é difícil não, porque tem uma coisa na política que é um grau de cinismo, você entra em um grau de cinismo que, por exemplo, em relação ao Lula e o Sarney ele não conseguia ter esse cinismo. Você tem que ser um pouco cínico e ele não conseguia fazer isso. Mas ele pagou um preço muito alto, talvez assim, pelo temperamento dele ser muito isolado, muito fechado, muito pouco sociável. Eu acho assim, que a tua avó foi um achado para ele, eu a comparo com a mulher do meu pai, é engraçado porque ela e a mulher do meu pai é mais ou menos a proporção do meu pai com o Freitas. [...] Ela está muito mais aberta para o mundo do que ele, que ficava só ali com aquela leitura de jornal, era a vida dele, e ele conversava muito com a tua outra avó, a Luna, que era professora da UFMA, era uma das poucas pessoas que eu sei que ele conversava. Ainda com o pessoal da Ney Bello, falava da velha política lá, dos anos 80... a vida é misteriosa com essas coisas.

Maria Luiza: Ele chegou a comentar com você sobre a relação dele com o Ulysses?

Emílio: Sim, sim. Essa parte aí é mais fácil de você achar mas, sendo bem objetivo, o Ulysses era do setor mais conservador do partido.

Maria Luiza: Aqui, tem esse telegrama... “Meu caro Freitas, desde ontem que o procuro, liguei para sua antiga residência onde me deram o telefone de seu irmão. Este telefone não respondeu as vezes que para lá disquei. Receba um abraço. Nós o conhecemos, a câmara e o congresso o conhecem. E porque o conhecem, o respeitam. Você tem toda a solidariedade do presidente e do MDB. Abraços do amigo, Ulysses Guimarães.”

Emílio: Qual a data? Maria Luiza, a gente tem que conseguir as informações do jornal “O Movimento” ...

Maria Luiza: 1972.

Emílio: Tu não sabes o contexto?

Maria Luiza: Ainda não.

Emílio: Entendi... minhas calças são frouxas né, aí eu, desligado, não dou conta de nada,. Uma vez eu, viajando conversando com ele, e ele conversando comigo, a gente ia saindo ali do meu trabalho no Calhau, eu estava no meio do pátio e ele me fala “Você está quase nu!”, minhas calças já estavam... ele, pequenininho, deu conta, né? Uma figura...

[...] Eu não tenho ideia do que ele escrevia no jornal “O Movimento”, também tinha muita curiosidade. Em relação a isso ainda, ele era uma biblioteca ambulante, né? Então assim, tu tens o ponto de vista de uma parte, eu de outra, tem coisas ainda que a gente ainda não conhece... a história dele é muito rica.

APÊNDICE F – ENTREVISTA COM EMÍLIO AZEVEDO

Arquivo: Entrevista 05 – Tempo de gravação: 1 minuto e 37 segundos.

Realizada em 05 de abril de 2022.

Maria Luiza: Pode repetir para eu gravar?

Emílio: Freitas Diniz, ainda na política no Maranhão. Algo que tem que ainda ser pesquisado é a disputa que houve, talvez eu possa estar com a data errada... no começo dos anos 70 ou no finalzinho dos anos 60, ali entre 69 e 71, pelo controle do MDB no estado. O Sarney tinha um candidato, que era o então deputado José Burnett, e o Freitas Diniz também disputou. O Sarney queria que o Burnett ganhasse que, com o Burnett ganhando, o Sarney ficaria com os dois partidos sob controle do Sarney. O Burnett era uma espécie de agente do Sarney no MDB naquele momento.

E o Freitas consegue ganhar a eleição, com a diferença de um único voto. Ele virou esse voto, virou no papo. Ele escondeu os delegados que iam votar para que eles não fossem pressionados, não fossem subornados, não sofressem algum tipo de ameaça ou de chantagem. Ele ganha essa eleição, com isso ele preside o MDB e possibilita que o MDB possa ser um espaço de oposição ao longo dos anos 70, inclusive sendo um espaço para que a juventude lançasse uma candidatura em 78, uma candidatura de esquerda, que foi o movimento “oposição para valer” que foi feito por dentro do MDB. Esse movimento só foi possível... Maria Aragão participou desse movimento, uma série de figuras importantes... porque o MDB estava na oposição. E quem garantiu esse MDB na oposição foi Freitas Diniz, naquele momento praticamente sozinho.

APÊNDICE G – ENTREVISTA COM NEY BELLO

Arquivo: Entrevista 06 – Tempo de gravação: 56 minutos e 29 segundos.

Realizada em 13 de abril de 2022.

Hora: 16:00.

Local: Residência Pessoal.

Ney Bello: Está gravando?

Era um dos secretários [Freitas Diniz] 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... inclusive no sistema de planejamento, pois havia uma empresa estadual de planejamento, ele é quem ia dar os pontos de vista dele, a discussão dele lá.

Eu o considerava, eu junto da corriola lá, do pessoal lá, eu era muito mais novo, mas o Dominginho era um dos caras mais inteligentes que eu conheci. Eu digo para as pessoas: dos três mais inteligentes que eu conheci, um era o Dominginho. Ele era muito inteligente. Quando ele estudava, queriam que ele continuasse estudando só matemática pura, para você imaginar o tipo de raciocínio dele. Era pragmático. De decisão. De procurar solução. Felizmente ele deixou matemática pura e foi fazer civil, se não ele estaria até hoje fazendo cálculo, mas ele era fenomenal.

Maria Luiza: Certo. Primeiro, eu queria saber onde o senhor nasceu, a sua idade, no que e onde o senhor se formou.

Ney Bello: Eu sou engenheiro civil, nasci em São Luís mas toda a minha família é de São Bento, na baixada maranhense. Estudei no Marista, no Liceu e no Rio de Janeiro. Quando papai foi eleito deputado nós todos fomos para lá. Depois, me formei em engenharia civil na Escola Fluminense. Foi aí que eu conheci o Dominginhos, eu era estudante e o Dominginhos já era formado, aí o Dominginhos veio para cá depois para assumir o sistema rodoviário.

Eu trabalhei muitos anos, 30 e tantos anos, eu acho, no Estado, na secretaria de Obras Públicas. Fui todos os cargos lá dentro e me aposentei, inclusive, como secretário. Hoje estou sem fazer nada, aposentado.

Maria Luiza: Então o senhor o conheceu lá no Rio?

Ney Bello: Conheci, no apartamento da Domingues Ferreira, conversando com papai sobre implantação do Plano de Governo no sistema rodoviário porque papai ia assumir o governo em 60. Faz 60 e quantos anos?

Maria Luiza: 62.

Ney Bello: 62, né? Aí conheci o Dominginhos, discutindo isso. Papai tinha um Plano de Governo, das ideias dele, e pediu para Dominginhos estudar para implementar, aí ele veio a implementar esse programa, que originou o primeiro Plano... não me lembro o nome exato... eu tirei uma cópia para você. Plano Rodoviário Estadual do Maranhão. Isso foi trabalho do Dominginhos: o primeiro Plano Rodoviário transformado em lei. Tem aqui, ele como diretor já, apresentando o Plano de Governo.

Maria Luiza: O senhor tem esse plano completo?

Ney Bello: Eu tenho. Mas eu tirei umas cópias para você, de umas coisas mais técnicas para você, se você quiser...

Maria Luiza: Sim, eu quero. Obrigada.

Ney Bello: Aí o Dominginhos veio a implantar essa ideia de plano e fez o Plano Rodoviário que existe até hoje. Se você olhar o sistema rodoviário hoje ainda é o planejamento do Dominginhos, só que naquela época existiam 130 municípios e hoje tem 217. Ou seja, um monte de povoado daquela época se transformou em município, então se você olhar o Plano Rodoviário, olha como era... era muito menor porque as sedes municipais eram quase metade.

Maria Luiza: Então vocês trabalharam juntos, certo? Onde e quanto tempo?

Ney Bello: Trabalhamos. Nós trabalhamos... no governo, quando terminou o governo... no final do governo, eu já estava formado mas não trabalhei direto com ele, era extraoficialmente. Era para olhar um negócio, discutir com ele... Não tinha uma função específica. Aí terminou o governo e ele se meteu na política, aí nosso contato passou a ser quase que diário, por causa da política, mas deixou de ser técnico. Ele também praticamente abandonou a engenharia para ser Deputado Federal. Chegou a ser um dos cinco melhores deputados do Brasil naquela época. Ele era fantástico.

Maria Luiza: O que eu queria lhe perguntar, é basicamente isso: a pesquisa é sobre as intervenções que ele realizou em São Luís. Esse período em que ele esteve à frente do DER, trabalhando com seu pai, e no governo Matos de Carvalho, que foi um pouquinho antes. Estou

tentando entender também se ele pegou o plano do Ruy Mesquita, reformulou e colocou em prática ou se ele criou um novo para o governo do seu pai.

Ney Bello: Não, o plano de Ruy Mesquita é o da ilha de São Luís. Ruy Mesquita não tem plano para o Estado do Maranhão. O de Dominginho é 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 realmente muito boas as propostas de São Luís feitas por Ruy Mesquita; mas foi ele [Freitas Diniz] que abriu e implantou essas rodovias. Essa estrada que você passa aqui, a Holandeses, foi Domingos que abriu, até lá em cima. Não chegou a ir à Ponta do São Francisco porque tinha aquele negócio de passar o mar ali defronte de onde é hoje aquele shopping... qual o nome? Tinha um impedimento de passar ali...

Maria Luiza: Tropical?

Ney Bello: Isso, o Tropical. Aquilo tudo é um aterro que fizeram depois, posterior. Mas essas avenidas, quem abriu foi Dominginhos. Maracanã e tal, era do projeto mas Ruy Mesquita não implantou, quem implantou foi Dominginhos. Esse negócio de Guaíba aqui, essa estrada que vai para a Maioba, isso tudinho quem implantou foi Dominginhos. A implantação. O projeto está no plano de Dominginhos mas o inicial é de Ruy Mesquita. São Luís, só. No Estado do Maranhão é tudo Dominginhos. Está dando para entender ou está confuso?

Maria Luiza: Está dando para entender. É exatamente isso que estava buscando e estava com muita dificuldade para encontrar estas informações e agora o senhor está me falando, eu não sabia onde procurar.

Ney Bello: Então, foi isso que ele fez. Ele implantou São Luís, fez variações realmente mas, na essência, não é de Haroldo Tavares, é de Ruy Mesquita, que Dominginhos implantou e fez algumas variações. Agora, do Estado, total, foi Dominginhos que fez o primeiro Plano Rodoviário do Estado que é este aqui que eu lhe mostrei a capa, que pega todas as estradas.

Maria Luiza: Todas as estradas, pontes e também várias hidrelétricas...?

Ney Bello: As pontes! Se você saía daqui não tinha ponte em Bacabal, em Pedreiras... Só para lhe dizer, bem aí... foi Dominginhos que fez a ponte de Pedreiras, foi Dominginhos que fez a ponte de Bacabal e por aí vai aos montes. Eu não tenho mais de cabeça porque já... mas essas pontes foram outro negócio, porque Dominginhos tinha o curso de grandes estruturas. Poucos engenheiros têm isso. Ele tinha o civil e grandes estruturas em concreto armado. Dominginhos tinha esse curso.

Maria Luiza: O senhor sabe onde ele fez esse curso?

Ney Bello: Na Nacional de Engenharia.

Maria Luiza: A mesma em que ele se formou.

Ney Bello: A mesma em que ele se formou. Ele era bom, o Dominginhos. Em mais o que que eu posso lhe ajudar?

Maria Luiza: O senhor sabe o nome da construtora que ele tinha?

Ney Bello: Tinha... Eu sabia o nome. Eu não tenho mais cabeça...

Maria Luiza: Tudo bem, eu estou esperando as ARTs dele do CREA para ver se consigo mapear dessa forma...

Ney Bello: Eu não me lembro mais... ele chegou a trabalhar, com isso e tal, e depois abandonou quando entrou para ser o chefe do serviço, mas eu não me lembro mais... Eu pejei com ele para ele escrever um livro mas ele sempre dizia “depois, depois” ... Eu dizia “ô rapaz, depois tu não vai poder...” e ele dizia “não, depois”. Nunca fez. Eu fiz força demais.

Maria Luiza: Qual a sua visão sobre o trabalho dele como engenheiro e como político? Quais as contribuições maiores dele?

Ney Bello: As duas contribuições são fantásticas. Como engenheiro, ele ordenou o sistema rodoviário do Maranhão. Foi ele quem criou as diretrizes básicas... isso que tem hoje... eu tenho até um mapa aqui, se você quiser eu lhe dou, é recente, 2006. Se você pegar, é mais ou menos isso dele. Só que com muito mais municípios, tem muito mais trecho de estrada, daqui para ali, daqui pra cá, que naquela época, como eu lhe disse, 130, hoje, o que era povoado já é município e tal, alterou.

Então, ele como engenheiro foi fantástico no plano de ordenar todo esse sistema rodoviário porque em todo governo que existia, se fazia só um pedaço daqui para ali, não existia conexão. Então você não tinha... Tanto é que ele teve que fazer um negócio no DER que era basicamente “o que você tem que fazer para visitar São Luís?” pega estrada tal, pega estrada tal... eu tirei cópia, está por aqui. “Roteiro de Viagens no Maranhão”. Para ir para tal município, você pega por aqui... porque era tudo soltado. Você fazia de um município para o outro por questões políticas. Aí ia para outro trecho... era tudo solto.

Ele quem ordenou, fez o planejamento de plano de governo rodoviário, aprovou na assembleia e ficou “Plano de Governo do Estado do Maranhão” que é esse que eu lhe mostrei, tem até os dizeres dele, “...palavra do engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto”, ele apresentando o plano. Depois você lê.

E como político ele foi coerente com ele mesmo até o final. Não mudou nadinha. Eu dizia “Domingos, isso não vai dar certo...”, e ele “Mas tem que ser, o negócio está certo é por aqui”, aí eu dizia “Mas assim não vamos conseguir...” e ele “Mas tem que ser”. Ele foi, manteve o ponto de vista dele e aconteceu o que estava previsto, que ele também sabia que ia acontecer.

Uma vez passamos uma noite lá em casa somando votos, só eu e ele, terminamos de madrugada. Somando 2 votos aqui, 25 ali, 10 aqui... naquele tempo que... era apurado voto por voto. De madrugada, somando, ele disse “É, não deu. Eu não me reelegi” e eu disse “Pera aí rapaz, vamos ver o cociente...” e ele disse “não, não dá”, realmente, esperei o cociente dois, três dias depois, saiu a totalidade e não deu. E ele manteve o ponto de vista dele. Na eleição, ele não abriu. Ele era muito coerente, era uma personalidade firme, correta, digníssimo, honestíssimo, sofreu por isso um bocado, mas manteve os pontos de vista dele.

Maria Luiza: O senhor se lembra da eleição para presidente regional do MDB, que ele ganhou do José Burnett? O senhor lembra o ano? Por que eu falei com o Emílio e ele disse que ele chegou a esconder os deputados para eles não serem subornados, ameaçados...

Ney Bello: Foi, foi... eu não me lembro o ano mas foi. Chegaram na hora, está aqui o voto, não tem mais discussão. Se abrisse, perdia, porque a pressão era violenta.

Maria Luiza: O Emílio me falou que a diferença foi de um voto, que ele conseguiu virar na conversa e conseguiu se eleger...

Ney Bello: Foi. Estavam querendo tomar o MDB dele e ele lutou, escondeu o pessoal... a pressão para mudar voto. Já tinham levado uma porção, ele tinha uma maioria imensa e terminou com um voto só... se ele abre, tinha perdido.

Maria Luiza: As outras perguntas que eu tinha era se o senhor conhecia esse Plano Rodoviário de 65 e se ele foi importante para a atuação dele como engenheiro.

Ney Bello: Esse Plano Rodoviário, até hoje... mil pessoas vão dizer que não é, mas é, você não muda uma cidade de local para dizer “não, não foi essa, foi aquela dali”, é o plano do Dominguinhos, como eu lhe disse, na época com uma porção de povoados que foram ligados também. Mas o plano, a essência do plano, que é esse que eu lhe mostrei, é o dele.

Olha aqui, Estado do Maranhão, mapa rodoferroviário... Ainda era mapa rodoferroviário! Para você ver, na época. Esse aqui é o de Domingos... e aquele negócio que eu lhe disse, para mostrar como era tudo solto... isso aqui é porque é um papel enorme, até para tirar cópia é ruim, tirei para lhe dizer por que as cidades eram tudo soltas e ele que fez as conexões.

Isso aqui é a origem do negócio... 7 discursos, isso é política. O discurso, é para ser o quinto, se não me engano. Então, isso aqui é o que foi para implantar e resultou que ele fez um Plano Rodoviário. Não é isto, isso é uma ideia de implantar que ele concluiu com o plano, que é uma coisa muito mais ampla. Esse aqui é o quinto, 'parte referente ao plano rodoviário a cargo de Domingos de Freitas Diniz Neto'...

Maria Luiza: E a respeito da atuação dele na parte de energia e na CAEMA?

Ney Bello: Na CAEMA? Estava um problema de água em São Luís, que não tinha. Não tinha ITALUÍS, ITALUÍS foi muito depois... nem se imaginava, na época. Então, ele foi para lá e resolveu o problema do Sacavém, tirou aquele bando de máquina antiga, ainda era da ULEN, não lembro o nome... de motores de caldeira, e implantou bombas modernas, normalizou o sistema de abastecimento de água de São Luís. Foi Dominginhos que fez isso. Ninguém dava solução, teve uma briga entre os políticos, e Dominginhos, que era rodoviário, teve que ir para lá resolver isso.

Na CEMAR foi outro negócio desses, inclusive ele foi o representante do Estado na hidrelétrica do Rio Farinha, no Maranhão. Ele é quem implantou, ele que era o chefe. Quer dizer, nos serviços fundamentais do Estado, Dominginhos estava lá. Era a peça fundamental nos três setores: energia, transporte e água.

Maria Luiza: Mas como ele conseguiu chegar nesses cargos tão cedo? Por que ele chegou do Rio de Janeiro e foi logo para o governo Matos de Carvalho...

Ney Bello: Ele já veio no governo. Os tios dele também eram políticos de Araiões, Edson Freitas Diniz e Benedito Freitas Diniz, então ele vinha para cá e naquela época o grande empregador era o Estado. Mas ele sempre foi referência, sempre se destacou. Aí, veio no governo Matos de Carvalho e no governo seguinte já entrou como Diretor Geral do DER, que na época era uma das maiores secretarias do Estado, só perdia para que? Finanças e Educação... ou era no nível de Finanças e Educação, porque a rodovia é que era estrada... Não tinha secretaria de infraestrutura, era de Viação e Obras Públicas.

Era Obras Públicas! Rodoviária era o DER, digo rodoviária mas não era, era Departamento de Estradas de Rodagem. O Dominginhos que foi chefe e ele é quem implantou tudo isso. Agora a atuação dele no rodoviário é que levou ele para a CEMAR, que ele era entendido, e levou ele para a água, onde ele entendia também. Dominginhos era um engenheiro muito bom, tecnicamente Dominginhos era bom. Tinha curso de grandes estruturas! Não era pouca coisa na época não.

Maria Luiza: O senhor se lembra se essa estrada que vai para o Olho d'Água foi ele quem fez?

Ney Bello: Qual?

Maria Luiza: A que vai para o Olho d'Água.

Ney Bello: Essa antiga? Que vem do Anil? Essa estrada já existia, era do tempo não sei de onde, é muito antiga. Ele fez foi abrir e pavimentou o início dela. Foi Dominginhos, pelo DER, que construiu os reservatórios de asfalto do Estado, e depois usaram para pavimentar São Luís todinha. Ele nunca usou, mas ele que fez. Ele não conseguiu comprar o asfalto, naquele tempo só comprava da Petrobrás e com autorização Federal, e ele não conseguiu por questão política. Mas os depósitos estavam aí, depois compraram e usaram os depósitos, nunca disseram que foi ele que fez, mas foi Dominginhos que fez.

Maria Luiza: A maior parte das coisas ninguém diz que foi ele que fez. Têm várias coisas registradas por ele, dizendo que ele que fez, mas as pessoas tomaram posse depois. Sarney, vários governos depois...

Ney Bello: Exatamente. Esse asfalto Sarney tomou posse e com dois meses estava asfaltando São Luís! Da onde? Esse aterro, o aterro... não o aterro, a passagem... Aquilo é um erro técnico, Dominginhos brigava que se zangava, ele mandou fazer um projeto, que era uma ponte ligando... você sabe onde é o Hospital Geral?

Maria Luiza: Sei.

Ney Bello: Ligando do Hospital Geral ao outro lado, no Bacanga. Essa era a travessia que ia ser feita para interligar o lado de lá com o daqui. [...] Aí fizeram uma terraplenagem, todo tempo você anda lá e aquilo vai romper um dia. Quando? Não sei, mas aquilo é instável. Aquilo é um aterro em cima de 33 metros de argila mole, orgânica, então vai romper um dia, mas ficou lá.

Maria Luiza: O senhor se lembra dele falando alguma coisa sobre causa ambiental ou questão ambiental?

Ney Bello: Ele tinha isso na cabeça, até ficava irritado quando via um moleque com aquelas baladeiras para matar passarinho... ele ficava irritado. Mas nunca soube que ele tenha trabalhado nisto, com meio ambiente. Mas ele era conservacionista, lutava por isto pessoalmente, como pessoa. Nunca vi como fazendo parte do governo ou tratando de assuntos deste tipo, mas ele viva elogiando parentes dele que conservavam negócios no interior, não sei onde, que ninguém podia usar espingarda dentro da mata, nem cortar pau com machado, isso é verdade. Mas nunca o vi trabalhando em termos públicos a favor.

Maria Luiza: Ele fala, em um artigo, que foi secretário interino da Secretaria de Viação e Obras Públicas, o senhor sabe em qual momento foi isso? O ano?

Ney Bello: Eu acho que foi com a saída de Ruy Mesquita, por que, enrolou? É Dominginhos! Acho que foi com a saída de Ruy Mesquita da Secretaria de Viação e Obras Públicas, SIVOP na época, que ele entrou e depois saiu.

Maria Luiza: E ficou só no DER depois?

Ney Bello: É, ele era efetivo do DER, mas respondia pela CEMAR; pela CAEMA. Baixavam um decreto e diziam “resolva isso aí!”, aí ele resolvia.

Maria Luiza: O senhor sabe alguma coisa a respeito desses serviços de consultoria que ele prestou depois, quando ele começou a atuar mais na política? Ele fala muito em artigos que ele prestava estes serviços.

Ney Bello: Ele trabalhou nisso mas eu não tenho essas informações. Nessa época nós tratávamos só de política. Eu não estou por dentro e nem ele estava muito interessado, porque ele nunca me tratou sobre isso...

Maria Luiza: Nas coisas que falam do governo de seu pai, ele menciona um conjunto habitacional onde ele foi fiscal, que é o do Caratatiua, e depois ele fala de um outro conjunto que também foi feito neste governo, com mais umas 150 casas, o senhor saberia qual foi ou se ele participou disto?

Ney Bello: Os dois conjuntos que foram feitos foi Alemanha e Caratatiua, se ele participou, e eu não tenho este conhecimento, foram estes dois conjuntos. Feitos só com recursos do Estado, pelo IPPEM, que era para funcionários públicos.

Maria Luiza: Ele fala desse do Caratatiua, que ele foi fiscal, e fala desse segundo, com casas geminadas, mas ele não dá detalhes...

Ney Bello: Casas geminadas é no final da Alemanha, onde tem uma série de casas geminadas. Então é ali. O da Alemanha, já na segunda fase. Teve o da Alemanha na primeira fase e depois o da segunda fase.

Maria Luiza: Acho que agora a gente pode falar um pouquinho da vida dele na política. Como o senhor descreveria a atuação dele na política? As contribuições dele, para o Brasil, no caso.

Ney Bello: Politicamente, ele se tornou uma figura mais importante a nível nacional do que local. Ele se tornou um homem importantíssimo em termos nacionais e, aqui, não teve o respaldo, porque nós estávamos, na época, nós e ele, e a família Freitas Diniz, na oposição, brigando contra. Então ele não teve o respaldo para se manter. Mas, no sul... ele era tão importante que chegou a ser eleito um dos cinco deputados mais importantes do Brasil, votado por todos os jornalistas da Câmara dos Deputados daquela época. Ele era coerente. Foi o primeiro, não sei se você sabe disso, foi o primeiro tesoureiro do PT. Saiu rompido com o Lula porque teve um problema que Lula queria segredo e ele disse “eu não admito e estou fora!”.

Tinha se formado o PT, estava no auge, ele disse que o Lula havia recebido um dinheiro que não devia e passou fora da tesouraria, aí ele pediu demissão. Pediram para ele não declarar que estava fora até conseguirem fazer uma recomposição, aí fizeram uma reunião um ou dois meses depois, aí ele saiu e botaram outro. [...] Ele não admitia negócio fora do legal, dos trâmites. Ele era muito coerente, tanto é, na primeira eleição de Lula, veio um convite para ele ir. Ele largou-lhe um telegrama daqui anarquizando que não ia, eu digo “não faz isso, Dominginhos” e ele “não!”, não perdoou.

Maria Luiza: Deixa eu lhe mostrar um telegrama do seu pai para ele...

Ney Bello: Para o nosso Pereira... Pereira era o coronel Pereira, era o líder do estado na assembleia... Esse diretor do DER é um idiota que mandou, depois ele caiu realmente, mandou trazer um D8, um D8 pesa 18 toneladas, em uma caçamba que carrega 5.000kg. Quer dizer, estava totalmente por fora...! [...] Eu lhe disse, energia, água e rodoviária... ele nunca se meteu só com saúde e educação... [...] Essa é a carta de despedida, né? Foi no final do governo, agradecendo os serviços.

[...]

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.

Maria Luiza: O senhor lembra quem trabalhou com ele nessa época? O senhor lembra de alguns nomes?

Ney Bello: Os mais importantes... Alvim, já morreu. Profeta, já morreu... [...] Ele fez ponte como o que! [...] Ele foi do Santo Inácio, na época, o Santo Inácio era o top do Rio de Janeiro. Santo Inácio, lá em Botafogo. [...] Ele se formou em 57... eu me formei em 64, quando ele saiu eu ainda não tinha entrado.

