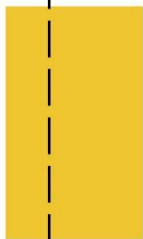
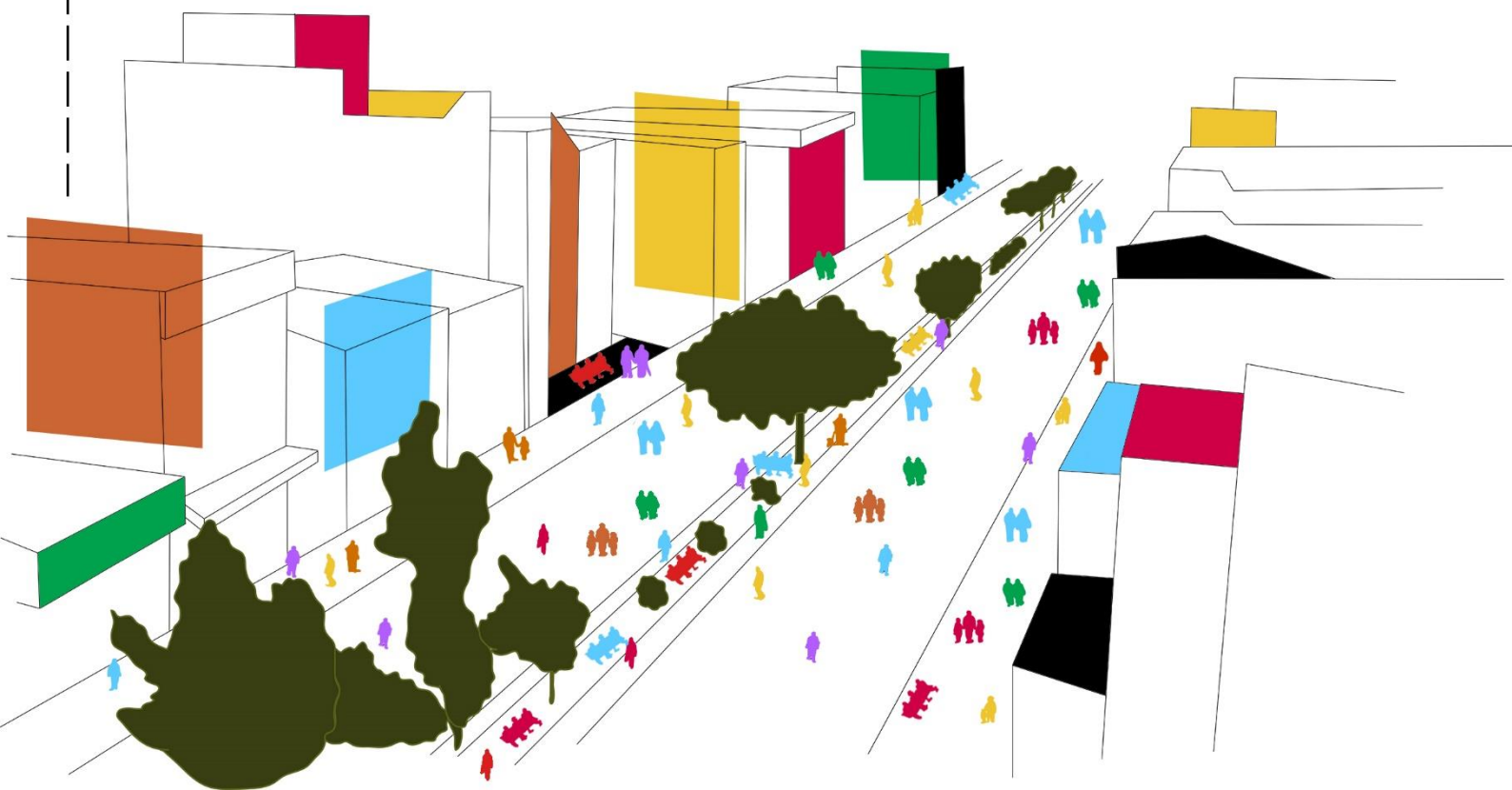


**ESTUDO SOBRE A VIVACIDADE:
ANALISE DA AV. MARECHAL
CASTELO BRANCO,
SAO LUIS- MA**



LETÍCIA SILVA SOUZA



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

LETÍCIA SILVA SOUZA

ESTUDO SOBRE A VIVACIDADE:

Análise da Avenida Marechal Castelo Branco no bairro do São Francisco, São Luís-
MA.

SÃO LUÍS – MA
2020

LETÍCIA SILVA SOUZA

ESTUDO SOBRE A VIVACIDADE:

Análise da Avenida Marechal Castelo Branco no bairro do São Francisco, São Luís-
MA.