[...]

Ele fez um artigo uma vez... acho que era “Dona Roseana e seus dois maridos”, aí ele disse “eu estou esperando Sarney vir em cima de mim” ... aí depois ele disse “rapaz, não veio”. Aí ele pegava esses negócios, ia no jornal e pagava para publicar.

Maria Luiza: Falando sobre pagar, o senhor lembra de obras que ele tenha feito com dinheiro próprio?

Ney Bello: Dinheiro próprio você diz dele?

Maria Luiza: Dele mesmo.

Ney Bello: Não, não lembro... o Dominginhos era muito reservado na parte pessoal, com quem mais ele se abria era comigo e eu não tenho essa informação. [...] Ele também era o representante do Estado do Maranhão junto à construção da Barragem de Boa Esperança, ele era o representante do estado. E ele me disse “eu vou pedir demissão porque se eu for para lá eu vou meter o pau em todo mundo”. [...] Ele fez parte da COPEMA, essa COPEMA que fez o planejamento do estado... também não existia na época, a COPEMA que começou a fazer...

Maria Luiza: O senhor conheceu a família dele?

Ney Bello: Os tios eu conheci, os pais não eram daqui... mas ele deixou nome. [...] Dominginhos, com quem mais conversava, era comigo, e eu estou lhe dizendo que ele era reservado... imagine com outras pessoas...

[...]

Maria Luiza: Eu tinha uma ideia de que ele tinha pegado mais o plano do Ruy Mesquita e trabalhado na reformulação. Mas, pelo que o senhor me disse, ele meio que pegou esse do Ruy Mesquita e incorporou ao dele, com as reformulações...

Ney Bello: Ruy Mesquita era só São Luís. Dominginhos é quem pegou, fez umas alterações, mas o básico é de Ruy Mesquita. Ele mesmo me dizia. Tinha uma porção de obras que ele mudou tudinho, para outro tipo de bueiro, mudou coisas para ponte, o traçado... isso em São Luís. Mas estado do Maranhão é só ele, não tem conversa.

Maria Luiza: Ainda que ele tenha tido uma atuação ativa como engenheiro de mais ou menos 10 a 15 anos, o senhor acredita que ele tenha contribuído significativamente, certo?

Ney Bello: Muito. Foi ele quem ordenou todo o sistema rodoviário do Maranhão... ordenado ou elaborado de uma maneira técnica foi Dominginhos, o resto é conversa.

Maria Luiza: O senhor acredita que se ele tivesse continuado no ramo nós teríamos alcançado uma outra realidade?

Ney Bello: Teria sido mais racional. O plano é o mesmo mas ficou tudo desordenado. Por exemplo, esse da travessia que lhe falei, da universidade para o lado de lá, aquele aterro é um absurdo. Aquilo esgota, enche e está todo tempo consertando. Aquilo está flutuando em cima da lama. Dominginhos se zangava com aquilo. Mudaram até a calha do rio e passaram para o lado de lá, para fazer as comportas para o lado de lá. [...] Uma obra que ele cancelou foi a da ponte do São Francisco, estavam fazendo como caixão de concreto, que era por explosivo... aí ele mandou parar porque aquilo já era ultrapassado. Matos de Carvalho havia começado com Ruy Mesquita e o Dominginhos fez parar, não tinha futuro aquilo ali, não se usava mais... era estaca Franki, na época, aí ele não conseguiu financiamento para fazer... tanto que essa estrada que ele fez, a Holandeses, era para unir, mas parou lá em cima... não conseguiu unir porque não tinha a ponte e nem o aterro ali defronte o shopping.

APÊNDICE H – ENTREVISTA COM PERPÉTUA FREITAS DINIZ

Arquivo: Entrevista 07 – Tempo de gravação 33 minutos e 01 segundos.

Realizada em 02 de maio de 2022.

Hora: 20:00.

Local: Residência Pessoal.

Maria Luiza: Qual seu nome, sua idade e o que você faz da sua vida?

Perpétua: Estou aposentada. Meu nome é Perpétua Gonçalves Medeiros Freitas Diniz e nasci em Presidente Dutra, em 06 de setembro de 1959.

Maria Luiza: Como vocês se conheceram?

Perpétua: Fomos apresentados por uma amiga em comum, aí começamos a conversar e depois namorar.

Maria Luiza: Nessa época ele ainda estava à frente de algum cargo público? Participando de alguma comissão?

Perpétua: Ele trabalhava como assessor na câmara.

Maria Luiza: E depois disso ele trabalhou em algum outro cargo público? Alguma coisa na área de engenharia?

Perpétua: Não.

Maria Luiza: Nem consultoria à distância?

Perpétua: Fazia, mas eu não sei para onde. Era para uma empresa em São Paulo.

Maria Luiza: Você se lembra o nome da construtora que ele tinha?

Perpétua: Não.

Maria Luiza: Você sabe o que ele fazia nessa construtora?

Perpétua: Ele era sócio. Faziam estradas, só estradas.

Maria Luiza: Ele chegou a lhe falar alguma coisa sobre o que ele fazia no governo Newton Bello? Cargos, obras...?

Perpétua: Ele foi secretário... falou de obras mas eu não lembro.

Maria Luiza: Foi secretário de que?

Perpétua: O mais importante... ele era do DER. Cemar... Caema... Não lembro direito, ele me contava muita coisa.

Maria Luiza: Você lembra de alguma ponte que ele tenha feito? Alguma obra significativa?

Perpétua: Aquela do Caratatiua... como é o nome? Governador Newton Bello. Ele construiu estrada, a estrada que vai de Presidente Dutra para Colinas... aquelas estradas em Presidente Dutra tudo foi ele quem construiu.

Maria Luiza: Você sabe quais comissões ele participou do Governo Federal, além da de Minas e Energia e a de Valorização da Amazônia?

Perpétua: Não...

Maria Luiza: Em relação à família dele, quando os pais dele morreram?

Perpétua: Eu não lembro... até outro dia eu tinha a certidão de dona Florzinha... O seu Silvio morreu primeiro... A Fátima [irmã dele] vai saber responder isso, eu não me recordo.

Maria Luiza: Ele mantinha contato com os irmãos dele?

Perpétua: Não.

Maria Luiza: Quantos eram?

Perpétua: 14. 10 com a mãe dele e 4 do pai dele com outra mulher... mas tiveram uns 4 antes... 18... Não sei. Eram muitos.

Maria Luiza: Ele gostava de escrever artigos para jornais, quais eram?

Perpétua: Jornal Pequeno e Imparcial.

Maria Luiza: E fora de São Luís?

Perpétua: Ele mandou uma vez uma coisa para a Folha de São Paulo... não sei se era uma carta... eu não me lembro bem.

Maria Luiza: Ele também escreveu para o Vias de Fato, não é?

Perpétua: Sim, e para a coluna de Walter, toda semana. Jornalista Walter Rodrigues. Ele escreveu muitos artigos para ele.

Maria Luiza: E esses artigos eram só sobre política ou tinha algum outro assunto?

Perpétua: Só sobre política. Todos eles sobre política. Bons artigos. Eu não sabia que ele ia morrer tão cedo, se não tinha escrito, gravado, sei lá... tudo o que ele conversava. Mas infelizmente...

Maria Luiza: O que você sabe sobre o curso que ele fez de superestruturas?

Perpétua: Nada. Só sei que ele foi um ótimo aluno, muito estudioso. Quando ele foi estudar no Rio, logo que passou no vestibular, começou a dar aulas particulares porque não queria mais receber mesada do pai. Aí começou a dar aula particular para os filhos de gente rica, ele se mantinha lá com esse dinheiro das aulas que ele dava.

Maria Luiza: E a fortuna que tinha a família dele?

Perpétua: Era da família dele, não era dele.

Maria Luiza: E como ele usou a fortuna dele para financiar as campanhas dele depois?

Perpétua: Depois ele ficou rico com essa construtora que ele tinha. Não foi nada da família dele.

Maria Luiza: Você sabe quantos anos durou a atividade dele nessa construtora, antes dele vender?

Perpétua: Pouco tempo. Eu acho que foi só... construíram a Belém-Brasília... eu não conhecia ele na época, óbvio...

Maria Luiza: Mas isso foi logo que ele chegou do Rio?

Perpétua: Foi novinho, 20 e poucos anos que ele ficou milionário. 27... 25 anos, por aí...

Maria Luiza: Só construindo estrada?

Perpétua: Foi. Essa Belém-Brasília foi grana pra porra...

Maria Luiza: Como você descreveria a atuação dele na vida política?

Perpétua: Foi da maneira mais honesta, nunca se corrompeu. Foi atuante até o fim, até quando deu. Depois se decepcionou com o Lula... Aí acabou-se tudo.

Maria Luiza: E por que ele nunca quis voltar para a política?

Perpétua: Por isso né, porque ele se decepcionou com a sem vergonhice que ele viu aí... Começou com Fernando Henrique, ele fez várias representações contra o Fernando Henrique quando ele era Presidente... aí não deu em nada, né? Aí ele foi enchendo o saco... adoeceu e não quis mais saber.

Maria Luiza: E na vida pessoal, como você descreveria ele?

Perpétua: Um homem de caráter, ajudou muita gente... quando ele era deputado deu muitas bolsas de estudo para muita gente, foi um homem de caráter, muito bom. A melhor pessoa que eu já conheci na minha vida foi ele. Ajudou-me bastante.

Maria Luiza: O que aconteceram com alguns documentos que você tinha?

Perpétua: Eu não sei... Muitos se perderam, ainda lá no Monet. Ficaram úmidos. Também teve que botar um monte fora... eu acredito que ainda tenham alguns na casa de minha mãe... Vou ver se tem algum lá ainda. Foi ele que mandou botar tudo fora... inclusive ele estava escrevendo, não sei se era um livro... estava escrevendo alguma coisa e nunca me deixou ler. Sobre a gente, mas nunca me deixou ler. Ele disse que eu só ia ler depois que ele morresse, mas não sei o que ele fez, acho que ele botou fora... disse que ia contar a nossa história. Nunca me deixou ler... ele escondia não sei onde porque eu nunca vi.

Maria Luiza: E o que você achava da relação dele com o Ney e o Emílio?

Perpétua: Eles eram muitos amigos, gostava muito dos dois. Respeitava muito os dois. O Emílio foi uma espécie de filho dele. Do Ney era muito amigo desde jovem, mais de 50 anos de amizade, eu acho. Não sei quantos anos ele tem, mas é mais novo do que ele, mas foi por aí...

Ele me falava muita coisa mas eu tenho déficit de atenção... não consigo me concentrar... gravar as coisas...

Maria Luiza: Mas do que ele lhe falava, quando passavam em algum lugar, e dizia que trabalhou em alguma coisa na área, o que você consegue lembrar?

Perpétua: Que ele fez aquela estrada ali do Olho d'Água, a antiga, passando ali onde hoje é o Tchê... o acidente dele foi bem ali. Ele quase morreu.

Maria Luiza: Como foi esse acidente?

Perpétua: Estava dirigindo... bateu em outro carro. Quase morreu. Ficou em coma, passou um tempão no hospital.

Maria Luiza: Ele foi internado aqui?

Perpétua: Aqui, não tinha como sair daqui... Aí ele que fez aquela estrada, aquela avenida até ali onde tem um hospital dentro do Olho d'Água. Ele morou ali, inclusive. Naquela rua ali. Toda vez que a gente passava ele mostrava a casa que ele morou.

Maria Luiza: E antes de vocês se conhecerem, você sabia alguma coisa sobre ele? De política, de jornal?

Perpétua: Não, nunca tinha ouvido falar. Eu não morava aqui, cheguei no Maranhão já tinha 17-18 anos. Nasci no interior mas não tinha nem um ano quando nos mudamos do Maranhão porque meu pai trabalhava na Petrobrás... Não sei se ele conhecia meu pai, mas acho que deve ter conhecido porque meu pai era topógrafo e foi justamente na época que ele estava construindo aquelas estradas ali por Presidente Dutra... Mas aí meu pai foi transferido para Alagoinhas (BA), depois para Aracaju (SE). Meus irmãos nasceram fora, 3 baianos e 3 sergipanos... só eu nasci aqui.

Maria Luiza: Você sabe quais bairros ele morou aqui em São Luís?

Perpétua: Morou no Olho d'Água, no Monte Castelo e no Centro. Quando nos conhecemos, ele morava no Centro e eu também. Aí quando fomos morar juntos nos mudamos para a Cohama, depois fomos para o Turu, Olho d'Água e por último para a Ponta d'Areia.

Maria Luiza: O que você lembra das confusões dele com o Sarney?

Perpétua: Ah, ele me contava essas histórias demais... O Sarney sempre foi corrupto e ele sempre foi muito certinho... O Ney não te falou que ele fraudava o Diário Oficial? Aí ele nunca aceitou essas bandidagens do Sarney, brigaram a vida toda.

Maria Luiza: E aquele telegrama do Sarney que ele tinha do Sarney chamando ele de meu amigo?

Perpétua: Eu tinha esse telegrama... eu vi... foi a única coisa que eu guardei... Não sei onde está. É cada uma... Sim, aí quando o Lula se elegeu o convidou para a posse e ele não aceitou, óbvio,

porque ele tinha rompido com o Lula... disse que não ia porque havia rompido e não ia ficar ao lado de Sarney e desses outros políticos. Eu me ofereci para ir e ele não deixou.

Maria Luiza: E de consultoria você só lembra dessa empresa de São Paulo que você disse?

Perpétua: É, ele até foi convidado para morar lá mas recusou, não quis, e eu não queria ir também. Foi convidado para ir morar no Canadá ou foi na Inglaterra, mas ele não quis também, eu ainda não o conhecia nesse tempo.

Maria Luiza: E por que ele não queria ir para fora do Maranhão?

Perpétua: Porque ele gostava, fazia política aqui então não queria sair daqui. Ele achava que tinha que ficar aqui para ajudar a tirar o Sarney do poder, aí gastou o dinheiro todo com a política.

Maria Luiza: E qual era o nome desse tio dele que morava aqui, que era coronel e sua filha disse que era muito próximo dele?

Perpétua: João Batista. Ele era muito amigo dele. Nós o visitávamos todo domingo.

Maria Luiza: O que eles conversavam?

Perpétua: Eu não ouvia, ficava conversando com a mulher dele, mas acho que era sobre política. Eles eram muito próximos.

Maria Luiza: Era o único familiar que ele via com frequência?

Perpétua: Era, era o João Batista. Nem o irmão dele que morava aqui ele via muito.

Maria Luiza: E tia Marinês era prima dele?

Perpétua: Era mulher do primo dele, Paulo Freitas. A gente a visitava de vez em quando também, mas faz tempo que o Paulo morreu. Patrícia era pequena, a gente visitava muito a casa deles quando era vivo. Eles eram muito chegados.

Maria Luiza: E os irmãos dele foram se espalhando pelo Brasil?

Perpétua: É, tem um em São Paulo, quatro em Brasília, um no Rio Grande do Norte, um da Bahia e um em Fortaleza.

Maria Luiza: Essa outra parte da família dele, que morava em Fortaleza, não mantinha muito contato?

Perpétua: Não, nós só fomos lá uma vez para eu conhecer os pais dele... a mãe, a irmã e o pai...

Maria Luiza: E o Haroldo?

Perpétua: Eles não eram muito chegados. Conversavam mais de política.

Maria Luiza: Me fala daquilo que você tinha me dito da fiança, que ele ia sendo detido porque estava defendendo alguns estudantes...

Perpétua: Isso foi em Brasília. Tinham uns estudantes protestando por alguma coisa, aí ele foi defender. Acabou preso junto com eles. Aí ele encheu tanto o saco do escrivão, ficou falando,

falando por horas... aí o escrivão ficou de saco cheio e mandou ele embora. Porque ele era muito inteligente, né? Aí encheu o saco. Falou, falou, falou... dando o depoimento dele, né? Aí falou tanto que... extrapolou.

Maria Luiza: Em relação a ele ser muito inteligente e gostar muito de ler, ele me dava aqueles livros sobre meio ambiente. Ele tinha alguma ligação com o meio ambiente ou de reivindicar algo em relação ao meio ambiente?

Perpétua: Não, mas ele sempre falava que os avós dele eram donos de terra e preservavam a natureza. Não deixavam matar bichos, não deixavam matar passarinho. Não tem nada a ver com esses movimentos ambientais... eles preservavam mesmo nas fazendas, não deixavam caçar, não deixavam pescar... não deixavam destruir a natureza. E ele também sempre seguiu essa linha, apesar de não ser atuante nisso aí, mas fazia, não atuando, não protestando, mas fazia a parte dele, sem precisar ir para a rua.

Maria Luiza: Isso que você está falando de preservar a natureza é da família dele de Araiões?

Perpétua: Não, não era em Araiões não... a fazenda dos avós dele era, parece, no Ceará. A fazenda era até em uma cidadezinha... não lembro o nome. Era bem grande.

Maria Luiza: As de Araiões eram dos pais dele?

Perpétua: Era, ele até nasceu em Araiões. Mas a fazenda grande mesmo parece que era no Ceará. O pai dele morava em Araiões mas depois que separou... não separou, ficou com a mãe e outra mulher... foi para Parnaíba. Em Araiões era só uma parte da família...

Maria Luiza: Os avós dele não eram portugueses?

Perpétua: Eram. Vieram para cá... tem até um brasão da família deles, lá em Fortaleza. Está na casa do irmão dele. Ele tinha vergonha disso aí.

Maria Luiza: Por quê?

Perpétua: Porque ele não era um homem que gostava de ostentar, ser rico. Nunca quis ser rico. Não gostava de nada disso.

Maria Luiza: O que mais ele defendia?

Perpétua: Os fracos, os oprimidos. Ele sempre ficou do lado dos mais fracos. Quem estava sofrendo. Não gostava de gente rica, não era de inveja, é porque ele não gostava mesmo de quem ostentava. Ajudou muito os irmãos, levou quase todos para Brasília para estudar. E como ele não morava no apartamento funcional, quem morava era os irmãos que ele levou para estudar lá e ele morava em hotel, pagando com o dinheiro dele. Aí ele levou a Fátima, Humberto, Conceição, Maria Silvia e Sineida. Ele que levou todos eles para estudar. O Zé Washington não quis ir estudar, aí ficou aqui, mas ele o ajudou como pode. Não quis estudar assim, que eu digo, é que não quis se formar.

Maria Luiza: O que ele dizia sobre a escola que ele estudou, a Nacional de Engenharia?

Perpétua: Dizia que era uma escola muito boa.

Maria Luiza: Eu não lembro quem me disse mas ele ia ganhar o título de cidadão de São Luís, em uma solenidade, mas ele não aceitou...

Perpétua: É, teve uma também Brasília, que eu não lembro do que era, que ele não aceitou...

Não me lembro o que foi que ele não foi... foi uma homenagem que iam fazer e ele não foi... não aceitou, uma coisa assim.

Maria Luiza: Ele ganhou mais alguma medalha além da de Honra ao Mérito?

Perpétua: Deve ter ganho mas eu não sei... tem muita coisa que ele nunca aceitou...

APÊNDICE I – ENTREVISTA COM PEDRO AURÉLIO

Arquivo: Entrevista 08 – Tempo de gravação 15 minutos.

Realizada em 24 de maio de 2022.

Hora: 17:40.

Local: Residência de Pedro Aurélio (via Telefone).

Maria Luiza: Boa tarde Pedro. Meu nome é Maria Luiza, sou neta do engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto. Estou fazendo meu TCC sobre a produção técnica do meu avô. O professor Gustavo me passou seu número e disse que vocês trabalharam juntos. Gostaria de saber se você tem algum documento/registro desse período em que trabalharam juntos e se poderia fazer uma entrevista com você para o trabalho.

Pedro Aurélio: Oi Maria Luiza, tua avó, a Perpétua, me conhece também. Quando teu avô faleceu eu soube, inclusive conversei com ela... Tivemos uma longa conversa por telefone. Eu tive o privilégio de ser contemporâneo do teu avô, de conhecê-lo. Ele, na vida pública, como político, deputado, era muito amigo do meu pai. Fizeram até política juntos.

Eu me aproximei dele ainda jovem, lá com 18 anos, ainda como secundarista, um pouco antes na verdade e logo depois entrei na universidade. Tivemos nessa época um trabalho importante, que foi a criação do PT. Um PT que depois nós não concordamos com os rumos que acabou o partindo tomando e mais adiante também saímos.

Abandonei a política por completo, a política partidária, e fiz da minha profissão, sou engenheiro civil, a minha atividade política. Mas eu tenho lembranças... fui muito próximo do Dominginho, como ele era conhecido, ou Freitas Diniz, que era o nome político dele. Dominginho era o nome mais íntimo, de pessoas que privavam da intimidade dele, e com isso nós fomos muito próximos, na época da fundação do PT, da constituição, da organização do PT aqui no Maranhão.

Antes, no MDB, um grupo que eles formaram a nível de Câmara dos Deputados, que era o MDB Autêntico, eu já acompanhava. Era filiado do MDB, fui depois filiado do PT. Nunca disputei cargo público mas participei ativamente da vida partidária ao lado do teu avô, uma figura extraordinária, um grande homem, de um domínio fantástico da memória e, também, um político autêntico. Um político de grande estirpe. Um político que muito nos honrou, nós maranhenses e aqueles que conviveram tiveram o privilégio da sua companhia por um certo tempo, como eu tive. Estou à disposição para conversar sobre ele sim, eu já estava aqui me preparando porque recebi, através de um amigo, esse seu interesse e para a minha surpresa

agora você já se apresenta, se antecipa e abre as portas para a gente conversar. Vou tentar organizar uma pequena resenha do que foi uns 15 anos de trabalho juntos, até o dia em que eu me desfiliei do PT, lá por volta de 1982, 2 anos depois da fundação do PT. Também tomei a decisão de não me filiar mais a nenhum partido político e com isso a gente acabou se afastando, ou seja, nossos caminhos tomaram novos rumos, o meu principalmente.

O dele, Dominginho, continuou na política mas, depois também, a Perpétua me falou do desgosto dele com os rumos que a coisa tomou... que o PT tomou e, enfim, vamos conversar. Muito boa a sua iniciativa, eu acho que o tema que você escolheu para a sua monografia, é um resgate muito importante de uma figura histórica, que fez história na política, por uns 30 anos aproximadamente, e que antes disso, na vida administrativa, um grande profissional, um grande conhecedor da matemática, da engenharia, da filosofia.

Enfim... um grande homem. E com uma característica muito grande, muito forte, de uma modéstia à toda prova. Jamais quis fazer da política um bastião de vaidade e de promoção pessoal, fez a política mesmo. Ela foi para ele uma grande conquista, uma grande iniciativa, uma bela forma servir o povo brasileiro numa época difícilíssima, onde poucos eram aqueles que tinham coragem de mostrar sua face e ele não titubeou em relação a isso, sempre foi muito determinado e muito corajoso.

Maria Luiza: Muito obrigada! Posso transcrever o seu áudio para os apêndices do trabalho? Para quando podemos marcar a conversa?

Pedro Aurélio: Pode ser amanhã, estou à disposição. Pode ser na UNDB ou em outro local que você desejar.

Olha, é muito pouco o que eu falei sobre o Freitas Diniz, certo? Porque é um dos homens mais brilhantes que conheci e aprendi muito com ele, não o brilho dele, que é uma característica pessoal, mas com a convivência tive a oportunidade de admirar o quanto ele era dotado; o quanto ele era competente; o quanto ele era corajoso; o quanto ele era desprendido. Ele abriu mão de uma carreira profissional, que com certeza iria fazê-la com brilhantismo em favor da política, que se transformou para ele numa missão, já que o país precisava de pessoas lúcidas como ele para se atravessar esse período negro de 1964 a 1985 que pairou sob os brasileiros, sob o Brasil.

Aliás, eu me sinto honrado com essa oportunidade que você está nos dando agora, aos maranhenses, aos brasileiros, para conhecer não só o Freitas Diniz político mas, também, o Freitas Diniz engenheiro. A sua engenhosidade, a sua capacidade, com que dirigiu, lá nos idos 60, no Governo Newton Bello, um dos órgãos mais importantes aqui do Estado. Ele dirigiu o Departamento de Estradas de Rodagem, as Centrais Elétricas do Maranhão... dois órgãos de

suma importância. Um, na construção e manutenção de uma rede viária importante para o desenvolvimento do Estado e, também, da geração de energia elétrica, para garantir o funcionamento das principais atividades que funcionavam na época.

Nós somos de gerações diferentes, eu tenho 70 anos e em 1964, no ano do Golpe Militar, eu tinha 13 anos mas por conta da atividade política do meu pai eu também já sabia o que estava acontecendo no Brasil. Com 13 anos de idade eu já lia jornais do sul, já lia o Correio da Manhã, que era o jornal da maior importância, da maior seriedade que nós tínhamos na época, do Rio de Janeiro.

E eu acompanhava meu pai, era leitor assíduo dos jornais, eu também pegava, dava uma olhada e já via. Comecei a despertar cedo, assim, pré-consciente, para a vida política do país e me tornei um animal político a partir de então. E para me aproximar dele foi muito fácil, acabamos tendo uma convivência larga, por muitos anos. Trabalhamos juntos na política, profissionalmente nunca fizemos nada juntos, até porque ele abandonou por completo a engenharia em favor da atividade política. Um abraço.

APÊNDICE J – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM PEDRO AURÉLIO

Pergunta 01) Qual o seu nome completo? Onde você nasceu? Qual a sua idade?

Pergunta 02) Qual a sua formação? Onde você se formou?

Pergunta 03) Onde você trabalhou?

Pergunta 04) Onde você conheceu Domingos de Freitas Diniz Neto?

Pergunta 05) Você trabalhou com Domingos de Freitas Diniz Neto?

Pergunta 06) O que você sabe sobre a atuação de Domingos de Freitas Diniz Neto na administração pública? Que obras você sabe que ele realizou enquanto engenheiro?

Pergunta 07) Você sabe o nome da construtora que ele possuía?

Pergunta 08) Você conhece o Plano Rodoviário de 1965? Sabe se foi importante para a atuação dele como engenheiro?

Pergunta 09) Qual a sua visão a respeito de Domingos de Freitas Diniz Neto como engenheiro e como político?

Pergunta 10) Como foi a atuação de você descreveria a atuação de Domingos de Freitas Diniz Neto na política?

Pergunta 11) O que você poderia dizer sobre a desavença política dele com o Sarney?

Pergunta 12) Qual foi a atuação de vocês na fundação do PT e nos anos posteriores?

Pergunta 13) Qual o impacto da atuação de Domingos de Freitas Diniz Neto na política do Maranhão e do Brasil?

APÊNDICE K – ENTREVISTA COM PEDRO AURÉLIO

Arquivo: Entrevista 09 – Tempo de gravação 40 minutos.

Realizada em 25 de maio de 2022.

Hora: 14:20.

Local: UNDB.

Maria Luiza: Vamos começar? Qual o seu nome completo, onde o senhor nasceu e qual a sua idade?

Pedro Aurélio: Meu nome é Pedro Aurélio da Silva Carneiro, nasci em Primeira Cruz no Maranhão. Tenho 70 anos.

Maria Luiza: Qual a sua formação e onde você se formou?

Pedro Aurélio: Eu sou engenheiro civil, me formei na Escola de Engenharia do Maranhão no ano de 1974, ou seja, há 48 anos.

Maria Luiza: Onde o senhor trabalhou e onde trabalha agora?

Pedro Aurélio: Eu iniciei minha atividade profissional como estagiário no Banco de Desenvolvimento, no ano de 1971. Recentemente eu fiz 50 anos de atividade de trabalho. Depois do Banco de Desenvolvimento fui para o Núcleo de Assistência Empresarial, que acabou chegando no que é hoje o SEBRAE. Depois disso eu entrei na SUDENE, em 1976. Fiquei na SUDENE até sua extinção, até os anos 2000 aproximadamente. 2001, 2002, me aposentei. Daí tive uma passagem de uns 2 anos pelo governo do estado, passei 10 anos na prefeitura de Humberto de Campos e há uns 6 anos voltei ao Estado, na Secretaria das Cidades (SECID) e por último na Agência Executiva Metropolitana (AGEM).

Maria Luiza: Onde você conheceu Domingos de Freitas Diniz Neto?

Pedro Aurélio: Eu o conheci na minha casa, onde ele era amigo do meu pai, e tinham muito contato de natureza política. Meu pai era Deputado Estadual e ele teve uma primeira, segunda, terceira eleição de Deputado Federal no mesmo partido, no antigo MDB. Eram correligionários, faziam dobradinha, meu pai era Deputado Estadual e ele Deputado Federal. Então ele muito ia na minha casa, na nossa casa, como muito também meu pai ia na casa dele e algumas das vezes eu ia, ele morava no Anil, na Avenida São Sebastião, próximo à Igreja do Cruzeiro do Anil, naquela avenida ali. Morou ali por um bom tempo e depois ele veio para a Rua Pereira Rego,

ali passou muito mais tempo. Foi aonde a gente se conheceu mais ainda, onde nós tivemos muito contato.

Maria Luiza: Qual era o nome do seu pai?

Pedro Aurélio: Adail da Silva Carneiro.

Maria Luiza: Vocês trabalharam juntos?

Pedro Aurélio: Não, infelizmente não tivemos esta possibilidade porque o Domingos de Freitas Diniz Neto, engenheiro civil, atuou aqui na Administração Pública do Maranhão em uma época em que eu estava ainda estudando. Ele atuou com muito mais evidência no governo Newton Bello, do qual meu pai também fazia parte da equipe de governo. Era Diretor do Departamento de Assistência aos Municípios e lá eles se conheceram, ou melhor, eles já se conheciam de antes, e, eu diria, eles ampliaram o contato deles no governo Newton Bello.

Então eles se aproximaram muito e na primeira eleição dele, que foi na época de eleição de José Sarney para Governador, que ele começou a atuar politicamente porque, até então, se tratava apenas de um técnico que, diga-se de passagem, um técnico extremamente competente e teve sua primeira eleição logo que saiu do governo. Depois que ele entrou em política ele não quis mais saber de outra atividade, não teve mais nada assim que o atraísse do que a atividade política. Ele se dedicou inteiramente a atividade política. Em 1970, quando eu me formei, o Domingos já estava na política desde 1966, que eu acho que foi a primeira eleição dele. Eu sou, na verdade, de outra geração, então não tive esse privilégio de trabalhar com ele.

Maria Luiza: O que você sabe sobre a atuação dele na administração pública e que obras você sabe que ele realizou enquanto engenheiro?

Pedro Aurélio: O Dominginho, como ele era conhecido na intimidade, eu não o chamava de Dominginho, chamava de Freitas Diniz, eu era de menor e tinha que dobrar a língua mas os outros que privavam da intimidade com ele, não era muita gente, era uma pessoa muito reservada. Eu tive as primeiras notícias dele atuando como Diretor do Departamento de Estradas de Rodagem, o extinto DER, do Estado. Nessa época, o Maranhão tinha engenheiros em pequena quantidade. Tinha uma necessidade grande mas era muito pouco o que se tinha aqui de engenheiros e ele era um desses poucos, e além de ser engenheiro, como se tratava de uma figura de forte brilho, foi extremamente demandado na época que ele serviu por exemplo ao governo Newton Bello. Ele atuou na energia elétrica, aqui nas Centrais Elétricas do Maranhão, antiga CEMAR; naquele órgão que antecedeu a Companhia de Águas e Esgotos do Maranhão,

a CAEMA, que hoje é Companhia de Saneamento Ambiental. Então o Dominginho teve na questão da infraestrutura uma participação marcante, no início dos anos 60, quando ele entrou atuando no governo Newton Bello. A partir daí ele ficou fora da administração pública porque todos os outros governos que vieram, praticamente todos eles, foram oriundos do grupo político contrário, que era comandado pelo ex-presidente Sarney.

Maria Luiza: O senhor sabe o nome da construtora que ele tinha?

Pedro Aurélio: Não. Eu soube que ele tinha uma construtora que chegou a atuar na construção da Belém-Brasília, a estrada Belém-Brasília. Ele me contava assim algumas passagens de lá e tudo nessa época, e até vou arriscar aqui um palpite. Ele parece que se deu bem na atividade empresarial e que amealhou uma pequena reserva, que rapidamente a atividade política tomou da mão dele, esse dinheiro que Dominginho conseguiu na atividade privada foi rápido pois ele precisou se estruturar e, quando ele se estruturou para a vida pública, o que ele tinha era isso. Ele vinha de uma família abastada lá de Araisoses, eu conheci o pai dele, a mãe dele morava em Fortaleza, ele sempre ia visitá-la. Ele falava de uma forma muito carinhosa sobre a mãe dele, que morava em Fortaleza, e o pai eu cheguei a conhecer. Então foi isso, o Dominginho teve essa passagem pela vida privada, com essa construtora, mas a atividade política o roubou da atividade de construção civil.

Maria Luiza: O senhor conhece o Plano Rodoviário Estadual de 65? Foi importante para a atuação dele como engenheiro?

Pedro Aurélio: Sem dúvidas. Ele tinha um domínio muito grande sobre o que fazia. O Dominginho não era um profissional de ficar na superfície, ele era profundo, ia longe. Ele tinha uma noção de responsabilidade e de responsabilidade pública muito grande. Esses planos dessa época, todos, dessa área de infraestrutura tiveram a participação decisiva dele só que é uma época em que eu era menino ainda, tinha 14 anos, estava ainda verde, mas eu via muitas referências a ele lá na minha casa, em conversas de meu pai com outras pessoas. Então eu sabia da importância dele mas não dominava os assuntos que eles atuavam.

Maria Luiza: O senhor sabia foi que ele quem fez esse Plano de 65?

Pedro Aurélio: Sim. Já com a colocação da ligação com Imperatriz. Ele me contava muitas coisas quando a gente estava conversando, divagando... ele saía aqui da pauta e adentrava em outras áreas. E gostava de falar. Quando começava era difícil para parar. No telefone então, que

a gente não estava se vendo pessoalmente assim, ele gostava de deixar as coisas com muita clareza, bem claro mesmo.

Maria Luiza: O senhor sabe alguma coisa a respeito da Ponte do Caratatiua?

Pedro Aurélio: A ponte do Caratatiua foi... ele me dizia, foi calculada pelo José Luiz Cardoso, um grande calculista. Um engenheiro calculista que dominava cálculo estrutural. Foi a primeira ponte de concreto protendido que foi feita, aqui no Brasil foi uma das primeiras. E foi uma ponte que foi ele que foi o mentor de tudo isso. Ora, ele vinha lá do centro-sul do país, lá era onde as coisas aconteciam. Lá ele se formou na Escola Nacional de Engenharia, estudou lá no colégio dos Jesuítas. Então ele tinha uma carga de preparo técnico e intelectual muito grande, e ele estava vindo de uma região onde as coisas aconteciam e acontecem até hoje.

Ele trouxe isso aqui para o Maranhão e aqui ele foi fazendo com que a opinião dele prevalecesse e desenvolveu um conjunto de ações que foi muito importante para o Maranhão daquela época. Um Maranhão que acabou sendo, vamos dizer assim, o Maranhão já estava se modernizando naquela época, mas o que ficou marcado foi que quem iniciou a modernização do Maranhão foi José Sarney quando não é bem assim. Já no governo Newton Bello já existiam instrumentos de modernização, de desenvolvimento, bastante nítidos.

A questão do planejamento, a SUDENE já tinha, porque a SUDENE foi criada em 1959 e, exatamente essa questão da noção do planejamento governamental quem trouxe, quem introduziu isso aqui para a região nordeste foi SUDENE, que eu tive o privilégio de compor os quadros da SUDENE a partir de 1976. Passei 26 anos trabalhando na SUDENE, até me aposentar. Mas o papel do engenheiro Domingos de Freitas Diniz Neto, na engenharia maranhense, foi um papel muito relevante, e também no desenvolvimento econômico do Maranhão não necessariamente só na área da infraestrutura, só da engenharia, mas no planejamento econômico como um todo.

Maria Luiza: Eu inclusive encontrei alguns documentos do primeiro acordo firmado com a SUDENE, que ele participou de todas as reuniões, para poder firmar o convênio e fazer as primeiras hidrelétricas, aumentar a rede de eletrificação da CEMAR... aqui, energia, povoamento, água e rodovias... benefício da CEMAR destinado à Usina do Vapor de São Luís, aquisição de grupos geradores... povoamento, cessão de terras... do DAES, abastecimento de cidades do interior que não possuíam rede de água e para São Luís, construção das hidrelétricas de Criminosa e do Rio Farinha, que foi ele quem fez.

Pedro Aurélio: Isso. A de Carolina.

Maria Luiza: No setor rodoviário foram destinados fundos para as construções das BRs e das MAs, onde algumas obras eram em parceria com o DNER.

Pedro Aurélio: Isso. As do Governo Federal eram adjudicadas, aqui, ao DER.

Maria Luiza: E, também, outros acordos, onde um dos acordos firmados para a construção dos gabiões do Itaqui. Que começou de fato em 1963.

Pedro Aurélio: Sim, sim. Ótimo. Isso mesmo.

Maria Luiza: Então ele tinha esse papel, né? De além de estar simplesmente à frente de cargos públicos, estar articulando acordos de outros setores. Ele tinha essa preocupação com o desenvolvimento geral do Estado.

Pedro Aurélio: É. E isso conferiu a ele um conhecimento da realidade do estado do Maranhão, da especificidade, das entranhas da administração pública do Maranhão que, quando ele começou a atuar em política, teve conhecimento de causa muito grande, primeiro da situação maranhense e depois da situação nacional, onde ele como Deputado participou de algumas comissões. A Comissão de Minas e Energias foi uma das comissões em que ele mais atuou, ou seja, cada dia ele ia ampliando os horizontes dele, intelectuais e de outras áreas. Mas, por onde ele passava, ele desempenhava com muito brilho as funções que eram delegadas a ele, aquilo ao qual ele se propunha. Quando ele foi para a atividade política, que ele, vamos dizer, optou por ficar de um determinado lado, ele tinha uma capacidade muito grande de atirar porque ele sabia onde estava atirando; criticar, porque ele sabia o que estava criticando; o que que estava certo, o que estava errado. Então isso aconteceu tanto no plano estadual quanto no plano nacional.

Maria Luiza: Uma das coisas que ele fala também, em um dos artigos dele, que tem lá em casa, é que a ponte do Caratatiua é na verdade de 65, e que, tanto este fato é constatado como foram eles que deixaram a tecnologia para a finalização da ponte do São Francisco, no governo seguinte. O senhor sabe onde eu consigo encontrar algum outro documento que fale sobre esta construção da ponte do Caratatiua? Porque tem uma reportagem do Imparcial, de 68, que atribuem à Sarney mas tem documentos anteriores que atribuem ao meu avô.

Pedro Aurélio: Olha, foi muito grande o desmonte que os governos seguintes fizeram da obra do governo Newton Bello. É como se o governo Newton Bello tivesse sido, assim, o supassumo da desgraça que poderia acometer o Maranhão. Muita coisa que o governo Newton

Bello fez foi apropriada pelo governo Sarney e hoje, você está com a responsabilidade de desfazer determinados mitos, determinadas teses, que foram construídas depois de 64, porque os militares, junto com os puxa sacos dos militares, fizeram tudo para destruir a imagem do que não era Sarney, do lado contrário ao lado de Sarney.

Então, o Dominginho... acho que uma das coisas que levou o Dominginho a entrar em política foi isso, tanto que ele, o tempo em que ele passou na atividade política, foi combatendo o Sarneyzismo. Sarneyzismo, que ele conhecia muito bem. Até porque o Sarney foi também, atuou, no governo Newton Bello. Até quando ele achou que aquilo não era mais interessante, que havia mudado, o país havia mudado de abril de 64 para frente e ele pulou fora para continuar usufruindo das benesses da nova realidade que a gente estava vivendo após o golpe de 64, do qual Dominginho foi inimigo feroz. Ele tinha uma sensibilidade política, compreendia o que era uma democracia e lutou o quanto pode contra esse regime, se sacrificando e correndo riscos, em que alguns dos companheiros dele correram riscos e sucumbiram. Ele, felizmente, ficou preservado até recentemente mas correu muitos riscos também.

Maria Luiza: Qual sua visão de Domingos de Freitas Diniz Neto como engenheiro e político?

Pedro Aurélio: Olha, trata-se de uma figura extremamente importante aqui para o Maranhão e para o Brasil. O papel dele não se restringiu à uma atividade meramente provinciana, local. Ele extrapolou. Extrapolou para os interesses nacionais, para a defesa dos interesses nacionais. Uma figura brilhante, de uma capacidade intelectual extraordinária, que eu tive o privilégio de conviver, talvez por uns 15 anos, dos meus 17-18 anos até os 32. Vim me desligar do Domingos de Freitas Diniz a partir do momento em que eu me desfiliei do PT, Partido dos Trabalhadores, a minha última atividade partidária. Depois disso não me filiei mais à partido nenhum, e o Dominginho continuou mas entendeu o meu desligamento do PT.

Trata-se de uma figura brilhante, certo? Que atuou tão bem nos primeiros anos da sua vida profissionalmente e, na metade da sua vida para cá, na segunda metade, resolveu dar uma nova finalidade para o seu viver, que foi a atividade política. E, como um grande patriota brasileiro, soube resistir a Ditadura e foi um grande bastião contra o movimento de 1964, do qual ele jamais abriu mão de fazer oposição, de criticar. Isso, claro, o deixou em vulnerabilidade porque todos os grupos do regime militar instalado em 64 tinham o Dominginho, aqui no Maranhão, como o grande adversário, como grande inimigo e de tudo fizeram para derrubá-lo mas ele, por muito tempo, conseguiu resistir. Infelizmente, também, os tempos também mudaram um pouco até o momento em que não foi mais possível ele se eleger.

Ele reunia todos os méritos que um grande brasileiro pode almejar. Foi um grande patriota, grande democrata, foi uma personalidade de uma dose de humanismo muito forte. Não diria de uma dose mas de um conteúdo humanístico muito forte. Para você ter uma ideia, nas horas de crise, nós tínhamos muitas crises assim em que a gente dizia “puxa, é hoje que vai acontecer alguma coisa”, a gente sempre esperava por algo ruim, como aconteceu com muitos patriotas brasileiros que sucumbiram aí no meio do caminho. Nas horas de maior dificuldade, o Dominginho recolhido à casa dele ali na Rua Pereira Rego, eu saía de lá umas 22h, ele ia deitar e pegar um livro de Bertrand Russell, para ler sobre a filosofia da matemática. O país pegando fogo e ele, para, vamos dizer, sublimar, ia ler sobre a filosofia da matemática. Imagine que literatura complexa para um momento complexo, mas ele era uma pessoa genial. Isso só os gênios sabem fazer.

E tenha certeza assim, que nós tivemos o privilégio, seu avô, meu amigo, de convivermos assim, juntos, e nasceu daí essa grande admiração que eu tive por ele. Nós atuamos muito mais próximos na época da construção do PT, e eu fiquei ainda no PT ainda por uns 3 anos, até o momento em que eu tomei a decisão correta, que hoje eu faço essa avaliação, que foi a melhor coisa que poderia ter feito, porque om PT já naquela época, 3 anos depois, já não era a mesma coisa, certo? Então tomei a decisão. Mais na frente ele também se desligou.

Maria Luiza: Sobre essa parte que o senhor estava falando sobre enfrentamento, coragem... eu fiz umas pesquisas e descobri que pessoas, por exemplo, Jarbas Passarinho, tinha admiração por ele, pela coragem que ele tinha. Apesar de estarem em lados opostos, admiravam pela coragem de ir e falar, e denunciar o que eles mesmos não sabiam de dentro do partido deles.

Pedro Aurélio: Sim, sim. Os partidos adversários, nem todos os membros dos partidos adversários são pessoas ruins. Tem gente boa e gente ruim. Não é só no nosso time que todo mundo é bom, entende? Nos outros também exceções, também tem pessoas muito boas. Mas ele construiu um respeito muito grande de pessoas sérias, ele construiu isso. E ele tinha até amizades entre pessoas de lado oposto ao dele, amizades angariadas na base do respeito, do reconhecimento, do valor que ele tinha. Era um brasileiro, um patriota de muitíssimo valor.

Maria Luiza: Você tinha ciência de que ele escrevia para alguns jornais de fora, que eram considerados como subversivos, tipo “O Movimento”?

Pedro Aurélio: Sim! O movimento! Ele era muito amigo do Raimundo, que era editor do O Movimento. Do velho MDB. Eles constituíram o grupo Autêntico, era o que prestava no MDB, o grupo Autêntico. E só guerreiro de primeira. Eram muito ligados. Ele tinha uma ligação muito

forte com o Fernando Lira, com um pessoal de Pernambuco, a Cristina Tavares... Tinha reconhecimento muito grande. Com gente dentro das forças armadas ele tinha boa relação. Todas elas angariadas na base do respeito, do reconhecimento, do valor que ele tinha.

Maria Luiza: Esses jornais, você sabe se tem algum acervo aqui em São Luís ou só é possível encontrar fora?

Pedro Aurélio: Não, não... Só fora. Quem, infelizmente nós perdemos há uns 6-7 anos, o Walter Rodrigues, amigo nosso, que tinha muita ligação com ele. Era de Belém mas chegou aqui como correspondente, acho que da Folha de São Paulo, e logo fez amizade com Freitas Diniz e se tornou nosso amigo. Nós tínhamos um pequeno grupo e o Walter Rodrigues tinha uma memória de elefante e um arquivo daqueles assim, que derruba até uma República, se for o caso. Mas eu não sei se existe. Eu, na verdade, me desliguei de política e me dediquei a profissão, ao trabalho, a criar os três meninos que eu tive, e deixei a política. Passei a ser só um eleitor preocupado com as coisas e, aquilo que eu fazia na política antes, passei a fazer no meu profissional. Transformei a engenharia no meu partido político, aí fui atuar na área de saneamento, água, esgoto e por último, lixo, e isso me deu um sentido, um sentido político para a minha vida profissional.

Maria Luiza: O que o senhor poderia dizer a respeito das desavenças dele com Sarney?

Pedro Aurélio: A desavença dele com Sarney foi a coisa que mais caracterizou o Dominginho. O Sarney muito tentou, muito lutou para fazer as pazes com ele e ele jamais aceitou qualquer tipo de aproximação. Ele considerava o Sarney... e está aí a avaliação que ele fazia do Sarney era correta, tanto que chegou aonde chegou, porque ele sabia qual era o risco que o Sarney trazia, e essa desavença começou logo no fim do governo Newton Bello e o achincho que o Sarney fazia das figuras que compunham o governo Newton Bello, inclusive dele. As charges nos jornais e tal, então ele reagiu a isso. Reagiu a isso e daí para frente, a partir do momento em que ele assumiu, até porque o Dominginho era o seguinte, era uma característica dele, era extremamente rancoroso, ele não dava trégua para o inimigo, não sorria para o inimigo. Aliás, até arrancar um sorriso dele era difícil, acho que só tu mesmo como neta para conseguir.

Maria Luiza: Qual foi a atuação de vocês na fundação do PT e nos anos posteriores do partido?

Pedro Aurélio: Nós tínhamos uma meta de constituir um número de diretórios aqui, de comissões provisórias do PT, quer dizer, nós assumimos o compromisso de o Maranhão entrar na constituição do PT, que precisava de um determinado número de Estados e dentro do Estado

de um determinado percentual de municípios com estruturas do PT nestas localidades. Aí então nós nos passamos a tarefa de organizar o PT no Maranhão e conseguimos. Conseguimos que quando o PT entrou com a documentação para se registrar como um partido político, estava lá o Maranhão, o trabalho que nós fizemos. Eu era o Secretário Geral do PT nessa parte organizativa. Toda essa parte organizativa ficava sob o meu controle e nós tínhamos o PT no Maranhão. Imperatriz, Caxias, nas grandes cidades... em Bacabal, Codó, Coroatá... e conseguimos número suficiente para que entrasse.

[...] Essa foto (**FIGURA 20**) aí é do primeiro mandato dele de 66? Do meu pai foi o segundo. Meu pai foi eleito Deputado Estadual em 62 e em 66, aí em 70 não deu mais porque era amigo dele, do grupo de Newton Bello, aí queriam eliminar, entendeu? Aí foram, foram, até que não ficou mais ninguém. Aí quem eles não conseguiram eliminar o tempo eliminou.

[...] O teu trabalho vai ser um resgate de suma importância. Isso aí vai incomodar. Creia que vai incomodar. Só que hoje já revirou tudo, o Sarney já é carta fora do baralho... Mas isso vai incomodar porque muita mentira tu estás desmistificando aqui. Tu estás contando a verdadeira versão dos fatos.

Maria Luiza: Qual o impacto da atuação dele na política do Maranhão e do Brasil, na sua visão?

Pedro Aurélio: Olha, foi muito importante o papel do Freitas Diniz, em um período muito difícil da vida nacional. Aqui no Maranhão, acontece o seguinte: até hoje, o Maranhão é um Estado que continua em um nível de pobreza muito grande e, nacionalmente, o Brasil entrou em 1964, em uma espiral de dificuldades que atrasou o desenvolvimento brasileiro e trouxe muita desgraça para a política nacional, foi um período difícil e que exigia dos homens públicos brasileiros pulso, retidão de caráter, atitudes firmes, que só o Dominginho era capaz de fazer o que foi feito na época.

A coragem pessoal dele transcendia o comportamento normal de um político, de um parlamentar. Ele não transigia de frente a qualquer arbitrariedade do regime militar. Ele não se calava diante de nenhum general, marechal, almirante, brigadeiro ou quem quer que fosse. Com muita sobriedade, com muita retidão, ele enfrentou a Ditadura. Enfrentou a Ditadura e chamou a Ditadura para a briga, esta briga que eu digo é a do debate, e a Ditadura nunca teve a coragem de enfrentá-lo. Ele foi um parlamentar que dignificou o parlamento brasileiro. O respeito que ele angariou nos quase 20 anos de mandato que ele teve em Brasília foram suficientes para dar a ele a envergadura de um estadista, de um homem público, que soube honrar os votos que recebeu e a responsabilidade que lhe foi dada.

Maria Luiza: O que o senhor sabe sobre coisas que ele defendia pessoalmente, não como parlamentar, mas como pessoa?

Pedro Aurélio: O Dominginho era muito reservado, mas bote reservado nisso! Para se arrancar alguma confiança, alguma coisa, alguma revelação dele era difícil para caramba. Não é que ele desconfiasse das pessoas, é que ele media as coisas e dizia “não, isso aqui não importa e o que importa é isso”, muita coisa eu não sabia sobre ele... até porque talvez não tivesse, não desse a ele, não permitisse pela minha pouca idade, esse status de confidente.

APÊNDICE L – RELAÇÃO DE MAQUINÁRIO ADQUIRIDO PELO D.E.R. DE 1961-1965.

ANO	EQUIPAMENTO	QUANTIDADE
1961	CAÇAMBA	8
	CAMINHÃO	2
	TRATOR	4
	MOTONIVELADOR	2
	CARREGADEIRA	1
	CAMINHONETE	1
1962	AUTOMÓVEL	1
	JEEP	7
	CAÇAMBA	10
	CAMINHÃO	1
	CAMINHONETE	1
	TRATOR	8
	MOTONIVELADOR	10
	SCRIPPER	6
	BULLDOZZER	8
1963	JEEP	1
	CAÇAMBA	4
	TRATOR	1
	MOTONIVELADOR	5
	MOTOSCRIPPER	6
	TRATOR D-8	4
	ESCAVADEIRA	5
	SCRIPPER	6
	BULLDOZZER	4
1964	AUTOMÓVEL	3
	JEEP	3
	CAÇAMBA	4
	CAMINHÃO	3
1965	JEEP	11
	CAMINHONETE	3
	CAMINHÃO	2

APÊNDICE M – INTERVENÇÕES DO D.E.R. NO ESTADO DO MARANHÃO NO PERÍODO DE 1961-1965.