Monografia apresentada ao Curso de Graduação
Arquitetura e Urbanismo, da Unidade de Ensino
Superior Dom Bosco – UNDB, como requisito
parcial para obtenção do grau de Bacharel em
Arquitetura e Urbanismo.

Orientador (a): Prof. Esp. Ma. Lena Carolina
Andrade Fernandes Ribeiro Brandão

SÃO LUÍS – MA

2020

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

Souza, Leticia Silva

Estudo sobre a vivacidade: análise da avenida Marechal Castelo Branco no bairro do São Francisco, São Luís- MA. / Leticia Silva Souza. __ São Luís, 2020.

68f. il.

Orientador: Profa. Ma. Lena Carolina Brandão.

Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Curso de Arquitetura e Urbanismo – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2020.

1. Mobilidade urbana – espaços públicos. 2. Vivacidade urbana. 3. Arquitetura - Cidades. I. Título.

CDU 711.432(812.1)

LETÍCIA SILVA SOUZA

ESTUDO SOBRE A VIVACIDADE:

Análise da Avenida Marechal Castelo Branco no bairro do São Francisco, São Luís-
MA.

Monografia apresentada ao Curso de Graduação
Arquitetura e Urbanismo, da Unidade de Ensino
Superior Dom Bosco – UNDB, como requisito
parcial para obtenção do grau de Bacharel em
Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em ___/___/ 2020.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Esp. Ma. Lena Carolina Andrade

Fernandes Ribeiro Brandão (Orientadora)
Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco - UNDB

1º Examinador

Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco - UNDB

2º Examinador

Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB

Aos meus pais, e ao meu irmão, que mesmo distantes me confortam com palavras de amor e me incentivam para meu melhor como ser humano.

AGRADECIMENTOS

Durante o curso de arquitetura tive grandes dificuldade em diversos aspectos, o medo de não me encontra, de não me achar, de não sentir o amor e alegria que queria sentir dentro de uma profissão, o caminho com certeza foi difícil, arduo e com muito percalços, ao longo do curso percebi o quanto arquitetura poderia me permitir realizar sonhos, tanto os meus quanto de outros e isso é o que me fez seguir e permanecer nessa carreira. Primeiramente meu agradecimento será a Deus que por muitas vezes me mostrou o caminho certo e me acolheu nos momentos de angústia.

Ao meu Avô Juarez que foi uma das fontes de inspiração para a escolha do tema do meu trabalho, morador a mais de 40 anos do bairro, sempre vi um apressado e um brilho nos olhos ao falar do bairro e da cidade onde cresceu se firmou e criou com muita luta seus filhos e netos. E também pelo exemplo como um homem de bom caráter que foi me repassado e seus valores familiares que foi me ensinado.

Esse trabalho dedico e tem um agradecimento especial aos meus pais que tanto lutaram pela minha educação desde sempre, ao meu pai Celso que permitiu com seu trabalho ingressar e concluir um curso superior, a minha mãe Rosa que teve amor, carinho, compreensão e paciência nessa jornada, a vocês fica meu agradecimento não só a essa etapa mas tudo que eu sou e me tornei, um exemplo de mulher independente e forte que dará muito orgulho a vocês.

Não poderia deixar de agradecer também ao meu irmão Lucas Souza, o meu exemplo de profissional, que por mais duras que eram as conversas, suas dicas e ajudas foram o que me fez terminar o curso com excelência, seu exemplo como estudante na vida acadêmica e profissional foi peça importante e fundamental para minha formação, a ele agradeço pelas dicas jamais esquecidas e pelo apoio nos momentos em que me encontrava inseguro. Por ser a pessoa mais próxima da família, pois meus pais residem no interior, ele sem dúvidas foi meu porto seguro a pessoa que mais me incentivou na carreira, parte dessa conquista também é dele.

A minha Avó Maria Graça que é minha inspiração de fé, determinação e perseverança e, também, de carinho e de cuidado.

Ao meu grupo de amigos que foi de extrema importância pelas mensagens de incentivo, compartilhamento, angústias, conhecimento e alegria, Luana Coimbra, Beatrice dourado, Thiana Camila, Luís Augusto, Camila, Ítalo e Juliano. Que muitos

deles não estão passando pela mesma etapa na academia, mas tem o entendimento do quanto é ardo esse momento, apesar de muito não ser meus companheiros de turma, muitos me instigaram com a pesquisa.

A minha orientadora Lena Brandão, que quando foi procurada por mim se alegrou com o tema me incentivando com a pesquisa a cada etapa, por ser exemplo de mestre e de ter tanta paixão pelo urbanismo me fez ter um carinho especial pela área e pelo trabalho que muito quero seguir.

E por fim, aos meus professores Márcio Rodrigo e Raonir que muito me contribuiu nas bancas de qualificação com conhecimento para um bom trabalho, que nas suas aulas dividiram a estima ao urbanismo.