D.E.R.			
	OBRA	LOCALIZAÇÃO	ANO
MELHORAMENTOS	REPAROS DE 3 GALPÕES DO D.E.R	CAVACO	1961
	CONSTRUÇÃO DA OFICINA	TIRIRICAL	1961
	ACESSO DA ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS	AEROPORTO	1961
	CALÇAMENTO	MONTE CASTELO	1961
	ALARGAMENTO DA PLATAFORMA E REFORÇO DO REVESTIMENTO PRIMÁRIO (9KM DE EXTENSÃO)	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1961
	ALARGAMENTO DA PLATAFORMA E REFORÇO DO REVESTIMENTO PRIMÁRIO (40KM DE EXTENSÃO)	MA-12 (CODÓ-SEGREDO)	1961
	CONSTRUÇÃO DE UMA VARIANTE, SUBSTITUIÇÃO DO TABOLEIRO DAS PONTES DE MADEIRA, ALARGAMENTO E REFORÇO DO REVESTIMENTO PRIMÁRIO	MA-63 (PEDREIRAS-COROATÁ)	1961
	REVESTIMENTO PRIMÁRIO 21KM	MA-64 (SANTO ANTÔNIO-IPIXUMA)	1961
	REFORÇO DO REVESTIMENTO PRIMÁRIO, DRENAGEM E ALARGAMENTO DA PLATAFORMA	MA-12 (CODÓ-SEGREDO)	1961
	CONSERVAÇÃO 8KM	MA-31 (BACABEIRA-ROSÁRIO)	1961
	REVESTIMENTO BETUMINOSO 22KM	MA-53 (ANIL-RIBAMAR)	1961
	CONSERVAÇÃO DE VARIANTES 32KM	MA-53	1961
	REVESTIMENTO BETUMINOSO 9KM	BR-21 (MONTE CASTELO-TIRIRICAL)	1961
	REVESTIMENTO PRIMÁRIO 70KM	MA-23 (BR-21 - VARGEM GRANDE)	1961
	REVESTIMENTO PRIMÁRIO 81KM	MA-63 (COROATÁ-PEDREIRAS)	1961
	REFORÇO DO REVESTIMENTO PRIMÁRIO (7KMS)	MA-12 (CODÓ-SEGREDO)	1962
	REFORÇO DO REVESTIMENTO PRIMÁRIO (10KMS)	MA-63 (PEDREIRAS-COROATÁ)	1962
	ALARGAMENTO DA VIA E DIMINUIÇÃO DE CURVAS	MA-63	1962
	REFORÇO DO REVESTIMENTO PRIMÁRIO, DRENAGEM E OBRAS DE ARTE	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1962
	CONSERVAÇÃO 120KM	MA-23 (BR-21 - CHAPADINHA)	1962
	CONSERVAÇÃO 25KM	MA-15 (BR-21 - ARARI)	1962
	CONSERVAÇÃO 81KM	COROATÁ-PEDREIRAS	1962
	CONSERVAÇÃO 21KM	MA-64 (BR-22 - IPIXUMA)	1962
	CONSERVAÇÃO 96KM	MA-12 (CODÓ-SEGREDO)	1962
	CONSERVAÇÃO 72KM	BR-21 (CAPINZAL-PRESIDENTE DUTRA)	1962
	CONSERVAÇÃO 10KM	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1962
	REVESTIMENTO BETUMINOSO 31KM	MA-53 (SÃO LUÍS-RIBAMAR)	1962
	CONSERVAÇÃO 26KM	MA-53 (VARIANTES)	1962
	CONSERVAÇÃO 8KM	MA-31 (BR-21 - ROSÁRIO)	1962
	DESMATAMENTO E DESTOCAMENTO	RIACHO CAJUEIRO / MA-31 (ROSÁRIO-AXIXÁ)	1962
	DESMATAMENTO E DESTOCAMENTO	RIACHO SÊCO / MA-31 (ROSÁRIO-AXIXÁ)	1962
	CONSERVAÇÃO 120KM	MA-23 (BR-21 - CHAPADINHA)	1963
	CONSERVAÇÃO 26KM	MA-64 (BR-22 - IPIXUMA)	1963
	CONSERVAÇÃO 84KM	MA-63 (COROATÁ - PEDREIRAS)	1963
CONSERVAÇÃO 21KM	MA-64 (BR-22 - IPIXUMA)	1963	
CONSERVAÇÃO 96KM	MA-12 (CODÓ - SEGREDO)	1963	

MELHORAMENTOS	CONSERVAÇÃO 72KM	BR-21 (CAPINZAL-PRESIDENTE DUTRA)	1963
	CONSERVAÇÃO 10KM	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1963
	REVESTIMENTO BETUMIONOSO 31KM	MA-53 (SÃO LUÍS-RIBAMAR)	1963
	CONSERVAÇÃO 36KM	MA-53 (VARIANTES)	1963
	CONSERVAÇÃO 8KM	MA-31 (BR-21 - ROSÁRIO)	1963
	CONSERVAÇÃO 7.173KM	ESTRADAS DE PENETRAÇÃO	1963
	4 BUEIROS DUPLOS CAPEADOS DE 1X1M; 3 BUEIROS DUPLOS CAPEADOS 1X1M	MA-31	1963
	REFORÇO DO REVESTIMENTO PRIMÁRIO, REPARO DE PONTES DE MADEIRA, DESMATAMENTO E ASSENTAMENTO DE TUBOS DE CONCRETO	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1963
	REFORÇO DO REVESTIMENTO PRIMÁRIO, DESMATAMENTO E RECUPERAÇÃO DE PONTES DE MADEIRA	MA-12 (CODÓ-SEGREDO)	1963
	REFORÇO DO REVESTIMENTO PRIMÁRIO E RETIFICAÇÃO DE CURVAS	MA-63 (PEDREIRAS-COROATÁ)	1963
	DESMATAMENTO E DESTOCAMENTO (70km); TERRAPLENAGEM (64km)	MA-23 (CHAPADINHA E BREJO)	1963
	DESMATAMENTO E DESTOCAMENTO	IGARAPÉ CAJUEIRO/ MA-31	1963
	ELEVAÇÃO DE 1,40M NO TABULEIRO DA PONTE DE 150M	RIO IGUARÁ/ MA-23 (CHAPADINHA-BREJO)	1963
	ELEVAÇÃO DE 1,40M NO TABULEIRO DA PONTE DE 100M	RIO MUNIM/ MA-23 (CHAPADINHA-BREJO)	1963
	SUBSTITUIÇÃO DAS OBRAS DE ARTE PROVISÓRIAS POR DEFINITIVAS EM CONCRETO ARMADO	MA-63	1963
	TERRAPLENAGEM MECÂNICA (18KM); DESMATAMENTO E DESTOCAMENTO (30KM)	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1963
	8 BUEIROS TUBULARES E TERRAPLENAGEM (4KM)	MA-51 (BACABAL-LAGO DA PEDRA)	1963
	BUEIROS: 19 TUBULARES; 9 SIMPLES; 4 TRIPLOS; 6 DUPLOS. TERRAPLENAGEM MECÂNICA (14KM)	MA-74 (BR-22-PIO XII)	1963
	TERRAPLENAGEM MECÂNICA (12KM); 20 BUEIROS CAPEADOS 1X1; 1PONTILHÃO DE 5M DE VÃO	MA-61 (BR-22-OLHO D'ÁGUA DAS CUNHÁS)	1963
	SERVIÇO DE REVESTIMENTO; 1 BUEIRO CAPEADO DE 2M; 1 BUEIRO SIMPLES DE 0,70M; 01 BUEIRO DUPLO DE 0,60M; 8M DESTOCAMENTO E DESMATAMENTO	MA-53 (OLHO D'ÁGUA-SÃO MARCOS)	1963
	MANUTENÇÃO DA CHAPA DE ROLAMENTO (650KM)	RODOVIAS ESTADUAIS	1963
	CONSERVAÇÃO DE 13.000KM	ESTRADAS DE PENETRAÇÃO MUNICIPAIS	1963
	REFORÇO DE REVESTIMENTO PRIMÁRIO, REPARO DE OBRAS DE ARTE DE MADEIRA, DESMATAMENTO LATERAL, ASSENTAMENTO DE TUBOS E RECUPERAÇÃO DE 12KMS	MA-12 (CODÓ-SEGREDO)	1964
	REFORÇO DE REVESTIMENTO PRIMÁRIO, DESMATAMENTO LATERAL E RECUPERAÇÃO DE BUEIROS (1KM)	MA-14 (CAXIAS-BURITI BRAVO)	1964
	REFORÇO DE REVESTIMENTO PRIMÁRIO, DESMATAMENTO LATERAL E RECUPERAÇÃO DE PONTES DE MADEIRA (12KM)	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1964
	REFORÇO DE REVESTIMENTO PRIMÁRIO, REPARO DE OBRAS DE ARTE DE MADEIRA, REPARO DE BUEIROS E DRENAGEM	MA-63 (PEDREIRAS-COROATÁ)	1964
	AMPLIAÇÃO DO VIADUTO SÃO RAIMUNDO EM CONCRETO ARMADO, 520METROS DE MEIO-FIO, ESCADARIA DE ACESSO, MURO DE ARRIMO, DRENAGEM EM TUBOS DE CONCRETO, E ATERRO DE ACESSO	OITEIRO DA CRUZ (MONTE CASTELO-TIRIRICAL)	1964
	TERRAPLENAGEM E CONSTRUÇÃO DE BUEIRO TUBULAR TRIPLO	AVENIDA PRESIDENTE DUTRA	1964
	RECUPERAÇÃO DE REVESTIMENTO ASFÁLTICO 18KM	MONTE CASTELO-TIRIRICAL	1964
	REFORÇO DE REVESTIMENTO PRIMÁRIO, TRATAMENTO SUPERFICIAL E APLICAÇÃO DE PRIMER EM TRECHOS DESTRUÍDOS PELO INVERNO, DRENAGEM E ALARGAMENTO DA PLATAFORMA	MA-53 (ANIL-RIBAMAR)	1964
	TRATAMENTO SUPERFICIAL E REFORÇO DE BASE	MA-51 (ACESSO À PEDREIRAS)	1964
	REVESTIMENTO BETUMINOSO E APLICAÇÃO DE PRIMER	BR-21 (MONTE CASTELO-TIRIRICAL)	1964
CONSERVAÇÃO 217KM	MA-23 (BR-21 - BREJO)	1964	

MELHORAMENTOS	CONSERVAÇÃO 30KM	MA-15 (BR-21 - ARARI)	1964
	CONSERVAÇÃO 81KM	MA-63 (COROATÁ-PEDREIRAS)	1964
	CONSERVAÇÃO 21KM	MA-64 (BR-22 - IPIXUMA)	1964
	CONSERVAÇÃO 81KM	MA-12 (CODÓ-SEGREDO)	1964
	CONSERVAÇÃO 72KM	BR-21 (CAPINZAL-PRESIDENTE DUTRA)	1964
	CONSERVAÇÃO 10KM	MA-24(CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1964
	CONSERVAÇÃO 30KM	MA-53 (SÃO LUÍS-RIBAMAR)	1964
	CONSERVAÇÃO 34KM	MA-53 (VARIANTES)	1964
	CONSERVAÇÃO 8KM	MA-31 (BR-21 - ROSÁRIO)	1964
	CONSERVAÇÃO 9.200KM	ESTRADAS DE PENETRAÇÃO	1964
	TERRAPLENAGEM E REVESTIMENTO PRIMÁRIO	BR-51 (PRESIDENTE DUTRA-SÃO DOMINGOS)	1964
	TERRAPLENAGEM E REVESTIMENTO PRIMÁRIO	MA-61 (BR-22-VITORINO FREIRE)	1964
	OBRAS DE ARTE PROVISÓRIAS	MA-31 (ROSÁRIO-AXIXÁ)	1964
	TERRAPLENAGEM, REFORÇO DO REVESTIMENTO PRIMÁRIO, ALARGAMENTO DE PLATAFORMA E DRENAGEM	BR-21 (PRESIDENTE DUTRA-FLORES)	1964
	12KM DE REVESTIMENTO PRIMÁRIO, REPARO DE OBRAS DE ARTE DE MADEIRA, DESMATAMENTO LATERAL, ASSENTAMENTO DE TUBOS DE CONCRETO	MA-12 (CODÓ-SEGREDO)	1965
	1KM DE REVESTIMENTO PRIMÁRIO, REPARO DE OBRAS DE ARTE DE MADEIRA, DESMATAMENTO LATERAL, ASSENTAMENTO DE TUBOS DE CONCRETO	MA-14 (CAXIAS-BURITI BRAVO)	1965
	10KM DE REVESTIMENTO PRIMÁRIO, REPARO DE OBRAS DE ARTE DE MADEIRA, DESMATAMENTO LATERAL, ASSENTAMENTO DE TUBOS DE CONCRETO	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1965
	30KM DE REVESTIMENTO PRIMÁRIO, REPARO DE OBRAS DE ARTE DE MADEIRA, DESMATAMENTO LATERAL, ASSENTAMENTO DE TUBOS DE CONCRETO	COROATÁ-PEDREIRAS	1965
	CONSERVAÇÃO 217KM	MA-23 (BR-135-BREJO)	1965
	CONSERVAÇÃO 30KM	MA-15 (BR-135-ARARI)	1965
	CONSERVAÇÃO 81KM	MA-63 (COROATÁ-PEDREIRAS)	1965
	CONSERVAÇÃO 21KM	MA-64 (BR-318-IPIXUNA)	1965
	CONSERVAÇÃO 33KM	MA-61 (PEDREIRAS-IGARAPÉ GRANDE)	1965
	CONSERVAÇÃO 15KM	MA-74 (BR-316-PIO XII)	1965
	CONSERVAÇÃO 24KM	MA-61 (BR-316-VITORINO FREIRA)	1965
	CONSERVAÇÃO 98KM	MA-12 (CODÓ-SEGREDO)	1965
	CONSERVAÇÃO 904KM	BR-135 (CAPINZAL-ANGICAL)	1965
	CONSERVAÇÃO 27KM	BR-226 (PRESIDENTE DUTRA-FLORES)	1965
	CONSERVAÇÃO 10KM	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1965
	CONSERVAÇÃO 12KM	MA-11 (CAXIAS-COELHO NETO)	1965
	CONSERVAÇÃO 7KM	MA-14 (CAXIAS-VENEZA)	1965
	CONSERVAÇÃO 3KM	MA-31 (BR-135-ROSÁRIO)	1965
	CONSERVAÇÃO 30KM DE REVESTIMENTO BETUMINOSO	MA-53 (ANIL-RIBAMAR)	1965
CONSERVAÇÃO 41KM	MA-53 (VARIANTES)	1965	
CONSERVAÇÃO 7.000KM	ESTRADAS DE PENETRAÇÃO	1965	
PAVIMENTAÇÃO 21KM	ANIL-RIBAMAR	1965	

	PAVIMENTAÇÃO 3,5KM	ACESSO À MA-51 (BACABAL)	1965
CONSTRUÇÕES	PRAÇA DO SÃO CRISTÓVÃO	TIRIRICAL	1961
	RESIDÊNCIA DO D.E.R.	TIRIRICAL	1961
	CONSTRUÇÃO DE 12KM E 800M DE RODOVIA ESTADUAL	MA-15 (MIRANDA-ARARI)	1961
	CONSTRUÇÃO DE 15KM E 840M DE RODOVIA ESTADUAL	MA-23 (VARGEM GRANDE-CHAPADINHA)	1961
	CONSTRUÇÃO DE 8KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-53 (OLHO D'ÁGUA-SÃO MARCOS)	1961
	ESCOLA (NA SEDE DO D.E.R)	SACO, MUNICÍPIO DE CODÓ	1962
	CASA PARA A RESIDÊNCIA DO D.E.R	LIMA CAMPOS	1962
	GALPÃO DE CARPINTARIA (OFICINA CENTRAL)	CAVACO	1962
	DEPÓSITO (OFICINA CENTRAL)	CAVACO	1962
	6M NA ESTACA 1760, 6M NA ESTACA 3.155, 8M NA ESTACA 3224, 14M NA ESTACA 3493, 6M NA ESTACA 3.025		1962
	CONSTRUÇÃO DE 12KM DE RODOVIA FEDERAL	BR-226 (PRESIDENTE DUTRA-FLORES)	1962
	CONSTRUÇÃO DE 31KM DE RODOVIA FEDERAL	BR-135 (DOM PEDRO E PRESIDENTE DUTRA)	1962
	CONSTRUÇÃO DE 16KM E 600M DE RODOVIA ESTADUAL	MA-15 (MIRANDA-ARARI)	1962
	CONSTRUÇÃO DE 5KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-22 (SANTA HELENA-RIO GURUPI)	1962
	CONSTRUÇÃO DE 30KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-23 (VARGEM GRANDE-CHAPADINHA)	1962
	CONSTRUÇÃO DE 6KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-53 (OLHO D'ÁGUA-SÃO MARCOS)	1962
	CONSTRUÇÃO DE 8KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-74 (PIO XII-BR-316)	1962
	AVENIDA PRESIDENTE DUTRA (40M DE LARGURA)	LIGAÇÃO ENTRE AVENIDA GETÚLIO VARGAS E IPEM	1962
	CONSTRUÇÃO DE VARIANTE	MA-53 (SÃO JOSÉ DOS ÍNDIOS - PONTA DO SÃOFRANCISCO)	1962
	CONSTRUÇÃO DE 29KM E 400M DE RODOVIA ESTADUAL	MA-23 (CHAPADINHA E BREJO)	1963
	CONSTRUÇÃO DE 0,5KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-53 (OLHO D'ÁGUA-SÃO MARCOS)	1963
	CONSTRUÇÃO DE 5KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-74 (PIO XII-BR-316)	1963
	TERMINAL DE ASFALTO	PORTO DO ITAQUI	1963
	TERMINAL DE ÓLEO BABAÇU	PORTO DO ITAQUI	1963
	30KM DE ESTRADAS DE PENETRAÇÃO	MA-11 (CAXIAS-COELHO NETO)	1964
	CONSTRUÇÃO DE 17KM DE RODOVIA FEDERAL	BR-226 (PRESIDENTE DUTRA-FLORES)	1964
	CONSTRUÇÃO DE 41KM E 600M DE RODOVIA ESTADUAL	MA-23 (CHAPADINHA E BREJO)	1964
	CONSTRUÇÃO DE 2KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-53 (MARACAJÁ-SÃO MARCOS)	1964
	CONSTRUÇÃO DE 19KM DE RODOVIA FEDERAL	BR-135 (PRESIDENTE DUTRA-COLINAS)	1964
	CONSTRUÇÃO DE 25KM DE RODOVIA ESTADUAL	BR-21 (PRESIDENTE DUTRA-FLORES)	1964
	CONSTRUÇÃO DE RODOVIA ESTADUAL	BR-51 (PRESIDENTE DUTRA-COLINAS)	1964
	CONSTRUÇÃO DE RODOVIA ESTADUAL	BR-21 (PRESIDENTE DUTRA-BARRA DO CORDA)	1964
	CONSTRUÇÃO DE RODOVIA ESTADUAL	MA-63 (COROATÁ-VARGEM GRANDE)	1964
CONSTRUÇÃO DE 3KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-61 (PEDREIRAS- IGARAPÉ GRANDE)	1964	
CONSTRUÇÃO DE 15KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-61 (VITORINO FREIRE-BA22)	1964	
CONSTRUÇÃO DE 67KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-61 (PEDREIRAS- IGARAPÉ GRANDE- LARGO DO JUNCO- LAGO DA PEDRA- VITORINO FREIRE-OLHOD'ÁGUA DAS CUNHÁS)	1964	

CONSTRUÇÕES	ACESSO A ESTAÇÃO RODOVIÁRIA	AVENIDA PRESIDENTE DUTRA	1964	
	ACESSO AO FAROL DE SÃO MARCOS	MA-53	1964	
	CONSTRUÇÃO DE VARIANTE	VILA IVAR SALDANHA-ALEMANHA	1964	
	CONSTRUÇÃO DE 11KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-61 (LAGO DA PEDRA)	1965	
	CONSTRUÇÃO DE RODOVIA ESTADUAL	BR-51 (PRESIDENTE DUTRA-SÃO DOMINGOS)	1965	
	ESCRITÓRIO	TERMINAL DE ASFALTO (PORTO DO ITAQUI)		
	LABORATÓRIO	TERMINAL DE ASFALTO (PORTO DO ITAQUI)		
OBRAS DE ARTE	PONTE DE MADEIRA 150M	RIO IGUARÁ	1961	
	PONTE DE MADEIRA 50M	RIACHO DA CRUZ	1961	
	PONTE DE MADEIRA DE 10M	RIO SÃO FRANCISCO	1961	
	PONTE DE MADEIRA DE 5M	RIO MACUCO	1961	
	PONTE DE MADEIRA DE 5M	RIO APERTADA HORA	1961	
	PONTE DE MADEIRA DE 5M	RIO FOLHA	1961	
	PONTE DE MADEIRA DE 10M	RIO SANTA BÁRBARA	1961	
	PONTE DE CONCRETO DE 4M	MA-15 (MIRANDA-ARARI)	1961	
	PONTE DE CONCRETO DE 11M E 85CM		1961	
	PONTE DE CONCRETO DE KM	RIO ITAPECURU/COROATÁ MA-63	1962	
	PONTE DE CONCRETO DE 10M	IGARAPÉ SÃO ROQUE	1962	
	PONTE DE CONCRETO DE 10M	CHICO PAULO	1962	
	PONTE DE CONCRETO DE 10M	JULIANA	1962	
	PONTE DE CONCRETO DE 10M	BARRO VERMELHO	1962	
	PONTE DE CONCRETO DE 6M	RIACHO FUNDO	1962	
	PONTE DE CONCRETO DE 6M	RIACHO CAJUEIRO / MA-31 (ROSÁRIO-AXIXÁ)	1962	
	PONTE DE CONCRETO DE 12M	RIACHO SÊCO / MA-31 (ROSÁRIO-AXIXÁ)	1962	
	PONTE DE CONCRETO DE 7M E 60CM	RIACHO SÃO JOSE / MA-63 (COROATÁ-PEDREIRAS)	1962	
	PONTE DE MADEIRA DE 50M	RIACHO PÁN-LICA /MA-63 (COROATÁ-VARGEM GRANDE)	1962	
	PONTE DE MADEIRA DE 5M	RIACHO NEGRO/MA-63 (COROATÁ-VARGEM GRANDE)		
	PONTE DE MADEIRA DE 5M	RIACHO ALEGRIA/MA-63 (COROATÁ-VARGEM GRANDE)		
	PONTE DE MADEIRA DE 10M	RIACHO ANGICO/MA-63 (COROATÁ-VARGEM GRANDE)		
	PONTE DE MADEIRA DE 50M	RIACHO PIRAPEMAS/MA-63 (COROATÁ-VARGEM GRANDE)		
	PONTE DE MADEIRA DE 10M	RIACHO VENÂNCIO/MA-63 (COROATÁ-VARGEM GRANDE)		
	PONTE DE MADEIRA DE 10M	RIACHO MENINA/MA-63 (COROATÁ-VARGEM GRANDE)		
	PONTE DE MADEIRA DE 10M	RIACHO SOLDADO/MA-63 (COROATÁ-VARGEM GRANDE)		
	PONTE DE CONCRETO ARMADO 15M	RIACHO ARARI/ MA-15		1962
	PONTE DE MADEIRA DE 5M (KM 8)	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)		1962
	PONTE DE MADEIRA DE 5M (KM 3)			
	PONTE DE MADEIRA 20M	RIACHO SÊCO / MA-41 (MONTES ALTO-BR10)	1962	
	PONTE DE MADEIRA 20M	RIACHO BARRIGADA / MA-41 (MONTES ALTO-BR10)		
	PONTE DE MADEIRA 20M	RIACHO POSSE / MA-41 (MONTES ALTO-BR10)		

OBRAS DE ARTE	PONTE DE MADEIRA 15M	RIACHO MARACUJÁ / MA-41 (MONTES ALTO-BR10)	
	CONCLUSÃO DE PONTE DE 107M	RIO ITAPECURU/ CODÓ	1963
	PONTE DE CONCRETO ARMADO 8M	IGARAPÉ MIRITIU/ MA-31 (ROSÁRIO-AXIXÁ)	1963
	PONTE DE CONCRETO ARMADO 12M	IGARAPÉ NAMBU AÇU	1963
	PONTE DE 16M	IGARAPÉ CACHIMBO/ MA-63 (COROATÁ-PERITORÓ)	1963
	PONTE DE CONCRETO DE 5M	IGARAPÉ ALEGRE/ MA-23 (CHAPADINHA-BREJO)	1964
	PONTE DE CONCRETO DE 10M	IGARAPÉ ARARA/ BR-126 (PRESIDENTE DUTRA-FLORES)	1964
	PONTE DE CONCRETO DE 8M	IGARAPÉ DA MALVA/ MA-23 (CHAPADINHA-BREJO)	1964
	PONTE DE CONCRETO DE 5M	IGARAPÉ SÃO JOÃO/ MA-23 (CHAPADINHA-BREJO)	1964
	PONTE DE CONCRETO DE 5M	IGARAPÉ MUQUÉM/ MA-23 (CHAPADINHA-BREJO)	1964
	PONTE DE CONCRETO DE 5M	IGARAPÉ DO MEIO/ MA-23 (CHAPADINHA-BREJO)	1964
	PONTE DE 10M	IGARAPÉ DA CRUZ/ MA-23 (CHAPADINHA-BREJO)	1964
	PONTE DE MADEIRA DE 40M	RIO PRETO/ MA-23 (CHAPADINHA-BREJO)	1964
	PONTE DE SÃO RAIMUNDO	ENTRE O MONTE CASTELO E TIRICAL	1964
	PONTE DE CONCRETO DE 7M	MA-61 (PEDREIRAS-IGARAPÉ GRANDE)	1965
	PONTE DE CONCRETO 7M	MA-15 (MIRANDA/ IGARAPÉ ARARI)	1965
	PONTES DE CONCRETO: NA ESTACA 12 (5M); NA ESTACA 270 (4M)	MA-61 (PEDREIRAS-IGARAPÉ GRANDE)	1965
	PONTE DE CONCRETO 5M	MA-61 (SOB O IGARAPÉ (KM 9))	1965
	PONTE DE MADEIRA 10M	SOBRE IAGARPÉ/ ESTACA 244 - MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1965
	PONTE DE MADEIRA 10M	SOBRE IAGARPÉ/ ESTACA 778 - MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1965
	PONTE DE MADEIRA 5M	SOBRE IAGARPÉ/ ESTACA 10.045 - MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1965
	PONTE DE MADEIRA 130M	MA-1 (CAXIAS-TUTÓIA/ SOBRE O RIO BARITI)	1965
	PONTE DE CONCRETO 400M	MA-53 (ATRAVESSANDO O RIO ANIL)	1965
IMÓVEIS	GABINETE DO DIRETOR GERAL	SEDE DO D.E.R	1963
	SECRETARIA DA DIRETORIA	SEDE DO D.E.R	1963
	SERVIÇO DE RELAÇÕES PÚBLICAS	SEDE DO D.E.R	1963
	INSTALAÇÃO DOS SERVIÇOS DA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA	ESTAÇÃO RODOVIÁRIA (ANTIGA FÁBRICA DA CAMBOA)	1963
	REFORMA DO TELHADO, FORRO E PINTURA	SEDE DO D.E.R	1964
	DEMOLIÇÃO E AQUISIÇÃO DE MATERIAL PARA REFAZIMENTO DA COBERTURA	ESTAÇÃO RODOVIÁRIA (ANTIGA FÁBRICA DA CAMBOA)	1964
DV-2	ESTUDOS E PROJETOS - 8.426KM	MA-1 (GRAJAÚ-SERRA NEGRA)	1961
	ESTUDOS E PROJETOS - 30.657KM	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1961
	ESTUDOS E PROJETOS - 34.552KM	MA-41 (MONTES ALTOS-RIBEIRÃOZINHO)	1961
	ESTUDOS E PROJETOS 73.800KM	MA-63 (COROATÁ-VARGEM GRANDE)	1961
	ESTUDOS E PROJETOS - 6.600KM	BR- 21 (ACESSO AO PORTO DO ITAQUI)	1962
	ESTUDOS E PROJETOS - 76.903KM	MA-1 (GRAJAÚ-SERRA NEGRA)	1962
	ESTUDOS E PROJETOS - 75.292KM	MA-15 (ARARI-SANTA INÊS/BR-22)	1962
	ESTUDOS E PROJETOS - 33.342KM	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1962
	ESTUDOS E PROJETOS 44.580KM	MA-43 (CAROLINA-HELENÓPOLIS)	1962
ESTUDOS E PROJETOS - 53.245KM	MA-51 (BACABAL-LAGO DA PEDRA)	1962	

DV-2	ESTUDOS E PROJETOS - 137.870KM	MA-61 (PREDEIRAS-BR-22)	1962
	ESTUDOS E PROJETOS - 142.500KM	MA-62 (FAZENDINHA-BARREIRINHAS)	1962
	ESTUDOS E PROJETOS - 29.135KM	MA-74 (PIO XII-ENTRONCAMENTO BR-22)	1962
	120.500KM ESTUDADOS	MA-1 (TRECHO SERRA NEGRA-BR-24)	1963
	ESTUDOS E PROJETOS - 71.287KM	MA-11 (CAXIAS-COLEHO NETO)	1963
	ESTUDOS E PROJETOS - 138.360KM	MA-14 (CAXIAS-BURITI BRAVO)	1963
	ESTUDOS E PROJETOS - 64.561KM	MA-24 (KM 74-PRESIDENTE DUTRA)	1963
	ESTUDOS E PROJETOS - 83.905KM	MA-31 (MORROS-URBANO SANTOS)	1963
	ESTUDOS E PROJETOS 150.000KM	MA-44 (ALTO DO PARANAÍBA-BALSAS)	1963
	ESTUDOS E PROJETOS - 30.200KM	BR-21 (GRAJAU-PORTO FRANCO-VARIANTE)	1963
	ESTUDOS E PROJETOS - 41.101KM	BR-21 (PRESIDENTE DUTRA-BARRA DO CORDA)	1963
	ESTUDOS E PROJETOS - 94.231KM	BR-51 (PRESIDENTE DUTRA-COLINAS)	1963
	ESTUDOS E PROJETOS - 67.500KM	MA-11 (BREJO-SANTA QUITÉRIA-SÃO BERNARDO)	1964
	ESTUDOS E PROJETOS - 86.000KM	MA-11 (SÃO BERNARDO-TUTÓIA)	1964
	ESTUDOS E PROJETOS - 15.540 KM	MA-84 (BR-24 - PARAIBANO)	1964
	ESTUDOS E PROJETOS - 120.000KM	MA-21 (CODÓ-CHAPADINHA)	1964
	RECONHECIMENTO, LOCALIZAÇÃO E PROJETO DE 39.184M	MA-34 (MONTES ALTOS-RIBEIRÃOZINHO)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-1 (PINDARÉ MIRIM-SANTA INÊS-SANTA-LUIZA)	1964
	ESTUDO E PROJETO	BR-135 (PRESIDENTE DUTRA-COLINAS)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-12 (CODÓ-CHAPADINHA)	1964
	ESTUDO (RECONHECIMENTO)	MA-14 (SÃO JOÃO DOS PATOS-PASSAGEMFRANCA)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-14 (CAXIAS-BURITI BRAVO)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-11 (BREJO-BURITI BRAVO)	1964
	ESTUDO E PROJETO (VARIANTE)	MA-11 (SÃO BERNARDO-SANTA QUITÉRIA)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-11 (CAXIAS-COLEHO NETO)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-11 (TUTÓIA, CHAPADINHA, SÃO BERNARDO, SANTA QUITÉRIA)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-15 (MIRANDA-ARARI-VITÓRIA DO MEARIM-ANTA INÊS)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-23 (VARGEM GRANDE-CHAPADINHA-BREJO-REPARTIÇÃO)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-31 (ROSÁRIO-AXIXÁ-MORROS-URBANOSANTOS)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-41 (MONTES ALTOS-BR-10)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-43 (CAROLINA-HELENÓPOLIS)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-44 (ALTO DO PARANAÍBA-BALSAS)	1964
ESTUDO E PROJETO	MA-48 (SÃO BENTO)	1964	
ESTUDO E PROJETO - 23.120KM	MA-50 (CAJAPIÓ-SÃO VICENTE FERRER)	1964	
ESTUDO E PROJETO	MA-51 (BACABAL-LAGO DA PEDRA)	1964	
ESTUDO E PROJETO - 25.000KM	MA-54(DOM PEDRO-GONÇALVES DIAS)	1964	
ESTUDOS E PROJETOS - 67.000KM	MA-66 (GOVERNADOR EUGÊNIO BARROS - GONÇALVES DIAS - GOVERNADOR ARCHER - MA-12)	1964	

DV-2	ESTUDO E PROJETO	MA-24 (CAXIAS-PRESIDENTE DUTRA)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-57 (SÃO BERNARDO-MAGALHÃES DE ALMEIDA)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-58 (CHAPADINHA-BURITI-PORTO)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-61 (PEDREIRAS-LAGO DA PEDRA)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-62 (FAZENDINHA-URBANO SANTOS-BARREIRINHAS)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-63 (COROATÁ-VARGEM GRANDE)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-64 (SANTO ANTÔNIO-IPIXUMA)	1964
	ESTUDO E PROJETO - 66.000KM	MA-68 (CANABRAVA/MA-11-ARAIOSES)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-74 (PIO XII-BR222)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-76 (TUNTUM-BR226)	1964
	ESTUDO E PROJETO - 50.000KM	MA-85 (BENEDITO LEITE-BR-24);	1964
	ESTUDO E PROJETO	BR-23-BR96 (SÃO BERNARDO-LUZILÂNDIA)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-375 (SÃO RAIMUNDO DAS MANGABEIRAS-SAMAMBAIA)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-47-BR-135(CANTANHEDE-PIRAPEMAS)	1964
	ESTUDO E PROJETO	MA-52 (PINDAÍ-PAÇO DO LUMIAR)	1964

APÊNDICE N – INTERVENÇÕES DO D.E.R. NA CIDADE DE SÃO LUÍS NO PERÍODO DE 1961-1965.

INTERVENÇÕES DO D.E.R EM SÃO LUÍS			
	OBRA	LOCAL	ANO
MELHORAMENTOS	REPAROS DE 3 GALPÕES DO D.E.R.	CAVACO	1961
	CONSTRUÇÃO DA OFICINA	TIRIRICAL	1961
	ACESSO DA ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS	AEROPORTO	1961
	CALÇAMENTO	MONTE CASTELO	1961
	REVESTIMENTO BETUMINOSO 22KM	MA-53 (ANIL RIBAMAR)	1961
	CONSERVAÇÃO DE VARIANTES 32KM	MA-53	1961
	REVESTIMENTO BETUMINOSO 9KM	BR-21 (MONTE CASTELO-TIRICAL)	1961
	REVESTIMENTO BETUMINOSO 31KM	MA-53 (SÃO LUÍS-RIBAMAR)	1962
	CONSERVAÇÃO 26KM	MA-53 (VARIANTES)	1962
	REVESTIMENTO BETUMINOSO 31KM	MA-53 (SÃO LUÍS-RIBAMAR)	1963
	CONSERVAÇÃO 36KM	MA-53 (VARIANTES)	1963
	ERVIÇO DE REVESTIMENTO; 1 BUEIRO CAPEADO DE 2M; 1 BUEIRO SIMPLES DE 0,70M; 01 BUEIRO DUPLO DE 0,60M; 8M DESTOCAMENTO E DESMATAMENTO	MA-53 (OLHO D'ÁGUA-SÃO MARCOS)	1963
	AMPLIAÇÃO DO VIADUTO SÃO RAIMUNDO EM CONCRETO ARMADO, 520 METROS DE MEIO-FIO, ESCADARIA DE ACESSO, MURO DE ARRIMO, DRENAGEM EM TUBOS DE CONCRETO, E ATERRO DE ACESSO	OITEIRO DA CRUZ (MONTE CASTELO-TIRIRICAL)	1964
	TERRAPLENAGEM E CONSTRUÇÃO DE BUEIRO TUBULAR TRIPLO	AVENIDA PRESIDENTE DUTRA	1964
	RECUPERAÇÃO DE REVESTIMENTO ASFÁLTICO 18KM	MONTE CASTELO-TIRIRICAL	1964
REFORÇO DE REVESTIMENTO PRIMÁRIO,	MA-53 (ANIL-RIBAMAR)	1964	

	TRATAMENTO SUPERFICIAL E APLICAÇÃO DE PRIMER EM TRECHOS DESTRUÍDOS PELO INVERNO, DRENAGEM E ALARGAMENTO DA PLATAFORMA		
	REVESTIMENTO BETUMINOSO E APLICAÇÃO DE PRIMER	BR-21 (MONTE CASTELO-TIRIRIAL)	1964
	CONSERVAÇÃO 30KM	MA-53 (SÃO LUÍS-RIBAMAR)	1964
	CONSERVAÇÃO 34KM	MA-53 (VARIANTES)	1964
	CONSERVAÇÃO 30KM DE REVESTIMENTO BETUMINOSO	MA-53 (ANIL-RIBAMAR)	1965
	CONSERVAÇÃO 41KM	MA-53 (VARIANTES)	1965
	PAVIMENTAÇÃO 21KM	MA-53 (ANIL-RIBAMAR)	1965
CONSTRUÇÕES	PRAÇA DO SÃO CRISTÓVÃO	TIRIRICAL	1961
	RESIDÊNCIA DO D.E.R.	TIRIRICAL	1961
	CONSTRUÇÃO DE 8KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-53 (OLHO D'ÁGUA- SÃO MARCOS)	1961
	GALPÃO DE CARPINTARIA (OFICINA CENTRAL)	CAVACO	1962
	DEPÓSITO (OFICINA CENTRAL)	CAVACO	1962
	CONSTRUÇÃO DE 6KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-53 (OLHO D'ÁGUA-SÃO MARCOS)	1962
	AVENIDA PRESIDENTE DUTRA (40M DE LARGURA)	LIGAÇÃO ENTRE AVENIDA GETÚLIO VARGAS E IPEM	1962
	CONSTRUÇÃO DE VARIANTE	MA-53 (SÃO JOSÉ DOS ÍNDIOS – PONTA DO SÃO FRANCISCO)	1962
	CONSTRUÇÃO DE 0,5KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-53 (OLHO D'ÁGUA – SÃO MARCOS)	1963
	TERMINAL DE ASFALTO	PORTO DO ITAQUI	1963
	TERMINAL DE ÓLEO BABAÇU	PORTO DO ITAQUI	1963
	CONSTRUÇÃO DE 2KM DE RODOVIA ESTADUAL	MA-53 (MARACAJÁ – SÃO MARCOS)	1964
	ACESSO A ESTAÇÃO RODOVIÁRIA	AVENIDA PRESIDENTE DUTRA	1964

	ACESSO AO FAROL DE SÃO MARCOS	MA-53	1964
	CONSTRUÇÃO DE VARIANTE	VILA IVAR SALDANHA – ALEMANHA	1964
	ESCRITÓRIO	TERMINAL DE ASFALTO (PORTO DO ITAQUI)	SEM INFORMAÇÃO
	LABORATÓRIO	TERMINAL DE ASFALTO (PORTO DO ITAQUI)	SEM INFORMAÇÃO
IMÓVEIS	GABINETE DO DIRETOR GERAL	SEDE DO D.E.R.	1963
	SECRETARIA DA DIRETORIA	SEDE DO D.E.R.	1963
	SERVIÇO DE RELAÇÕES PÚBLICAS	SEDE DO D.E.R.	1963
	INSTALAÇÃO DOS SERVIÇOS DA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA	ESTAÇÃO RODOVIÁRIA (ANTIGA FÁBRICA CAMBOA)	1963
	REFORMA DO TELHADO, FORRO E PINTURA	SEDE DO D.E.R.	1964
	DEMOLIÇÃO E AQUISIÇÃO DE MATERIAL PARA REFAZIMENTO DA COBERTURA	ESTAÇÃO RODOVIÁRIA (ANTIGA FÁBRICA CAMBOA)	1964
OBRAS DE ARTE	PONTE DO SÃO RAIMUNDO	ENTRE O MONTE CASTELO E TIRIRICAL	1964
	PONTE DE CONCRETO 400M	MA-53 (ATRAVESSANDO O RIO ANIL)	1965
ESTUDOS E PROJETOS	ESTUDOS E PROJETOS – 6.600KM	BR-21 (ACESSO AO PORTO DO ITAQUI)	1962
	ESTUDO E PROJETO	MA-52 (PINDAÍ-PAÇO DO LUMIAR)	1964



ANEXOS

ANEXO 01 – DIPLOMA DE GRADUAÇÃO: COLÉGIO SANTO INÁCIO.



COLÉGIO SANTO INÁCIO

A: *Domingos de Freitas Simiz Neto*

confere o Colégio Santo Inácio pela sua piedade, frequência e aproveitamento,
no ano de sua formatura Colegial, "Diploma de Honra."

"Fortitudo simplicitas, via Domini: et pavor his, qui operantur malum" — Prov. X, 29

Dio de Janeiro, 15 de Dezembro de 1951

Alcides de M. V.
Prof. de Latim

Maevim S. S. S.
R. Prefeito Ozeas

Paulo Roberto Souza Gomes
R. P. André

ANEXO 03 - DECLARAÇÃO COHEBE.

COHEBE
COMPANHIA HIDRO ELÉTRICA DA BOM ESPERANÇA
Ed. Telefônica: COHEBE
Tel.: Rua Santos Dumont, 274
"Luzitana": 4-2021-4-0217 5ª andar - Recife, Brasil
RECIFE - PERNAMBUCO - BRASIL

CT-1092/66

Recife,
22 de abril de 1966

Ilmo. Sr.
Dr. Domingos Diniz Neto
Dept. Estadual de Estradas de Rodagem
Av. Getúlio Vargas, 1808
São Luiz - Ma

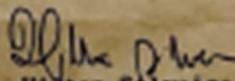
Senhor Conselheiro,

Com a presente, acusamos o recebimen-
to do ofício em que V.Sa. expressa sua renúncia ao cargo de
membro do Conselho de Administração desta Companhia.

Muito lamentamos o afastamento de V.
Sa., ao mesmo tempo em que lhe somos imensamente gratos pe-
los serviços prestados à COHEBE, no desempenho das suas fun-
ções de Conselheiro e interessado pelas Obras de Bom Espe-
rança.

Nesta oportunidade, renovamos nossos
protestos de consideração e apreço.

Atenciosamente,


Hilton Silveira
Diretor

ANEXO 03 - DECLARAÇÃO COHEBE.



COMPANHIA HIDRO ELÉTRICA DO SÃO FRANCISCO

Recife, 04 de junho de 1986

CR/DAPE-5817/86

Ilmº Sr.
DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO
QI 15 - Conjunto 2, Casa 07 - Lago Sul
Brasília - DF

Prezado Senhor:

Em atenção à correspondência de V.Sa. s/nº datada de 03 do corrente, anexamos declaração do período em que V.Sa. exerceu o cargo de membro do Conselho de Administração da ex-COHEBE.

Esclarecemos ainda, que de conformidade com as normas vigentes, a CHESF não concede Certidão Negativa, apenas Declaração.

Atenciosamente,

MÁRIO PERRAZA CORREIA
Chefe da Divisão de Pessoal

Anexo: Declaração



ANEXO 03 - DECLARAÇÃO COHEBE.



COMPANHIA HIDRO ELÉTRICA DO SÃO FRANCISCO

Recife, 14 de novembro de 1985

CR/DAPE-13.068/85

Ilm^o Sr.
DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO
QI 13, Conj. 02, casa 07 - Lago Azul
Brasília - DF

Prezado Senhor:

Tendo em vista a dificuldade de localização dos arquivos da ex-COHEBE, e a fim de que possamos obter informações através da Junta Comercial, solicitamos V.Sa. informar o período em que exerceu o cargo de Membro do Conselho de Administração da aludida empresa.

Atenciosamente,

MÁRIO PEREIRA CORREIA
Chefe da Divisão de Pessoal



ANEXO 03 – DECLARAÇÃO COHEBE.



COMPANHIA HIDRO ELÉTRICA DO SÃO FRANCISCO

DECLARAÇÃO

Declaramos, por solicitação do interessado, que o Sr. DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO exerceu o cargo de Membro do Conselho de Administração da extinta Companhia Hidro Elétrica da Boa Esperança - COHEBE, no período de julho de 1963 a abril de 1966.

Recife(PE), 04 de junho de 1986

CH. HIDRO ELÉTRICA DO SÃO FRANCISCO


Diretor Geral de 1984
Mário José
Neto de Sá

RECIFE-PE - Ed. André Fátima - Rua Cangaço Jorge de Sousa, 353 - Bonfim - PAULO
SPENCER-BA - Rua de Truão, 170 - Paulo Afonso - SALVADOR - BA - Av. Vinte
Fifteen, s/n - Estádio Pôr de Lima - FORTALEZA - CE - Dr. Teófilo de
TENEZINA - PI - Rua Cônego Martins, 2011 - SÃO LUIS - MA - Av. Dr. Siqueira
RIO DE JANEIRO - RJ - Av. Rio Branco, 41 - 9º e 10º and - SÃO PAULO -
SP - Rua Margareth Torres, 407 - Vila Maria - END. TELES "CHESFO",
901 370
gráfica chesf - DATA

EMPRESA
DO SISTEMA
ELETRÔGRAS



ANEXO 04 - CARTA PARA O GOVERNADOR JACKSON LAGO.

São Luís, 10 de março de 2008
Exmo Sr. Jackson Lago
Governador do Maranhão

Sr. Governador

fui procurado por auxiliar direto de V. Excia para prestar serviços técnicos de consultoria sobre instalações de indústrias siderúrgicas, refinação de petróleo e termoeletricas a coque mineral.

Entreguei meus dados pessoais e técnicos e o número da conta corrente, que também me foi solicitado para a efetivação do compromisso.

Antes da assinatura do contrato recebi crédito em conta corrente. Reclamei e pedi orientação para devolver administrativamente a importância.

A resposta foi a renúncia do contrato cujo objeto não era a consultoria. Mas o anexo, mas os créditos pessoais em conta corrente continuaram. Pedi a devolução das importâncias creditadas e a suspensão dos créditos. Mas recebi respostas.

Essa relação irregular não pode continuar, até porque a V. Excia tem consultoria de primeira qualidade da Universidade de São Paulo para a instalação de siderúrgica no Maranhão (O Imparcial, 1º de março de 2008). A realização no município de Pácazeira está correta e não em Marabá como fizeram o Presidente Lula, a Ministra Dilma Rousseff e o Sr. Roger Agnelli, presidente da Vale do Rio Doce. Somente o cálculo dos custos dos transportes dos insumos para a redução do minério de ferro (carvão mineral, calcário, etc) será suficiente para

ANEXO 04 - CARTA PARA O GOVERNADOR JACKSON LAGO.

para justificar a construção em um município de Pracaçana (Folha de S. Paulo, Domingo 4 de Maio de 2008). Ninguém mais capaz do que o consultor Hildo Seuer, ex-diretor de gás e energia da Petrópolis, para atualizar o projeto de refinaria elaborado em 2003 pelo governo José Rinaldo. (O Imparcial, 19 de Janeiro de 2008). O local de construção já foi escolhido pela Petrópolis, quando Presidente era o Sr. José Sarney, no município de Roxão.

As térmicas a carvão mineral só devem ser construídas no continente, caso contrário a ilha de São Luís ficará inabitável pela quantidade de térmicas a carvão mineral que aqui se instalarão. O Ministério de Minas e Energia tem interesse porque precisa aumentar rapidamente a base térmica do sistema elétrico nacional e os investidores, porque têm carvão mineral no Itaipu ao preço da China. Esse carvão praticamente não pagará frete. Virá nos navios que abastecem a China de minério de ferro de Carajás.

Por tudo isso, peço ao U. Excmo. que me oriente como devo proceder administrativamente para devolver a importância de R\$ 40.902,00 (quarenta mil novecentos e dois reais) creditada durante sete meses na minha conta corrente.

Atenciosamente,
Domingos de Freitas Diniz Neto

ANEXO 05 - CARTA ULYSSES GUIMARÃES.

Breves, 25 de Maio de 1972.

CÂMARA DOS DEPUTADOS



Meu caro Frelto querido:

Desde antes que o pessoal
foi para sua antiga residência,
quede um do ramal telefónico de seu
irmão. Este telefone não responde às
vôz que para lá desfrui.

Reuter nos dizem. Nós
o conhecemos, a Câmara e o Congresso
o conhecem. E para o conhecimento,
o respeito. V. tem todo o conhecimento
do Presidente e do MPB.

Respeito de amigo
Ulysses Guimarães

ANEXO 06 – TELEGRAMA TANCREDO NEVES.

EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELEGRAFOS

RECEBIO TELEGRAMA N.º 6431/25

de Brasília DF

para Depto. Freitas

enunciador no _____

em _____ de _____ horas

nome de Agência _____

25 MAI 72

N.º TELEGRAMA	HORA
37546	9:00

Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos

N.º de Encomenda 37546

Endereço _____

Cidade _____

Estado _____

CEP _____

Telefone _____

Assinatura _____

TELEGRAMA

CONG DEPUTADO FREITAS DINIZ<

CAMARA DOS DEPUTADOS<BRASILIA DF<

DECONGRESSO BRASILIA DF 6431 041 25 1800<

nome, estação de origem, número de telegrama, número de páginas, data e hora da apresentação.

MANTENHA A INDICAR NO BASTÃO DO SEU TELEGRAMA A HORA EM QUE O RECEBER COM ESSA PROVIDÊNCIA, ATENDIDA A EMPRESA NA FISCALIZAÇÃO DA ENTREGA DOS TELEGRAMAS.

RECEBA CARO AMIGO ET COLEGA MINHA SOLIDARIEDADE LAMENTAVEL DECISAO ST

QUE NAO DIMINUE EM NADA ALTO APRECO EM QUE O TEM OS HOMENS DE BEM DO

NOSSE PAIS ABRACOS TANCREDO NEVES

PARA SUA RESPOSTA IMEDIATA USE OS TELEFONES: 42-6843 42-7521 42-7768



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO MARANHÃO

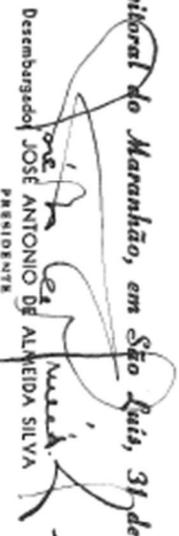
Diploma de Suplente de Deputado à Câmara Federal

O TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO MARANHÃO, em cumprimento ao disposto no art. 215 e seu parágrafo único, da Lei n.º 4.737, de 15 de julho de 1965, declara eleito Suplente de Deputado à Câmara Federal, para a legislatura de 1975 a 1979, o cidadão DOMINGOS DE FREITAS DINIZ NETO

registrado sob a legenda MOVIMENTO DEMOCRÁTICO
BRASILEIRO no pleito de 15 de Novembro de 1974, conforme consta dos dados abaixo, extraídos da ata geral da sessão do mesmo Tribunal, realizada a 30 de dezembro de 1974.

Total dos votos apurados para Deputado à Câmara Federal: 465.740 (quatrocentos sessenta e cinco mil setecentos quarenta)
Votação atribuída à legenda supracitada: 76.807 (setenta e seis mil oitocentos e sete) votos.
Votação do eleito: 19.662 (dezenove mil seiscentos sessenta e dois) votos.

Tribunal Regional Eleitoral do Maranhão, em São Luís, 31 de dezembro de 1974


Desembargador JOSÉ ANTONIO DE ALMEIDA SILVA
PRESIDENTE

ANEXO 08 – DECRETO: COMISSÃO EXECUTIVA DA HIDRELÉTRICA DO RIO FARINHA (CERFA).



ESTADO DO MARANHÃO

D E C R E T O N.º 2/2 DE 11 de Julho DE 1963

Faz designação.

O Governador do Estado do Maranhão, no uso de suas atribuições legais,

R E S O L V E

designar o Engenheiro DOMINGOS FREITAS DINIZ NETO para, na qualidade do Governador do Estado do Maranhão, desempenhar a função de Presidente da "COMISSÃO EXECUTIVA DA HIDRELÉTRICA DO RIO FARINHA" (CERFA).

PALACIO DO GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO, EM SÃO LUIS, 11 DE JULHO DE 1963; 141ª DA INDEPENDENCIA E 74ª DA REPUBLICA.

Freitas Diniz Neto
Gov. Luis F

ANEXO 09 – CARTA DO SECRETÁRIO DE GOVERNO EUCLIDES MATOS.

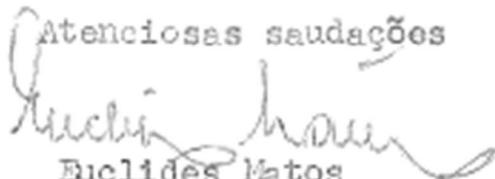
São Luís, 4 de janeiro de 1966.

GOVÉRNO DO ESTADO DO MARANHÃO

Ilmo. Senhor
Engenheiro Domingos Freitas Diniz Neto
Local

Tenho a satisfação de comunicar a Vossa Senhoria haver o Govêrno do Estado, nos têrmos do ato de 1º do corrente, e em testemunho de reconhecimento aos destacados méritos do eminente Engenheiro e Diretor do D.E. R., conferido a Vossa Senhoria a Medalha do Mérito Timbira, insituida pela Lei nº 2393, de 13 de julho de 1964.

Por oportuno, informo a Vossa Senhoria que a solenidade de entrega da mesma condecoração foi marcada para o próximo dia 15, no Palácio do Govêrno.

Atenciosas saudações

Euclides Matos
SECRETÁRIO DE GOVÉRNO

ANEXO 10 – CARTA CONVITE DO GOVERNADOR MATOS DE CARVALHO PARA INTEGRAR A COPEMA.



ESTADO DO MARANHÃO
GABINETE DO GOVERNADOR

N.º 487

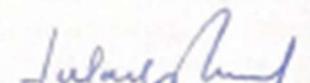
São Luís, 28 de março de 1959.

Ilustre Doutor,

Tendo recebido officio do Presidente da Comissão de Planejamento Econômico, sobre a organização de um Grupo de Estudo de Águas e Energia Elétrica, convido V.S. nos termos da Lei nº 1.606, de 14 de Junho de 1958, conforme indicação do Presidente da referida Comissão, para membro do Grupo de Estudo em apreço, devendo ser gratuitos seus serviços prestados ao Estado, nas condições de relevante interesse público.

Conhecedor da dedicação com que V.S. acata os problemas do Estado, espero ser atendido, certo de que virá prestar sua valiosa e indispensável colaboração.

Aproveito-me de ensejo para reiterar a V.S. os protestos de elevada estima e consideração.


José de Mattos Carvalho
GOVERNADOR DO ESTADO.

Ilmo. Sr.
Eng.º Domingos de Freitas Diniz Neto
LOCAL
JCV/EP.

ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

“SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS

Domingos Freitas Diniz

Os primeiros passos para o planejamento no Maranhão vêm do governador Matos Carvalho. A Lei 1.606, de 14 de junho de 1958, criou a Comissão de Planejamento Econômico do Maranhão – COPEMA e autorizou a realização dos estudos para um plano de desenvolvimento. Vários grupos de trabalho foram nomeados pelo Governador Matos Carvalho, dentre outros, o de Transportes, o de Águas e Energia Elétrica. Participei desse último, embora fosse o substituto do Diretor Geral do Departamento de Estradas e Rodagem (DER), Engenheiro Ruy Mesquita.

A consequência inicial foi a ampliação da organização estatal. Surgiram o Departamento de Águas e Esgotos Sanitários – DAES, hoje CAEMA, o Departamento de Transportes Urbanos de São Luis – DTUSL, com bondes elétricos, e as Centrais Elétricas do Maranhão – CEMAR, cuja diretoria tomou posse em julho de 1959, assim constituída: Presidente, Jádriel José de Almeida Carvalho; Diretor Administrativo, José João Pereira; Diretor Financeiro, Porfírio Serra de Castro e Diretor Técnico, Domingos de Freitas Diniz. Esse fato desmente Sarney, que se diz instituidor da CEMAR.

No governo Matos Carvalho o serviço de Água, Esgoto, Luz, Transporte e Prensagem de Algodão - SAELTPA, que encampou a “ULEM COMPANY” dos americanos, foi extinto.

O governador Newton Bello, consciente que administrar é planejar, organizar, comandar, coordenar e controlar – nessa ordem- elabora o seu plano de governo como primeiro ato. Orientou a elaboração o engenheiro e economista Antonio Dias Leite, depois o Presidente da Vale do Rio Doce e Ministro das Minas e Energia. Newton Bello governou de janeiro de 1961 a janeiro de 1966.

genu
governar
governar

[Handwritten signature]

ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

Lembro que há 60 (sessenta) anos fui aluno dos professores JORGE KAFURI e DIAS LEITE na cátedra de Economia Política da Escola Nacional de Engenharia – ENE, da UNIVERSIDADE DO BRASIL. Lá tomei conhecimento do grande, e sempre atual economista inglês, JOHN MAY NARD KEYNES, autor da *Teoria Geral do Emprego, Juro e da Moeda*. **A personalidade mais citada, atualmente, nesta crise capitalista, segundo o New York Times.**

Esse foi o primeiro plano de governo das recentes administrações e apresentado na histórica **CONFERÊNCIA DE SÃO LUIS**, em julho de 1961, da qual participaram o Presidente da República Jânio Quadros, e os Governadores Newton Bello (MA) e Chagas Rodrigues (PI). O plano teve a aprovação do Presidente Jânio Quadros sob a única crítica das oposições – de pouco reivindicante. Crítica que o tempo mostrou, sem fundamento, porque as obras federais de infra-estrutura construídas a partir da Conferência de São Luis até hoje, com raras exceções, constam das propostas do Governador Newton Bello. É oportuno registrar que o Deputado José Sarney (UDN), naquele momento, era governista. Ainda não havia traído o Governador Newton Bello.

“Diferentemente, o Governador José Sarney usava o planejamento como biombo, atrás do qual escondia o lixo da sua administração. Criou a Superintendência do Desenvolvimento do Maranhão – SUDEMA, que não passava de uma tesouraria para pagamento de verbas de investimentos (capital), deixando as de custeio por conta do Secretário da Fazenda, Pedro Neiva de Santana. À época critiquei esse “planejamento” no Jornal Pequeno, cujo editor, jornalista, José Ribamar Bogaça, que nos recebia com cortesia, parafraseando máxima de Voltaire: “Concordando ou não com as palavras que tu dizes, defenderei até a morte o direito de dizê-las”. Assim, assegurava o direito de expressão, publicando nossos artigos que transcrevo resumidamente. Numa edição clandestina do Diário Oficial, de 30 de Abril de 1968, e falsificada – continha em sua páginas um edital de 02 de maio – a SUDEMA imprimiu a prestação de contas do Fundo de Participação dos Militares, de 1967, de Ncr\$



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

12.725.393,94 (doze milhões setecentos e vinte e cinco mil, trezentos e noventa e três cruzeiros novos e noventa e quatro centavos). Cruzeiros novos da reforma monetária do General Presidente Castelo Branco. Constatei, comparando o Diário Oficial falso com o balanço do DER, de 1967, uma diferença de Ncr\$ 700.000,00 (setecentos mil cruzeiros novos). A SUDEMA debítava ao DER Ncr\$ 5.151.621,32 (cinco milhões, setecentos e cinquenta e hum mil cruzeiros novos e trinta e dois centavos), este creditava àquela Ncr\$ 4.451.621,32 (quatro milhões, quatrocentos e cinquenta e hum cruzeiros novos, e trinta e dois centavos). Estampava, também, o Diário Oficial Falso, a integralização de capital em ações da Companhia de Desenvolvimento da Baixada Maranhense – CODEBAM, de escandalosa memória, de Ncr\$ 180.000,00 (cento e oitenta mil cruzeiros novos). Para que se tenha uma pálida ideia do desgoverno Sarney, a CODEBAM deixou de existir sem quaisquer explicações e ato formal conhecidos. Um de seus instituidores, Antonio Luiz Guimarães Oliveira, desaparecido, era intimado pelo Tribunal de Contas do Estado, por edital, para regularizar processo de prestação de contas de Ncr\$ 35.000,00(trinta e cinco mil cruzeiros novos). Esse senhor fora nada mais, nada menos, do que seu Secretário de Governo. Em 06 de outubro de 1968 o Jornal Pequeno publicou artigo nosso sob o título “GOVERNADOR OU CORRETOR”, denunciando o Governador José Sarney em envolvimento nos negócios da Construtora Mendes Júnior, empresa do seu amigo Murilo Mendes, que cedera um avião para a sua campanha eleitoral que, por ocasião de sua posse, hospedara-se no mirante do Palácio dos Leões. Tudo começou quando obteve autorização legislativa, sem limitação de juros e outros encargos, para dar até 25% (vinte e cinco por cento) do Fundo de Participação em garantia de operações financeiras para construção de obras de infra-estrutura podendo “ser contratados até o prazo de 10 (dez) anos”. Cerca de Ncr\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de cruzeiros novos), naqueles tempos. A primeira e única empreiteira a propor “financiamento” para a construção de obras e serviços nos termos da Lei 2873/68, prontamente aceito, foi a Construtora Mendes Júnior – forte indício que a lei tinha endereço determinado. Eis o resumo da proposta: implantação

 3

ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

pavimentação da Pindaré – Santa Luzia (53 km), recém-inaugurada, assim mesmo tal trecho, foi 02 (duas) vezes “construído” pelo governador Sarney. As obras e serviços referidos seriam “financiados” pela construtora, de acordo com a lei 2873/68, vencendo juros de 7,5% a.a. (sete e meio por cento ao ano), correção monetária segundo os índices da Fundação Getúlio Vargas, e nenhum dia de carência. O governador Sarney aceitou a proposta, e para tanto dispensou a concorrência pública sem justificativa legal, e autorizou o tal financiamento, ensejando o oneroso contrato 045/68, entre o DER e a Mendes Júnior. O contrato era o próprio absurdo. O trecho Santa Luzia – Açailândia não tinha sequer os estudos preliminares – reconhecimento topográfico – e, por conseguinte, o indispensável projeto que permitisse a locação para a implantação da estrada e os elementos para o cálculo do seu custo. Os juros de 7,5% a.a. (sete e meio por cento ao ano) estavam acima daqueles de recente empréstimo no extinto Estado da Guanabara, ou seja: 5,5% a.a. (cinco e meio por cento ao ano) e carência. As garantias dadas à empreiteira não poderiam ser melhores por força da Lei 2873/68 e da natureza constitucional federal do Fundo de Participação. Com tudo isso, o governador Sarney não se satisfaz com as garantias dadas à construtora do amigo. Outorgou, de forma inusitada, mediante procuração, amplos e irrevogáveis poderes à Mendes Júnior para receber parcelas do Fundo de Participação no Banco do Brasil até a liquidação do contrato 045/68. O contrato DER 045/68 permitiria à Mendes Júnior negociar empréstimos para si no mercado interno ou externo, conforme fosse do seu interesse, sem necessidade de qualquer intervenção do governador Sarney. Por causa disso e de uma entrevista do governador declarando que viajaria ao exterior visando negociar empréstimo para a Santa Luzia – Açailândia, a obra de seus sonhos, fomos apanhados pela dúvida. Não sabíamos se viajaria como governador do Maranhão ou como Corretor da firma Mendes Júnior, daí o título do artigo: **“GOVERNADOR OU CORRETOR”?**

As obras federais do porto do Itaqui estavam paralisadas por dois motivos: primeiro, faltavam cerca de cinco mil estacas pranchas metálicas pendentes de



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

importação para a construção das células, que constituem a infra-estrutura do porto e segundo, faltavam recursos financeiros. Por proposta de Newton Bello, Jânio Quadros manda importar as estacas de aço e libera as verbas orçamentárias. A obra deslança. Não recorde de interferência de Sarney no caso das estacas, como afirma no livro.

O Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias Federais(61/65) somente previa a pavimentação pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, de parte da São Luis – Teresina, qual seja São Luis – Peritoró. Newton Bello propõe a construção definitiva de todas as pontes de concreto substituindo as de madeira e a pavimentação completa da São Luis a Teresina. Jânio Quadros aprova. O DNER, conserva, constrói as pontes, inclusive a do Canal dos Mosquitos e pavimenta até Miranda. Por ocasião do governo José Sarney o DNER delega a pavimentação da São Luis – Teresina ao DER do Maranhão, com todos os recursos. A mesma é concluída pelo governo Sarney, todavia, com características técnicas não elogiáveis. O DNER que havia indenizado integralmente a pavimentação, demonstrando insatisfação, recebe a São Luis – Teresina em Timon, deixando de lado nossa São Luis. Sarney reclama da inauguração em Timon, no livro “Sarney A Biografia”, pela voz da mulher Marly Sarney.

O Plano Rodoviário Estadual articulado com o Plano Nacional de Viação ainda é, com alguns adendos, o de Newton Bello. Esse plano vem da nossa administração, quando éramos Diretor Geral do DER. Foi aprovado pelo Presidente da República, condição necessária para o recebimento do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), para a construção de rodovias estaduais. No seu quinquênio Newton Bello construiu várias estradas e pontes importantes. Algumas: Vargem Grande – Chapadinha – Brejo – São Bernardo, Miranda – Arari, Pedreiras – Igarapé Grande – Lago da Pedra, Vitorino Freire – BR-22 (316), Dom Pedro – Presidente Dutra – São Domingos – Colinas, Trechos da Presidente Dutra – Barra do Corda – Porto Franco, Pontes sobre o rio Itapecuru

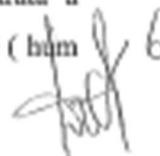


ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

em Coroatá, Codó e do Caratatiua, sobre o rio Anil, em São Luis. As estradas estaduais eram conservadas com o FRN (Fundo Rodoviário Nacional), mas as de penetração -vicinais – para o centro da produção agrícola de arroz e babaçu, com o Fundo de Desenvolvimento do Estado -DEMAR. Conquanto o programa de pavimentação estivesse a cargo do DNER, o DER manteve o seu pequeno e simples, à base de asfalto diluído para atender os acessos de São Luis à BR – 21(135) e RIBAMAR. Para isso construiu e operou um terminal no Itaqui e o DNER pavimentou de São Luis a Miranda. Assim, Sarney mente quando diz que o Maranhão não tinha 01(um) quilômetro de asfalto no início de seu governo. Newton Bello deixou para Sarney, que os recebeu, US\$ 3.510.000,00 (três milhões, quinhentos e dez mil dólares) para a construção das rodovias Arari – Vitória do Mearim – Santa Inês – (73km), Bacabal – Lago da Pedra (53 km) e da ponte de 200m (duzentos metros) sobre o Rio Mearim, em Arari, além de US\$ 3.130.401,00 (três milhões cento e trinta mil quatrocentos e hum dólares) em trinta e duas moto niveladoras, sete tratores de esteira, sete tratores industriais para sete escavadeiras, sete carregadeiras frontais, sessenta caminhões e outros equipamentos para a conservação de rodovias estaduais. Esses recursos foram doados pela SUDENE ao DER, mediante dois convênios assinados pelo governador Newton Bello, e por mim. Logo, um bom dinheiro naqueles tempos.

Newton Bello, que administrou o Estado com as poucas receitas do Imposto de Vendas e Consignações, sem o Fundo de Participação dos Militares, deixou as finanças públicas equilibradas. Um adequado corpo de funcionários recebendo ordenados dignos exercia, com competência, as suas tarefas. Era cuidadoso na nomeação de servidores, tanto que terminou o mandato em cargos no quadro funcional – uma de Ministro do Tribunal de Contas por morte do Ministro Evandro Rebelo. Sarney empossado governador apressou-se em designar, para o lugar, o médico Antenor Abreu.

Pelo que se verifica, Sarney governa o Maranhão numa conjuntura favorável. Infelizmente dela não sabe tirar proveito, porque aplica mal os recursos públicos e promove uma política fundiária desastrosa. Contrata a rodovia Carolina – Estreito, com a Mendes Júnior, por Cr\$ 1.500.000,00 (hum



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

bilhão e quinhentos milhões de cruzeiros) e adita para Cr\$ 5.700.000,00 (cinco bilhões e setecentos milhões de cruzeiros). Em cruzeiros de 1966, um aumento exagerado. A Santa Luzia – Açailândia é incluída no Plano Rodoviário Estadual, em total descaso com a floresta, hoje devastada. Sem quaisquer estudos, e sem concorrência, é contratada com a Mendes Júnior. O Fundo de Participação cobre todos os absurdos desse contrato. Procuradora do Estado do Maranhão, com amplos e irrevogáveis poderes, a Mendes Júnior se paga diretamente no BANCO DO BRASIL. Os Governadores Pedro Neiva e Nunes Freire, que o sucederam, tiveram grandes problemas com esse contrato e a procuração irrevogável. São da administração Sarney: a estrada Santa Inês – Santa Luzia, Itaúna – Três Marias – São Bento, Três Marias – Pinheiro, Ferry – Boat São Luís – Itaúna, a Ponte do São Francisco e Aterro – Barragem do Bacanga.

Salvo lapso de memória, trabalhavam no DER, na CEMAR, no DAES, no Banco do Estado e na Secretaria de Obras os seguintes engenheiros e arquitetos: José Barros Pereira de Andrade, Dario Profeta, Luiz Alvim, Celso Castelo Branco, Benedito Raposo, José Carlos Dualibe, Orlando Bandeira de Melo, Hédel Azar, Cleon Furtado, Arthur Ribeiro Bastos, Francisco Batista Ferreira, Carlos Braga Diniz e João Salem. Refiro-me à Administração Newton Bello.

O plano de eletrificação de Newton Bello, a cargo da CEMAR, previa a instalação de uma usina térmica geradora, em São Luís, e nova rede de distribuição. A existente dos tempos da “ULEM COMPANY”, dos americanos, continuaria funcionando, mas dentro de um novo sistema elétrico. No interior se previa a instalação de médias e pequenas hidroelétricas. MÉDIAS : Criminosa, no Itapecuru, em Caxias, e Farinha, em Carolina. PEQUENAS: Munim, Barra do Corda, Balsas e Itapicuruzinho, em Carolina. Com a decisão do Presidente da República João Goulart de construir, por intermédio da SUDENE de Celso Furtado, a hidroelétrica da Boa Esperança, no Rio Parnaíba, com 216 MW (duzentos e dezesseis mega-watts), Newton Bello modifica o plano.

De acordo com a nova política energética, o projeto de grande térmica geradora de São Luís foi substituída por uma de emergência para aguardar a linha de transmissão de Boa Esperança e respectiva subestação abaixadora, como de



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

fato aconteceu. A CEMAR, presidida pelo engenheiro Arthur Ribeiro Bastos, instalou motores e geradores da térmica de emergência, todos novos, no Tirirical e providenciou a reforma da rede de distribuição de São Luís.

Contudo, Newton Bello construiu a pequena hidroelétrica do rio Itapicuruzinho, em Carolina. Embora Diretor Geral do DER, foi encarregado dessa construção. As obras e serviços foram concluídos no seu governo: Usina com potência instalada de 1.030 KW (um ml e trinta quilo-watts), subestação elevadora, linha de transmissão Itapicuruzinho – Carolina, subestação abaixadora e rede de distribuição de energia elétrica de Carolina em cobre. A CEMAR pagou todas as despesas com recursos próprios do Estado do Maranhão. Deixa o Governo com a usina de Itapicuruzinho funcionando, bem como em tráfego a Ponte do Caratatiua, em São Luís. Sarney inaugura as duas. Isso a jornalista não conta em “*Sarney, a Biografia*”.

O governador Newton Bello participou da constituição da Companhia Hidroelétrica da Boa Esperança – COHEBE, em Recife (PE), com o Presidente João Goulart, o Superintendente da SUDENE Celso Furtado e os Governadores do Nordeste, em 1963 – estive presente. A partir daí, representei o Estado do Maranhão no Conselho de Administração da COHEBE durante três anos, e não registrei a atuação de Sarney na construção da Usina da Boa Esperança, e nem das linhas de transmissão. O que fez, foi entregar a CEMAR para a COHEBE, quando Governador, porque na sua equipe de jovens técnicos relacionados na página 165 do livro, ninguém tinha competência para gerir uma empresa de energia elétrica. Assim, a diretoria da COHEBE assume a diretoria da CEMAR, com César Cals na Presidência. Renunciei aos cargos de Diretor Geral do DER e de Membro do Conselho de Administração da COHEBE, no início de seu Governo. Vários dias depois manda o engenheiro Haroldo Tavares, seu Secretário de Viação e Obras Públicas e Presidente do Conselho Rodoviário do Estado do Maranhão assumir, interinamente, a Diretoria Geral do DER, para esperar o aparvalhado engenheiro Galeão Filho. Deixei a administração do DER organizada, com todas as prestações de contas mensais, a partir de FEVEREIRO de 1961, até DEZEMBRO/1965, aprovadas pelo Conselho Rodoviário e pelo



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

Tribunal de Contas. A prestação de contas do mês de JANEIRO/1966, posteriormente, foi aprovada pelo seu Conselho Rodoviário. Determinou inquérito administrativo no DER, cujo relatório escondeu e nunca divulgou. A Comissão de Inquérito jamais me chamou a depor. De Boa Esperança somente fui exonerado quase três meses depois da posse de Sarney, porque necessitavam dos nossos serviços. Por oportuno, transcrevo a carta que me foi enviada pela Companhia Hidroelétrica da Boa Esperança (COHEBE), em 22 de abril de 1966:

Ilmo Senhor Dr. Domingos Diniz Neto
Departamento Estadual de Estradas de Rodagem
Av. Getúlio Vargas, 1808, - São Luís (MA)

Senhor, Conselheiro,

Com a presente, acusamos o recebimento do ofício em que V. Sa. Expressa sua renúncia ao cargo de membro do Conselho de Administração desta Companhia.

Muito lamentamos o afastamento de V. Sa., ao mesmo tempo em que lhe somos imensamente gratos pelos serviços prestados à COHEBE, no desempenho das suas funções de Conselheiro e interessado pelas obras de Boa Esperança.

Nesta oportunidade, renovamos nossos protestos de consideração e apreço.

Atenciosamente,
Hilton Silveira
Diretor

Às páginas 169 e 170 a jornalista de “Sarney, a Biografia”, credita a Sarney a construção da Ponte do São Francisco e a restauração do Teatro, obviamente do Teatro Arthur Azevedo. A restauração do Teatro foi promovida pelo Governador Newton Bello, e quanto à Ponte do São Francisco, conquanto a tenha construído, a história é outra.

A construção da Ponte do São Francisco foi iniciada no Governo Matos Carvalho, pelo Diretor Geral do DER, Engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita. O projeto de engenharia com fundações em tubulão era tecnicamente inviável. E



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

mais, o Estado não dispunha de recursos financeiros para construir uma ponte de 01(um) quilômetro de comprimento. Por isso, paralisamos a obra em fevereiro de 1961, quando assumimos o DER, por ordem do governador Newton Bello.

Ao final da nossa administração o DER já tinha tecnologia para construir qualquer ponte sobre os rios Anil e Bacanga. Eis a prova material: a construção da ponte do Caratatiua sobre o rio Anil de quatrocentos metros comprimento, com fundações em estacas e superestrutura em concreto protendido, em vez de concreto armado.

Fiz artigo (01.09.2011) para o jornal Vias de Fato, sob o título “A Ponte do Caratatiua”, que entendo importante transcrever:

“O deputado José Carlos preocupado com as condições da ponte do Caratatiua (Governador Newton Bello), pede “à Deputada Gardênia Castelo (PSDB), que repasse ao Prefeito João Castelo a demanda emergencial de viadutos e pontes da cidade”.

As pontes do Caratatiua, da Camba do Mato e do São Francisco, sobre o rio Anil e o Aterro-Bacanga sobre o rio Bacanga (km zero da BR 135) são obras estaduais e federais de acesso ao centro histórico d São Luís (a nossa pequena Lisboa, no jargão dos arqueólogos) titulado Patrimônio da Humanidade pela ONU/UNESCO.

Portanto, a mensagem do Deputado José Carlos é incompleta, porque deveria ser dirigida também à Governadora Roseana Sarney e à Presidente da República Dilma Roussef, por intermédio do DNIT local.

Explico:

A Universidade Católica foi criada pelo Arcebispo Dom Delgado e administrada pelo Reitor Ribamar Carvalho, igualmente Secretário de Educação e Cultura do Governador Newton Bello. Posteriormente, o governo federal unificou as Três Faculdades Federais (Farmácia, Odontologia e Direito) com a Católica e originou a Universidade Federal do Maranhão (UFMA) pela lei 5152 de 21.10.1966.

O Governador Newton Bello não se manteve paralisado aguardando o Governo Federal, tanto que, em 1965, desapropriou grande área à margem da direita do Rio Anil, onde hoje é o IPASE, o MARANHÃO NOVO e a Av. DANIEL DE LA TOUCHE, para a Universidade Católica, e construiu a ponte do Caratatiua, pelo DER, quando éramos Diretor Geral. Ponte de 400 (quatrocentos) metros em concreto protendido e fundação em estacas.



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

Deixamos no DER os projetos com a mesma tecnologia da ponte do Caratativa para a construção da ponte de São Francisco, sobre o Rio Anil, e da ponte do Bacanga, sobre o rio Bacanga.

O Governador José Sarney constrói a ponte do São Francisco com o Fundo de Participação dos Militares e a inaugura com o seu nome. Os Governadores Pedro Neiva, Nunes Freire e João Castelo constroem a ponte sobre o Rio Anil, na Camba do Mato (a Bandeira Tribuzzi).

Infelizmente, o Governador José Sarney abandona o projeto da ponte sobre o rio Bacanga e lá implanta um Aterro – Barragem sem a necessária fundação. É a anti-obra de engenharia e saneamento. É o desprezo pela ecologia.

O Aterro-Barragem manobrado por compotas permitiu, ao longo dos anos, a ocupação de terras a montante do mesmo, por mais de cem mil pessoas abaixo da cota máxima anual da preamar. Todas correm risco de vida com o seu fatal arrombamento.

Ao final do governo José Sarney a firma Mendes Júnior fechou o Aterro - Barragem na marra, sem qualquer tecnologia. Os pagamentos somente foram efetuados anos depois pelo General Presidente Ernesto Geisel em reconhecimento formal e factual do Aterro – Barragem do Bacanga como obra federal. O dinheiro federal foi repassado ao governo Nunes Freire que pagou as obras e serviços. O Secretário de Fazenda da época, atual Ministro do Turismo Pedro Novais, sabe os detalhes.

Para terminar um fato histórico importante:

Quando assumimos o DER, em FEVEREIRO de 1961, paralisamos a construção da Ponte do São Francisco iniciada com poucas fundações em tubulação a céu aberto. As fundações eram inviáveis tecnicamente. O meu antecessor prestou contas dos poucos recursos gastos.

Está no livro, à página 168: *Sarney acabou com as "Cadeias do Tronco, que ainda existiam no estado em meados de 1960". Mentira! Todos os presos apenados do Estado do Maranhão viviam dignamente na Penitenciária de Pedrinhas, sublotada, cujo grande edifício foi construído por Newton Bello, em convênio com o Ministério da Justiça. A jovem equipe técnica de Sarney fez vistoria na Penitenciária, mas viu tudo de forma errada, pois*



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

constatou imensas rachaduras no edifício, que na verdade eram juntas de dilatação. Pedrinhas está aí até hoje.

Fui, interinamente, Secretário de Obras Públicas naquela ocasião.

Está no livro a criação do Museu Histórico e Artístico do Maranhão, mas não está a doação que o senhor José Sarney fez ao mesmo da imagem de santinha, do Século XVIII. Segundo Jomar Moraes, no *Guia de São Luís do Maranhão*, Santaninha era “a hoje demolida Capela de Santana da Sagrada Família, popularmente conhecida como Igreja de Santaninha”. Logo, como o Sr. José Sarney poderia doar uma imagem que fazia parte do acervo Sacro da Capela e, conseqüentemente, da Arquidiocese do Maranhão? Só se a tivesse por receptação de furto.

Como escrevi, o governador Sarney encontrou as finanças públicas equilibradas e o Banco do Estado com gestão exemplar. Entretanto, entrega ao governador Antônio Dino, dívidas sem verbas orçamentárias para empenhá-las e o Banco do Estado falido pelos empréstimos de favores, sem garantias reais. O aval do Banco para a importação de arame farpado da Tchecoslováquia, pela Secretaria da Agricultura foi um negócio escandaloso e lesivo ao patrimônio do mesmo. O arame farpado foi desviado do Fundo de Revenda. Quem comprava, não pagava. Se é que comprava. Denunciei em artigos no Jornal Pequeno, o caso do arame e com grande repercussão.

No tempo de Newton Bello (Janeiro/61 a Janeiro/66), o programa de saneamento básico estava a cargo do Departamento de Águas e Esgotos de São Luís (DAES) e da Fundação Serviço Especial de Saúde Pública (FSESP), responsável pelos outros municípios. O sistema DAES, velho e obsoleto, não funcionava. São Luís vivia séria crise de abastecimento. Em 1961, é levado à SUDENE um projeto de expansão e melhoria do seu sistema de abastecimento d'água: Construção novamente da Barragem do Batatã, adutora de água bruta Batatã – Sacavém, captação de água no Sacavém, eletrificação do sistema de bombeamento de água bruta e tratada do Sacavém, ampliação da estação de tratamento do Sacavém, adutora de água tratada Sacavém – Cidade,



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

reservatórios e melhoramento e expansão da rede de distribuição. Os recursos viriam do DNOS, SPVEA, Governo do Estado e empréstimo do BNB/BID – Banco do Nordeste – Banco Interamericano de Desenvolvimento. O projeto de engenharia era de autoria do FSESP e orçava em dois milhões e trezentos mil dólares – dólar de 1961. O FSESP projetou da mesma forma, os serviços de esgotos de São Luís.

O DNOS assumiria a construção da nova Barragem do Batatã. A primeira, tinha sido levada pelas águas por erros técnicos. Na Conferência de São Luís, Newton Bello propõe a reconstrução da Barragem do Batatã e Jáni concorda, com o seguinte despacho característico, dirigido ao Ministro da Viação: *“Considerando que erros do passado não deverão repetir-se, determino especiais recomendações ao DNOS sobre a reconstrução da Barragem do Batatã no Maranhão, sobretudo quanto à escolha da firma que se encarregará das obras”. “As informações referentes a este Memorando devem ser prestadas em (30) dias”*. O DNOS realiza a concorrência em janeiro de 1962 e inclui a obra em prazo compatível com o empréstimo do BNB/BID somente firmado no fim de 1963 pelo Governador Newton Bello, no valor de US\$ 1.451.514,90 (um milhão, quatrocentos e cinquenta e um mil, quinhentos e catorze dólares e noventa centavos). A assunção do risco cambial, pela União, transformou o empréstimo praticamente numa doação.

Por determinação do Governador Newton Bello realizamos um programa de emergência, nos seis primeiros meses de 1962, para tirar São Luís da calamidade. Para tanto construímos uma barragem provisória no Batatã, com uma estação elevatória de bombeamento e respectiva adutora, para levar água bruta até o Sacavém, onde implantamos, em definitivo, a captação para uma estação de bombeamento eletrificada de água bruta e tratada, que funciona até hoje, em substituição a uma obsoleta movida a vapor dos tempos da ULEM COMPANY dos americanos. Melhoramos a estação de tratamento e a adutora Sacavém – Filipinho. Ampliamos a rede de distribuição.

O Engenheiro Batista Ferreira assume o DAES a partir de 1963, executa o programa, já especificado, de expansão.



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

Os primeiros conjuntos construídos pelo governo estadual não foram por Sarney, segundo palavras suas.

As casas populares do Governo Sarney e dos que o sucederam são oriundas do sistema financeiro de habitação, isto é, do extinto Banco Nacional da Habitação (BNH), e da Caixa Econômica Federal (CEF). A COHAB-MA, embora seja um órgão estadual, tem a sua finalidade demarcada pelo sistema nacional de habitação. Uma mera filiada aplicadora do FGTS em conjuntos para as pessoas de baixa renda. Não vejo mérito, portanto, em um Governador construir casas populares pelo sistema referido. Vejo uma obrigação.

Mérito eu registro na administração Newton Bello que, com recursos próprios do Estado e do IPEM construiu cerca de 300 (trezentas) casas no bairro da Alemanha, em 1962, com água e esgoto sanitário. Fui fiscal desse conjunto. Em 1965 a Secretaria de Viação e Obras Públicas edifica mais 120 (cento e vinte) casas geminadas duas a duas no Caratatiua. Alguém poderia afirmar que o IPEM, hoje como ontem, financia residências para os funcionários. Eu acrescentaria que ontem com recursos próprios e hoje como um agente do sistema financeiro nacional de habitação.

Estava claro para Newton Bello que financiamento mais amplo para casas populares não poderia ter como fonte as escassas verbas orçamentárias estaduais. Por esse motivo nomeia um grupo com a finalidade de elaborar um programa habitacional para São Luís, visando famílias de baixa renda. O programa previa a ajuda mútua e convênios com a SUDENE e a ALIANÇA PARA O PROGRESSO. Conforme essa orientação Newton Bello desapropriou, em janeiro de 1965, 22 (vinte e dois) hectares, no bairro de Fátima, para um conjunto (300) trezentas casas. Para esse projeto e outros criou, em 1964, a Companhia de Habitação do Estado do Maranhão (COHEMA). Infelizmente, a SUDENE e a ALIANÇA não participaram e a COHEMA não funcionou. O que se conhece daí para frente no Maranhão, é o programa habitacional popular do sistema financeiro do BNH passando a funcionar quando Newton não era mais governador.



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

Não poderíamos concluir essa comparação entre os governos Newton Bello e José Sarney sem uma breve reflexão sobre o Maranhão dos últimos cinquenta anos, em consequência dos investimentos públicos.

Porque esses vultosos investimentos públicos no Porto do Itaqui, nas rodovias asfaltadas, nas hidroelétricas de Boa Esperança e de Tucuruí, nas Ferrovias São Luís-Carajás e Norte-Sul, e nas Telecomunicações perderam o seu objetivo sócio-econômico?

Porque mais de três milhões de maranhenses são analfabetos, doentes e famintos?

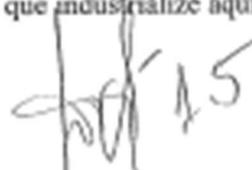
Porque a produção agrícola, por pessoa, diminui muito nos últimos 50 (cinquenta) anos, em que pese o agronegócio da soja em Balsas?

Digo que a **causa primeira** está na terra. Quando José Sarney prestou compromisso como governador, a superfície do Estado era constituída por terras públicas devolutas. A sua política fundiária de alienar as terras e a fraude cartorial dos grileiros geraram o conflito sangrento, concentraram a propriedade rural e a renda no latifundiário do boi zebu e marginalizaram o processo sócio-econômico mais de 60% da população ativa. O êxodo do campo inchou as cidades, aumentou o desemprego e exacerbou a criminalidade urbana. Portanto, um erro de política fundiária inviabilizou socialmente investimentos públicos de bilhões de reais.

A **causa segunda** são os enclaves *Vale do Rio Doce e Alumina (ALCOA, RIO TINTO – ALCAN, e BHP – BILLINTON)*. São as maiores exportadoras do mundo (minério de ferro, pelotas, alumina e alumínio metálico) e as menores empregadoras. Como exportam matérias primas, não pagam impostos nem agregam mão de obra, mas se beneficiam dos investimentos públicos. Não instalam siderúrgicas, indústrias químicas e metalúrgicas de alumínio.

E para terminar um alerta. Não queremos que a PETROBRÁS se transforme em mais um enclave com a futura Refinaria Premium exportadora de derivados e de nafta. Queremos que industrialize aqui a nafta, a matéria prima da petroquímica.

Sarney's, 23.02.2012



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

Em anexo, segue correspondências enviadas ao Procurador da República (1990) e ao Diretor de Redação do Estado de São Paulo (1993), respectivamente.

Sr. Procurador da República Federal do Brasil

Domingos de Freitas Diniz Neto, brasileiro, solteiro, engenheiro, residente nesta cidade, à Rua Pereira Rego, nº 16, Centro, infra assinado, vem, respeitosamente, requerer com base no Art. 69 da Lei nº 134, de 24 de Julho de 1945 o ajuizamento de ação civil pública de responsabilidade por dano causado ao patrimônio histórico maranhense, pelo Sr. José Sarney Costa - também assina José Ribamar Ferreira de Araújo Costa - morador desta capital à Praia do Calhau, fundamentado no fato abaixo.

O fato:

O Jornal O Estado de São Paulo, em anexo, em sua edição de 11 de Julho de 1990, à página 4 (seis), publica matéria ilustrada com fotografias das diversas residências do Sr. José Sarney Costa, Ex Presidente da República, em várias unidades da Federação. Constata-se, pela reportagem escrita e fotográfica do mencionado matutino paulista, na casa da Praia do Calhau a existência de pedras de cantaria trabalhada, de uma espécie chamada principal. Esse material raro, hoje incorporado ao nosso patrimônio histórico, foi transportado para o Maranhão nos dias do Brasil Colônia como lastro de navios portugueses na travessia do Atlântico. As pedras de cantaria continuaram aqui em São Luís, tal como no passado, nas ruas, nas praças, nos sobrados e nos monumentos tombados. Logo, é de cogitar espécie o registro do uso de pedras de cantaria na região costeira do Maranhão do Calhau de propriedade do Sr. José Sarney Costa, a saber que o mesmo, em atentado contra os artigos 115 (furo) e 145 (dano) do Código Penal Brasileiro, as tenha levado para a Praia do Calhau.

H. Termos

F. Deferimento

São Luís, 30 de Julho de 1990.



Domingos de Freitas Diniz Neto.



ANEXO 11 – “SARNEY A BIOGRAFIA” E OUTROS FATOS.

São Luís, 01 de Julho de 1993

Senhor Diretor da Fundação do Estado de São Paulo,

O ex-Presidente da República, Sr. José Sarney, instituiu, em São Luís do Maranhão, a Fundação da Memória Republicana. O estatuto, oportunamente aprovado, pelo Ministério Público Estadual, identifica a pessoa física José Sarney com a pessoa jurídica Fundação da Memória Republicana. A composição do seu Conselho Curador evidencia isto.

Com esse artifício “jurídico” já incorporou ao seu patrimônio o prédio do antigo Convento das Mercês do século XVII, reconstruído, restaurado por dez milhões de dólares pelo Estado do Maranhão. Todas as despesas do prédio correm à custa do erário estadual, inclusive as de pessoal.

Agora, pelo Estado de S. Paulo (26 de junho) que a Fundação da Memória Republicana irá receber, igualmente, dos cofres federais US\$ 25,9 bilhões por meio da orçamentária do Senador Luiz Inácio Lula da Silva ao Fundo Nacional de Cultura, acrescentado, assim, a riqueza do Sr. José Sarney.

Começa impunidade é a tônica neste país, o ex - Presidente Sarney declara, aqui em São Luís, publicamente, que a sua Fundação recebe dinheiro da multinacional do alumínio ALUMINA, da SHARP e da empreiteira NORBERTO ODEBRECHT. Essa última, também, dava dinheiro para o R.C. Farias.


Domingos Vazquez Diniz

Endereço: Caixa Postal 917 CEP 65.001-000 São Luís/MA.
Identidade: RG nº 394.849-129/MA. - Pass: (098)226-4028
Assom: Representação ao Senado Federal (cópia)



ANEXO 12 – “ADUTORA ITAPECURÚ” SÃO LUÍS E A DUPLICAÇÃO DA BR-135 NO CAMPO DE SOLOS MOLES DE PERIZES.

“ADUTORA ITAPECURÚ – SÃO LUÍS E A DUPLICAÇÃO DA BR – 135 NO CAMPO DE SOLOS MOLES DE PERIZES”

Domingos Freitas Diniz

A produção de água potável distribuída na cidade de São Luís vem de dois sistemas de abastecimento de água com capacidade de 9000m³ (nove mil metros cúbicos) por hora. Um planejado e implantado pelo governador Newton Bello, há cinquenta anos, com captação no Batatã-Sacavém e continuado com captação no Paciência I, no Paciência II e Poços na Ilha produz 2600m³ (dois mil e seiscentos metros cúbicos) por hora. Lembro que fui diretor do Departamento de Águas e Esgotos – DAES, hoje Caema, durante o ano de 1962, quando instalamos o Batatã – Sacavém que funciona até hoje. Substituímos o sistema Batatã – Sacavém obsoleto da ULEM COMPANY dos americanos do início do século passado, movido, ainda, com bombas a vapor. O outro do governador João Castelo de 1982, o conhecido Italul's com captação de água no Rio Itapecurú e adutora de água tratada até São Luís em ferro fundido com diâmetro de 1200mm (um mil e duzentos milímetros) tem capacidade para produzir 6400³ (seis mil e quatrocentos metros cúbicos) por hora. Em percentagens: 30% (trinta por cento) de um e 70% (setenta por cento) do outro.

Os tubos dos 20 km (vinte quilômetros) da adutora no Campo de Perizes, constituído por solos moles, foram assentados em aterro já consolidado, portanto sem recalques e muito menos diferenciais. O tráfego centenário na ferrovia São Luís – Terezina (Transnordestina) e mais recente na rodovia BR – 135 prova isso. Porém “cerca de vinte sangrias (ligações clandestinas) que existem na rede, criando problemas físicos internos desagradáveis, como golpe de arfete, que é a variação da linha de pressão da rede, aumentando a possibilidade de rompimento da adutora”, segundo o ex-presidente da Caema engenheiro José Augusto Telles no Jornal Pequeno de 12 de abril de 2009, inutilizaram a adutora, que não suporta mais a pressão das bombas de recalque de água a plena carga. Apesar da diminuição da pressão de bombeamento com o consequente racionamento, o estado de calamidade pública é agravado com os rompimentos frequentes. Quando dos rompimentos frequentes, São Luís se abastece somente da produção do cinquentenário sistema Batatã – Sacavém.

Domingos Freitas Diniz

ANEXO 12 – “ADUTORA ITAPECURÚ” SÃO LUÍS E A DUPLICAÇÃO DA BR-135 NO CAMPO DE SOLOS MOLES DE PERIZES.

Com o rompimento definitivo da adutora São Luís sofrerá um colapso, prevê a governadora Roseana Sarney. Vejamos o que diz e faz.

No Decreto 25.699, de 21 de setembro de 2009, a governadora Rosena Sarney escreve: “fica declarado, pelo prazo de noventa dias, estado de calamidade pública no município de São Luís” porque “sofrerá um previsível colapso” com o “rompimento da adutora”. Contudo, somente agora a Comissão Central de Licitação promove a concorrência pública para a construção de outra adutora em aço no Campo de Perizes com diâmetro de 1400mm (um mil e quatrocentos milímetros) e 20 km (vinte quilômetros) de comprimento para substituir a da BR – 135. Ficará a trezentos metros da BR – 135, paralelamente.

Ganhou a concorrência a firma Edeconsil, a mesma da Via Expressa, pelo preço de R\$ 107.000.000,00 (cento e sete milhões de reais) e pelo prazo de 15 (quinze) meses, a contar da ordem de serviço após a assinatura do contrato. Não temos notícia sequer da assinatura do contrato pelo jornal da governadora Roseana, tão divulgador nestes casos.

A construção da nova adutora pela Edeconsil é um empreendimento complexo de engenharia hidráulica e de mecânica dos solos. Em quinze meses terá que prestar os seguintes serviços: comprar e transportar vinte quilômetros de tubos de aço de 1400mm (um mil e quatrocentos milímetros) de diâmetro para o Maranhão; construir um aterro suporte de vinte quilômetros de comprimento sem recalques nos solos moles do Campo de Perizes; assentar no aterro os tubos de aço e retirar da BR – 135 os vinte quilômetros de ferro fundido com diâmetro de 1200mm (um mil e duzentos milímetros), da adutora velha.

Depois que a Edeconsil terminar o seu trabalho hercúleo, o DNIT estará liberado para construir um aterro nos solos moles do Campo de Perizes, sem recalques, para duplicar a BR – 135.

Face a tecnologia de ponta que exige a mecânica dos solos nesses tipos de serviços urgentes, entendo que a Caema deveria solicitar informações à Vale, pois no momento duplica a estrada de ferro Carajás no Campo de Perizes. Aliás, o Jornal

Dominique Freitas Periz

ANEXO 12 – “ADUTORA ITAPECURÚ” SÃO LUÍS E A DUPLICAÇÃO DA BR-135 NO CAMPO DE SOLOS MOLES DE PERIZES.

Pequeno de 26 de outubro de 2011, publica “que todas as informações solicitadas à Vale em decorrência da duplicação da BR – 135 foram imediatamente disponibilizadas para técnicos do DNIT Nacional e Regional”.

Mesmo com os rompimentos frequentes a adutora do Italuí's é fundamental para o precário abastecimento de São Luís. Ruim com ela, pior sem ela. Concordo com a governadora Roseana Sarney quando diz que o rompimento definitivo da adutora será o colapso de São Luís.

Pelo Decreto 27.997 de 10 de janeiro de 2012, a governadora Roseana Sarney declarou situação de emergência, de acordo com a legislação federal pertinente, no sistema de abastecimento de água do município de São Luís (Batatã – Sacavém, Paciência I, Paciência II e Poços na Ilha) e excluiu o sistema Italuí's, pelo prazo de 180 dias, prorrogável por igual período, ou seja, um ano.

Excluir o sistema Italuí's da situação de emergência é admitir que a adutora não tem mais remendos e somente nos cabe esperar o funcionamento da nova, depois de construída pela Edeconsil.

Mas, para o Secretário de Saúde, deputado Ricardo Murad, a quem a Caema está subordinada, a situação de emergência permitirá a perfuração de 60 (sessenta) Poços na Ilha com R\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de reais) do Ministério da Integração Nacional cuja produção de água compensará a produção atual do Italuí's.

À governadora Roseana Sarney é uma grande vidente.

Adivinhou o colapso do abastecimento de água de São Luís.

São Luís, 20 de março de 2012.



ANEXO 13 – “PRESENTES” DE QUARTO CENTENÁRIO.

Vias de Fato março de 2012

“PRESENTES” DE QUARTO CENTENÁRIO

Domingos Freitas Diniz

O presidente da Embratur, Flávio Dino, sugere uma ação federal conjunta com os governos municipal e estadual para promover o Quarto Centenário de São Luís no mercado internacional de Turismo.

A ação é impossível, porque a governadora Roseana Sarney pelo Decreto 25.699 de 21 de setembro de 2009 declarou São Luís em estado de calamidade pública, face “o previsível colapso da adutora” do sistema de abastecimento de água do Italuís, por 90 (noventa) dias. Como o previsível colapso continua, consequentemente, continua a calamidade pública.

Não satisfeita, declarou também pelo Decreto 27.997 de 10 de janeiro de 2012, estado de emergência no sistema de abastecimento de água no município de São Luís pelo prazo de 180 dias, prorrogável por igual período ou seja, um ano. Portanto, temos emergência no Italuís, no Batatã – Sacavém, no Paciência I, no Paciência II e nos Poços da Ilha. Segundo o Secretário de Saúde, Ricardo Murad, a quem a Caema está subordinada, a emergência irá permitir a perfuração de 60 (sessenta) poços na ilha com R\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de reais) do Ministério da Integração Nacional além de R\$ 107.000.000,00 (cento e sete milhões de reais) para que a firma Edeconsil faça o remanejamento de 18 Km (dezoito quilômetros) de canos inutilizados da adutora de água tratada no Campo de Perizes do Sistema Italuís.

A firma Edeconsil, a mesma da Via Expressa, foi escolhida pela Comissão Central de Licitação da Caema no dia 24 de janeiro de 2012 para em 15 (quinze) meses remanejar o trecho da adutora referida. Se tudo ocorrer conforme o processo de licitação teremos contrato e ordem de serviço entre Caema e Edeconsil em maio. Sem aditivos ao contrato aumentando preços e prazos chegaremos ao fim da calamidade pública em agosto de 2013.

A calamidade pública por falta de água potável pelo menos aparentemente estará resolvida em dois anos, mas a calamidade pública oriunda da poluição fecal da precária rede de esgotos sanitários de São Luís e das respectivas estações de



ANEXO 13 – “PRESENTES” DE QUARTO CENTENÁRIO.

tratamento de fachada não tem prazo para terminar. A governadora Rosena Sarney anuncia essa calamidade em seu jornal de 9 de setembro de 2011 assim: “nenhuma praia de São Luís está em boas condições para banho”. Contudo, não adverte os banhistas nas próprias praias com sinalizações em placas. E mais: o seu jornal publica em 3 de dezembro de 2011 que a Justiça Federal, fixada em relatório pericial do Ministério Público Federal que atesta a ausência de balneabilidade de todas as praias de São Luís, manda a Caema tratar o esgoto lançado no Rio Anil no prazo de 120 (cento e vinte) dias sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

Esperamos que as multas sejam pagas por Dona Rosena Sarney, Ricardo Murad e Diretores da Caema e não pela Caema, empresa pública dos banhistas maranhenses abatidos pelas doenças fecais.

O jornalista Nedilson Machado um dos cronistas sociais preferidos de Dona Roseana Sarney lhe dá uma lição sobre poluição fecal no seu jornal de 1 de fevereiro de 2012, assim: “As bactérias fecais (coliformes fecais), grande causadora da poluição marinha, atrai a presença de outros micro-organismos nocivos à saúde, que podem causar doenças para os que tem contato com a água durante a recreação. Uma delas é a Gastrenterite, doença que ocorre com mais frequência como resultado de ingestão de águas poluídas por esgoto, sendo os sintomas os enjôos e vômitos, dores de barriga e dores de cabeça”.

As pontes do Caratatiua, da Camboa do Mato e do São Francisco, sobre o rio Anil e o Aterro-Bacanga sobre o rio Bacanga (km zero da BR 135) são obras estaduais e federais de acesso ao centro histórico d São Luís [a nossa pequena Lisboa, no jargão dos arqueólogos) titulado Patrimônio da Humanidade pela ONU/UNESCO.

A ponte do Caratatiua é a referência histórica.

Explico:

A Universidade Católica foi criada pelo Arcebispo Dom José Delgado e administrada pelo Reitor Ribamar Carvalho, Secretário de Educação e Cultura do Governador Newton Bello. Posteriormente, o governo federal unificou as Três Faculdades Federais (Farmácia, Odontologia e Direito) com a Católica e originou a Universidade Federal do Maranhão (UFMA) pela lei 5152 de 21.10.1966.



ANEXO 13 – “PRESENTES” DE QUARTO CENTENÁRIO.

O governador Newton Beilo não se manteve paralisado aguardando o Governo Federal, tanto que, em 1965, desapropriou grande área à margem da direita do Rio Anil, onde hoje é o IPASE, o MARANHÃO NOVO e a Av. DANIEL DE LA TOUCHE, para a Universidade Católica, e construiu a ponte do Caratatiua, pelo DER, quando éramos Diretor Geral. Ponte de 400 [quatrocentos] metros em concreto protendido e fundação em estacas.

Deixamos no DER os projetos com a mesma tecnologia da ponte do Caratatiua para a construção da ponte de São Francisco, sobre o Rio Anil, e da ponte do Bacanga, sobre o rio Bacanga.

O governador José Sarney constrói a ponte do São Francisco com o Fundo de Participação dos Militares e a inaugura com o seu nome. Os governadores Pedro Neiva, Nunes Freire e João Castelo constroem a ponte sobre o Rio Anil, na Camboa do Mato (a Bandeira Tribuzzi).

Infelizmente, o governador José Sarney abandona o projeto da ponte sobre o rio Bacanga e lá implanta um Aterro – Barragem sem a necessária fundação. É a anti-obra de engenharia e saneamento. É o desprezo pela ecologia.

O Aterro–Barragem manobrado por compactas permitiu, ao longo dos anos, a ocupação de terras a montante do mesmo, por mais de cem mil pessoas abaixo da cota máxima diária da preamar. Todas correm risco de vida com o seu fatal arrombamento.

O sistema elétrico brasileiro, que tem como matriz geradora a energia hidráulica, está interligado de norte a sul, faltando apenas concluir a linha de transmissão Tucuruí – Macapá – Manaus. É administrado pelo Ministério de Minas e Energia com auxílio do Operador Nacional do Sistema Elétrico. As concessões para geração, transmissão e distribuição de energia elétrica estão a cargo da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, mediante leilões de energia.

Em que pese a grande acumulação de água das barragens das hidroelétricas, a segurança da operação do sistema exige, ainda, a construção de usinas térmicas geradoras de energia elétrica a óleo diesel, a óleo combustível, a gás natural, a bagaço de cana, a carvão mineral e a fissão nuclear. São construídas em todos os Estados da Federação e condicionadas ao consumo nacional. Pouco empregam, são poluidoras do meio ambiente e o ICMS é recolhido no Estado onde a sua energia elétrica é distribuída e não no Estado onde é localizada e funciona. Exatamente o que acontece



ANEXO 13 – “PRESENTES” DE QUARTO CENTENÁRIO.

com as térmicas construídas no Maranhão e que acontecerá com as que serão construídas.

Aqui em São Luís temos um exemplo gritante. É a grande térmica a carvão mineral da MPX Energia do Sr. Eike Baptista, o homem mais rico do Brasil, filho de Eliezer Baptista, o amigo de José Sarney. Construída colada no Centro Histórico e na Universidade Federal do Maranhão – UFMA, o empreendimento recebe incentivos fiscais da SUDENE, empréstimo subsidiado do BNDES e consta do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do ex-presidente Lula, da presidente Dilma Rousseff, do ministro Edison Lobão e da governadora Roseana Sarney . O carvão mineral importado da Colômbia pelo porto do Itaqui não pagará frete, virá como lastro de graneleiros de minério de ferro. Que ótimo negócio não fará o homem mais rico Brasil?!

Para incentivar os concorrentes do leilão de energia da térmica a carvão mineral livrando-os do insignificante frete do carvão do porto do Itaqui para o continente a ANEEL a localizou ao lado do Centro Histórico de São Luís.

O Centro Histórico, ora chamado no jargão arqueológico de pequena Lisboa ora museu a céu aberto, foi o motivo que levou a UNESCO, AGÊNCIA da ONU, conceder à cidade de São Luís o título de Patrimônio da Humanidade. A ONU faz restrições severas a instalação de térmicas a carvão, tanto que o físico James Hansen, climatólogo da NASA, e um dos responsáveis pela criação do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas da ONU afirma: “Usinas de carvão são fábricas de morte” (Folha de S. Paulo, 15 de março de 2009).

Contudo o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente – IBAMA e o Instituto Histórico e Artístico Nacional – IPHAN que tratam, respectivamente, da conservação do meio ambiente e da arqueologia autorizaram o funcionamento da térmica a carvão no local designado pela ANEEL.

Neste ano quando Dona Roseana Sarney inaugurar a térmica a carvão dará mais um “presente” de Quarto Centenário ao sofrido povo de São Luís.

Entretanto, cabe uma pergunta: O que fará a ONU/UNESCO?

Na minha avaliação suspenderá o título de Patrimônio da Humanidade da cidade de São Luís.



ANEXO 13 – “PRESENTES” DE QUARTO CENTENÁRIO.

É dever da Assembleia Legislativa, nos termos do Art. 247 da Constituição do Estado, autorizar o funcionamento de empreendimentos como o da térmica a carvão. Os deputados da legislatura passada e desta não se manifestaram. Cometeram os pecados da omissão e da traição.

São Luís, 23.02.2012

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized name followed by the number 5.

ANEXO 14 – “PRESENTES” DE QUARTO CENTENÁRIO II.

Jornal Pequeno, 3 de abril de 2012

“PRESENTES” DE QUARTO CENTENÁRIO II

Domingos Fretas Diniz

O número 1 foi publicado no Jornal Vias de Fato de março de 2012. Neste abriremos os “presentes” do aeroporto e do espigão da península da Ponta da Areia.

Há vários anos a Vale elaborou estudos e projetos para obras hidráulicas do Estado visando a erosão da praia da Ponta da Areia e o assoreamento do canal de navegação de acesso ao Bacanga. A Secretaria de Estado da Infraestrutura - SINFRA executou no ano passado por R\$ 12 milhões, de acordo com os citados estudos, o molhe quebra-mar em blocos de granito com 570m (quinhentos e setenta metros) de comprimento que vai do Memorial Bandeira Tribuzi mar adentro. Uma contenção costeira contra a erosão das correntes marítimas, o chamado espigão. Todavia, não executou a dragagem do canal de navegação de acesso ao Bacanga ou seja ao Centro Histórico.

Quais as consequências?

De um lado, os habitantes de Alcântara, por exemplo, não terão acesso por mar ao Centro Histórico com a obstrução do canal do Bacanga. As embarcações navegarão para o Itaqui. De outro lado, a construção apressada do espigão pela SINFRA, sem a necessária revisão dos estudos e projetos feitos há muitos anos, o localizou erradamente. A prova disso é que a erosão continua.

Matéria do Jornal Pequeno de 1º de novembro de 2011 sobre a Ponta da Areia e sob o título “Espigão Costeiro não Evita o Avanço do Mar” constata erosão na praia “perto do Hotel Praia Mar, na Avenida São Marcos”.

Lembro que a praia de Iracema em Fortaleza, cantada em prosa e verso, foi destruída pela erosão do mar, por causa da construção de obras hidráulicas mal feitas. Fatalmente, o mesmo acontecerá com a praia da Ponta da Areia em alguns anos.

Frequentei a praia de Iracema quando menino. Meus pais comerciantes extrativistas de cera de carnaúba e com negócios no Ceará, moravam no Delta do Rio Parnaíba na Ilha do Jandira e na Ilha Grande de Santa Izabel e tinham casa na praia de Iracema.



ANEXO 14 – “PRESENTES” DE QUARTO CENTENÁRIO II.

No início de março 2011 a estação de passageiros do Aeroporto Internacional Cunha Machado caiu. Foi inaugurada pelo ex-presidente Fernando Henrique e pela governadora Roseana Sarney, no mesmo dia em que cortaram as fitas das “indústrias têxteis” do “Polo de Confecções de Rosário”. Um dentre muitos escândalos da governadora, tais como, “estrada fantasma” Paulo Ramos – Arame, Usimar, Lunus, etc.etc.etc.

A Infraero contrata a Construtora EP Engenharia Comércio e Representações Ltda para a recuperação da estação de passageiros fixando as datas 01.09.2011 e 31.03.2012, respectivamente, para início e fim. A obra não teve início e consequentemente não terá fim, porque a EP Engenharia informa à Assembléia Legislativa que a Infraero não lhe entregou os “projetos para a execução da obra”. (O Imparcial, 29.03.2012).

A situação é cada dia mais caótica no Aeroporto de São Luís, o que poderá levá-lo à uma interdição.

Quando escrevo estas linhas leio na imprensa escrita local que o Ministério Público Federal pede à Justiça Federal multa diária para a Infraero e suspensão da taxa de embarque no Aeroporto Cunha Machado.

Portanto, os fatos indicam que o próximo passo do Ministério Público Federal será pedir a interdição do Aeroporto. Feio presente de aniversário para São Luís.

São Luís, 03.04.2012



ANEXO 15 – HÁ CINQUENTA ANOS.

"Há Cinquenta Anos

Domingos Freitas Diniz

Eleito em 1965, era governador do Maranhão o Sr. José Sarney. Um mar de lama fluía pelas vielas da sua administração.

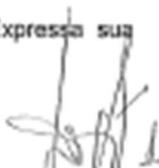
Eleito em 1966, exerci o mandato de Deputado Federal pelo Movimento Democrático Brasileiro – MDB, em oposição ao outro partido político existente a Aliança Renovadora Nacional – ARENA, o partido dos militares e do Sr. José Sarney. Aquela eleição constituiu-se para mim num atestado de capacidade política e administrativa. Política, porque fui eleito e administrativa, porque jamais registraria na Justiça Eleitoral a candidatura se minhas gestões em cargos e funções públicas estaduais e comissões federais não fossem corretas, apesar de inquéritos e sindicâncias, inclusive militares. A legislação eleitoral, de então, tomava inelegível "os que por improbidade na administração pública fossem condenados em inquérito à destituição de cargo, função ou emprego". O governador José Sarney, meu desafeto pessoal, mandou instaurar inquérito no Departamento de Estradas de Rodagem – DER, do qual fui Diretor Geral no governo Newton Belo e engenheiro do seu quadro efetivo de funcionários, visando a minha inelegibilidade. A manobra política não prosperou. A Comissão de Inquérito sequer me convocou a depor e o Sr. José Sarney não divulgou o seu relatório final.

Contudo, tive o reconhecimento explícito de outros administradores, tais como dos Diretores da Companhia Hidro Elétrica da Boa Esperança – COHEBE, conforme carta de 20 de abril de 1966, abaixo transcrita:

Ilmo Senhor Dr. Domingos Diniz Neto
Deptº Estadual de Estradas de Rodagem
Av. Getúlio Vargas, 1808
São Luís (MA)

Senhor, Conselheiro,

Com a presente, acusamos o recebimento do ofício em que V. Sa. Expressa sua renúncia ao cargo de membro do Conselho de Administração desta Companhia.


Domingos Freitas Diniz

ANEXO 15 – HÁ CINQUENTA ANOS.

Muito lamentamos o afastamento de V. Sa., ao mesmo tempo em que lhe somos imensamente gratos pelos serviços prestados à COHEBE, no desempenho das suas funções de Conselheiro e interessado pelas obras de Boa Esperança.

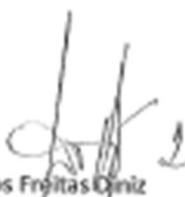
Nesta oportunidade, renovamos nossos protestos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Hilton Silveira

Diretor

As únicas páginas da imprensa abertas a críticas ao seu governo eram as do Jornal Pequeno de José de Ribamar Boguea. Nesse matutino escrevi vários artigos com denúncias muito sérias sobre "negócios" com a coisa pública estadual. Dentre muitos, dois tiveram grande repercussão. Um se referia a uma edição clandestina do Diário Oficial do Estado, de 30 de abril de 1968, dita 2ª edição, grosseiramente falsificada, pois continha em suas folhas um edital de 2 de maio. O Diário Oficial clandestino e falsificado tinha por finalidade esconder do contribuinte a Prestação de Contas do Fundo de Participação do Estado ao Tribunal de Contas da União, referente ao exercício de 1967. Para azar do Sr. José Sarney exemplares me foram endereçados. Dei publicidade imediata e constatei um desvio de NCr\$ 700.000,00 (setecentos mil cruzeiros novos) do Fundo de Participação. Bom dinheiro naqueles tempos. O outro sob o título "Governador ou Corretor" tratava de um contrato de financiamento e empreitada com a Construtora Mendes Junior, do seu amigo Murilo Mendes, lesivo ao Estado para implantação da estrada Santa Luzia – Açailândia. O contrato DER – Mendes Junior 045/68 era o próprio absurdo. O financiamento por parte da Mendes Junior não existia. Ao contrário. Na verdade era um desfalque continuado e mensal exercido pela empreiteira com uma procuração, outorgada pelo governador José Sarney, com amplos e irrevogáveis poderes para sacar dinheiro no Banco do Brasil do Fundo de Participação do Estado até o limite de 25% (vinte e cinco por cento). O desfalque foi continuado no governo Pedro Neiva, porque a lei 2873 de 24 de junho de 1968 assim permitiu. Saques no montante de NCr\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de cruzeiros novos). Muito dinheiro naqueles tempos.



Domingos Freitas Diniz

ANEXO 15 – HÁ CINQUENTA ANOS.

Após a publicação dos artigos o governador José Sarney partiu para calar e fechar o Jornal Pequeno. Ingressou na justiça com duas ações contra Ribamar Bogéa, uma pelos crimes de injúria, difamação e calúnia e outra por danos morais, querendo compelir o jornalista a pagar-lhe NCr\$ 30.000,00 (trinta mil cruzeiros novos). Como Deputado Federal estava protegido pela inviolabilidade absoluta inscrita na Constituição de 1967, não podendo, portanto, ser processado por crimes de injúria, difamação e calúnia. Exatamente por isso se valeu o Sr. José Sarney, na sua representação, de um dispositivo draconiano da lei de imprensa, recaindo a responsabilidade sucessiva no jornalista Ribamar Bogéa, por denúncia do Promotor Público. Entretanto, face a defesa prévia de Bogéa feito pelo advogado Dr. Doroteu Soares Ribeiro, o Juiz José Ramos Figueiras deferiu a prova da verdade quanto à calúnia e rejeitou as acusações de injúria e difamação, isto é, admitiu que José Ribamar Bogéa provasse aquilo que eu afirmara em meus artigos.

Depois do deferimento da prova da verdade pelo Juiz, o governador Sarney requereu e obteve um estranho habeas corpus de uma das câmaras do Tribunal de Justiça, julgando incompetente o Juiz e avocando o processo para o Tribunal. O Tribunal Pleno, com desembargador – relator designado instruiu o processo, julgou o jornalista em 12/05/70 e o condenou a um ano de detenção, negou-lhe igualmente o sursis, embora fosse primário.

Inconformado, o advogado Doroteu Ribeiro impetrou ordem de habeas corpus contra a decisão do Tribunal de Justiça com argumentos, dentre outros o de cerceamento da defesa e o da impossibilidade jurídica do Tribunal ter continuado o processo contra Bogéa a partir de 17/10/69, data da Emenda Constitucional nº 1 à Constituição de 1967, outorgada pela Junta Militar. Com a Emenda nº 1 cessava a inviolabilidade parlamentar e conseqüentemente a responsabilidade sucessiva de Bogéa no processo movido pelo Sr. José Sarney. A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal concedeu a ordem de habeas corpus trancando a ação penal, acatando o voto do relator, Ministro Aliomar Baleeiro, que não dispensou de críticas o Tribunal de Justiça do Maranhão.


Domingos Freitas Diniz

ANEXO 15 – HÁ CINQUENTA ANOS.

Um fato denota com perfeição a personalidade do Sr. José Sarney. Quando Presidente da República, em junho de 1989, entrevistado pelo jornalista Boris Casoy, do SBT, declarou que nunca havia tomado a iniciativa de processo contra jornalista.

Por ocasião da fase de instrução do processo do jornalista Ribamar Bogéa tive um dos maiores incidentes com o governador Sarney. O Dr. Doroteu no cumprimento do seu dever profissional e no interesse do seu cliente recusou um dos desembargadores em medida prevista no Código de Processo Penal. Por isso e sem nenhuma razão de ordem legal o jornal do Sr. Sarney estampa matéria intitulada "A CHICANA" chamando o Dr. Doroteu de "pequeno" e "Advogado reles", em 06 de fevereiro de 1970. No dia seguinte escrevi no Jornal Pequeno "QUEM É CHICANISTA" relatando ocorrência no Tribunal de Justiça, quando era Diretor de Secretaria o Sr. José Sarney. Na distribuição de determinado processo "colocou na urna, para sorteio, 10 (dez) senhas com o nome do mesmo desembargador". Esse desembargador teria que sair sorteado relator, por motivos óbvios bem do conhecimento do interessado José Sarney.

Tão oportuna foi a minha repulsa que a própria Ordem dos Advogados promoveu publicamente o desagravo do causídico. Em carta dirigida a mim o Dr. Doroteu agradeceu e contou que o Deputado Luiz Rocha, diretor do "Jornal de Bolso", que divulgou "A CHICANA", o procurou "para justificar-se e dizer-me que nada tinha com o que se publicava ali, pois ele apenas emprestava o nome para não desgostar o governador Sarney.

Quando assinei "QUEM É CHICANISTA" a inviolabilidade parlamentar por opiniões, palavras e votos fora suprimida pela Emenda Constitucional nº 1 e por isso resolveu o Procurador Geral da República oferecer denúncia contra mim com base na lei de imprensa no Supremo Tribunal Federal acolhendo representação do Sr. José Sarney.

Os meus advogados Laerte Ramos Vieira e Hélio Ramos Vieira promoveram a defesa apoiada em farta documentação e em carta que recebi do advogado Dr. Clineu César Coelho, na qual confirmava a ocorrência


Domingos Freitas Djalz

ANEXO 15 – HÁ CINQUENTA ANOS.

registrada em "QUEM É CHICANISTA" admitindo que o fato "ganhou notoriedade no foro de São Luís".

O desfecho do processo deu-se em duas sessões plenárias públicas e votações secretas nos dias 17 de maio e 24 de maio de 1972 com a minha condenação pelo Supremo Tribunal Federal.

Recebi a decisão em paz com a minha consciência, sem quaisquer complexos, porque entendia como entendo hoje, que "condenações há que enaltecem", parafrazeando o falecido jurista Sobral Pinto.

A solidariedade que me manifestaram foi a mais ampla possível. Para não me alongar registrarei duas.

"BRASÍLIA, 25 DE MAIO DE 1972, MEU CARO FREITAS DINIZ. DESDE ONTEM QUE O PROCURO. LIGUEI PARA SUA ANTIGA RESIDÊNCIA, ONDE ME DERAM TELEFONE DE SEU IRMÃO. ESTE TELEFONE NÃO RESPONDEU ÀS VEZES QUE PARA LÁ DISQUEI. RECEBA NOSSO ABRAÇO. NÓS O CONHECEMOS, A CÂMARA E O CONGRESSO O CONHECEM. E PORQUE O CONHECEM O RESPEITAM. V. TEM TODA SOLIDARIEDADE DO PRESIDENTE E DO MDB. ABRAÇOS DO AMIGO ULISSES GUIMARÃES".

"25 DE MAIO DE 72. BRASÍLIA. TELEGRAMA. DEPUTADO FREITAS DINIZ. CÂMARA DOS DEPUTADOS. RECEBA CARO AMIGO E COLEGA MINHA SOLIDARIEDADE LAMENTÁVEL DECISÃO STF QUE NÃO DIMINUE EM NADA ALTO APREÇO EM QUE TEEM OS HOMENS DE BEM DO NOSSO PAÍS ABRAÇOS TANCREDO NEVES".

O acordão que publicou a decisão do Supremo Tribunal Federal na ação penal APn 204-MA (Diário da Justiça, 9 de junho de 1972) condenando-me, de forma inusitada, assegura os meus direitos políticos. Consequentemente continuei cumprindo o mandato de Deputado Federal, muito além dos limites impostos pelos militares no Ato Institucional nº 5 e na Emenda Constitucional nº 1.

Passados nove anos da decisão do Supremo chegou em minha residência (7 de janeiro de 1981) o telegrama abaixo transcrito:

"DEPUTADO FEDERAL FREITAS DINIZ. COMUNICO PREZADO AMIGO ESTAREI SÃO LUIS DIA NOVO CORRENTE EM COMPANHIA GOVERNADOR PAULO MALUF ET


Domingos Freitas Diniz

ANEXO 15 – HÁ CINQUENTA ANOS.

DEPUTADO NELSON MARCHEZAN VG PARA PARTICIPARMOS SOLENIDADE E POSSE QUERIDO AMIGO ALEXANDRE COSTA NA PRESIDENCIA REGIONAL NOSSO PARTIDO PT FICARIA IMENSAMENTE SATISFEITO COM SUA PRESENÇA NESSA DATA EM NOSSA CAPITAL VG PARA BRILHO REFERIDO EVENTO PT ABRAÇOS JOSEH SARNEY.

A minha primeira reação foi de asco pretendendo jogar no lixo o telegrama. Porém refleti e o arqueei para posterior e oportuna divulgação, o que faço hoje, reconhecendo o seu valor como documento que teria para a nossa história política. Documento que sinaliza perfeitamente o caráter do cidadão José Sarney que foi governador do Maranhão e até Presidente do Brasil.



São Luís, 02 de maio de 2012.

ANEXO 16 – A CALAMIDADE PÚBLICA CONTINUARÁ ATÉ FINAL DE 2013.

A Calamidade Pública Continuará Até Final de 2013

A produção de água potável distribuída no Município de São Luís vem de dois sistemas de abastecimento operados pela Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão – CAEMA, mediante concessão da Prefeitura, com capacidade de 9000m³ (nove mil metros cúbicos) por hora, igual a 2,5m³ (dois e meio metros cúbicos) por segundo.

Um com capacidade de 2600m³ (dois mil e seiscentos metros cúbicos) por hora foi planejado e construído pelo governador Newton Bello há cinquenta anos. Consta de captação d'água no Saçavém que é abastecido com água bruta da Barragem do Batatã. Consta também de poços de água subterrânea de diversos lugares da Ilha. Os poços do Paciência I e Paciência II vieram depois. Conheço esse sistema porque fui diretor do Departamento de Águas e Esgotos Sanitários – DAES, sucedido pela CAEMA, no governo Newton Bello. Quando assumimos as bombas de água bruta e tratada ainda eram as obsoletas bombas a vapor da ULEM COMPANY dos americanos. Não eram eletrificadas. Esse sistema funciona normalmente até hoje e responde por 30% (trinta por cento) da água total produzida.

O outro designado Italuís foi planejado e construído pelo governador João Castelo há trinta anos com captação no Rio Itapecurú e 59 km (cinquenta e nove quilômetros) de adutora de água tratada até São Luís com diâmetro de 1200 mm (mil e duzentos milímetros) em ferro fundido. Tem capacidade para produzir 6400m³ (seis mil e quatrocentos metros cúbicos) por hora, cerca de 70% (setenta por cento) do total. Como a adutora, atualmente, não suporta a pressão das bombas a plena carga, a produção foi reduzida. Daí vem o racionamento permanente em São Luís agravado com os rompimentos da adutora no Campo de Perizes. Não fora o cinquentenário Batatã – Saçavém do governador Newton Bello, que segura precariamente o racionamento por causa da sua pequena produção de 30% (trinta por cento), estaríamos mortos.

A adutora do sistema produtor de água potável do Rio Itapecurú é essencial às nossas vidas. É uma importante obra de engenharia hidráulica e de mecânica dos solos, mas pessimamente operada ao longo dos anos. Não esqueçamos que o Campo de Perizes é constituído de 20 km (vinte quilômetros) de solos moles. O ex-presidente da CAEMA, engenheiro José Augusto Telles, no Jornal Pequeno de 12 de abril de 2009, fala sobre problemas graves no Sistema Italuís, quais sejam, “cerca de vinte sangrias (ligações clandestinas) que existem na rede, criando problemas físicos internos desagradáveis, como golpe de ariete, que é a variação da linha de pressão da rede, aumentando a possibilidade de rompimento da adutora”.

Em decreto publicado no Diário Oficial de 23 de setembro de 2009, a governadora Roseana Samey assina: “fica declarado, pelo prazo de 90 (noventa) dias, estado de calamidade pública no município de São Luís – MA” por que “sofrerá um



ANEXO 16 – A CALAMIDADE PÚBLICA CONTINUARÁ ATÉ FINAL DE 2013.

possível colapso” com “o rompimento da adutora”. O citado decreto é de número 25.699, de 21 de setembro de 2009 e refere-se ao decreto federal 5376, de 17 de fevereiro de 2005, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Defesa Civil.

De acordo com o Art. 3º do item IV do decreto federal 5376 de 17 de fevereiro de 2005, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Defesa Civil, estado de calamidade pública é “o reconhecimento pelo poder público de situação anormal, provocada por desastres, causando sérios danos à comunidade ou à vida de seus integrantes”. O decreto 5376 foi substituído pelo decreto federal 7267 de 04 de agosto de 2010.

Novo prazo é aberto, tanto que o jornal da governadora Roseana Sarney de 1º de julho de 2011 publica aviso da concorrência nº 003/2011 – CCL para a pré-qualificação de empresas para a Execução das Obras de Remanejamento da Adutora de Água Tratada no Trecho do Campo de Perizes, de interesse da Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão – CAEMA. Assina o aviso Francisco de Salles Baptista Ferreira - Presidente da CCL – Comissão Central Permanente de Licitação.

Manchete do “Estado do Maranhão” de 25 de janeiro de 2012: “Escolhido consórcio que realizará obras na adutora do sistema Italuís.” Ganhou a concorrência o consórcio Edeconsil, EIT e Pb Construções pelo preço de R\$ 107 milhões e prazo de 15 meses, obviamente a partir da assinatura do contrato e da ordem de serviço por parte da CAEMA. O engenheiro Francisco de Salles Baptista Ferreira, presidente da CCL declara: “Nós vamos fazer todo trabalho o mais rápido, porque sabemos que se trata de uma obra de grande importância para a população de São Luís.”

Contudo, o presidente da CAEMA, engenheiro João Reis Moreira Lima anula o contrato e os seus próprios atos de homologação da concorrência. Está claro que os baixa por determinação da governadora Roseana Sarney e de seu secretário de saúde Ricardo Murad. A anulação de homologação da concorrência está publicada no Diário Oficial Publicação de Terceiros de 26 de junho de 2012.

Agora, a governadora Roseana Sarney, o Secretário Ricardo Murad e o presidente da CAEMA João Reis Moreira Lima anunciam novo prazo para terminar a calamidade pública mediante ordem de serviço para início das obras de substituição de 19 km (dezenove quilômetros) da adutora do sistema produtor Italuís, em solenidade no Palácio dos Leões.

Compareceram deputados estaduais e o Sr. Alexandre Caldas representante do consórcio das empresas responsáveis pelas obras.



ANEXO 16 – A CALAMIDADE PÚBLICA CONTINUARÁ ATÉ FINAL DE 2013.

O projeto de engenharia para a substituição de 19 km (dezenove quilômetros) da adutora no Campo de Perizes dos 59 km (cinquenta e nove quilômetros) do total é da empresa Esse Engenharia e Consultoria Ltda. O projeto prevê ainda a "construção de uma ponte sobre a qual a adutora atravessará o Estreito dos Mosquitos". Ponte em treliça.

Palavras da governadora Roseana Sarney na solenidade: "Fico muito feliz ao saber que, daqui a um ano a população de São Luís não sofrerá mais com os constantes problemas no abastecimento de água". ✕

Muito mais felizes, digo, ficarão os habitantes de São Luís depois de quatro anos de calamidade pública por falta de água potável. Obvio, se tudo correr bem.

São Luís, 15 de novembro de 2012.



Domingos de Freitas Diniz Neto

* O Estado do Maranhão
14.11.2012