O meu coração enche de alegria e de orgulho de mim mesma, e sei que isso é apenas uma etapa de muitas na profissão e que os próximos caminhos não irão ser fáceis, mas com ajuda da minha família, minha mãe Rosa e meu pai Celso e meu irmão Lucas que tiveram sempre ao meu lado, irei enfrentar e concluir com êxito.

“A arquitetura só é considerada completa com a intervenção do ser humano que experimenta”

(Tadao Ando)

RESUMO

O bairro do São Francisco surgiu em meado dos anos de 1960 e 1965. O nome dado ao bairro faz referência ao padroeiro da paz, nominado de São Francisco em que foi escolhido para proteger os pescadores que já residiam em pequenas comunidades naquela região. A área em questão, era considerada como um bairro nobre, sendo supervalorizado ocupado pelo comercio, igrejas, residências e outros. Ruy Ribeiro Mesquita criou um plano de expansão para São Luís onde o objetivo era desenvolver a cidade em direção às áreas litorâneas tais como Itaqui Bacanga e São Francisco e adjacências. Os moradores relatam que no período da construção da ponte houve impactos positivos, tal como o desenvolvimento do bairro e de todo o seu entorno. O objeto de estudo escolhido foi Avenida do Bairro, Marechal Castelo Branco que se encontra desvalorizada, com uma visão de abandono perante as pessoas que passam pela avenida e ainda frequentam alguns setores comerciais e empresariais que existem no São Francisco, foi realizada uma pesquisa de análise de alguns aspectos da avenida como infraestrutura, iluminação, estacionamento entre outros. Os participantes do estudo foram moradores da grande São Luís- MA, comerciantes e proprietários de serviços do local de estudo, dados foram aplicadas em uma das ferramentas de Avaliação Pós-Ocupação (APO), de forma que por meio destas fosse possível gerar dados referentes à avenida. Questões como reformas e obras realizadas pela Prefeitura da cidade, são algumas das intervenções que o bairro já sofreu, seja através de serviços de asfaltamento, quanto de iluminação e outros. A vivacidade abrange um conjunto de aspectos que juntam contribuem para a qualidade urbana, através do dimensionamento das cidades de maneira organizada e igualitário, é possível gerar espaços de vivências e de caráter coletivo, extinguindo o número de vazios urbanos. Deste modo, tendo uma abordagem geral a respeito de como se encontra vivacidade na avenida Marechal Castelo Branco.

Palavra-chave: Vivacidade. Avenida Castelo Branco. Bairro São Francisco. (APO) Analise.

ABSTRACT

The neighborhood of San Francisco emerged in the mid 1960s and 1965s. The name given to the neighborhood refers to the patron saint of peace, named after São Francisco, in which he was chosen to protect fishermen who already lived in small communities in that region. The referred area was considered a noble neighborhood, being an overestimated and occupied by commerce, churches, residences and others. Ruy Ribeiro Mesquita created an expansion plan for São Luís where the objective was to develop the city towards coastal areas such as Itaqui Bacanga and São Francisco and their surroundings. The residents report that during the bridge construction period there were positive impacts, such as the development of the neighborhood and its surroundings. The chosen object of study was Avenida do Bairro, Marechal Castelo Branco, which is devalued, with a view of abandonment before the people who pass by the avenue and still go to some commercial and business sectors that exist in São Francisco, a research was conducted to analyze some aspects of the avenue such as infrastructure, lighting, parking among others. The participants of the study were residents of the great São Luís- MA, merchants and service owners of the place of study; data were applied in one of the tools of Post-Occupation Evaluation (APO), so that through these it was possible to generate data referring to the avenue. Issues such as reforms and works carried out by the City Hall, are some of the interventions that the neighborhood has already suffered, either through asphaltting services, lighting and others. The liveliness covers a set of aspects that contribute to the urban quality, through the dimensioning of cities in an organized and egalitarian way, it is possible to generate living spaces and collective character, extinguishing the number of urban voids. In this way, having a general approach about how one finds vivacity in Marechal Castelo Branco Avenue.

Key words: VIVACITY. Castelo Branco Avenue. São Francisco neighborhood. (APO) Analysis.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Plano de expansão de São Luís	27
Figura 2	Ponte Governador José Sarney	28
Figura 3	Delimitação do bairro do São Francisco	33
Figura 4	Saída da Avenida Marechal Castelo Branco para a ponte Governador José Sarney	42
Figura 5	Ponte Governador José Sarney	43
Figura 6	Saída da Avenida Marechal Castelo Branco, entrada para a rotatória	43
Figura 7	Rotatória do São Francisco	44
Figura 8	Mapa de Localização	45
Figura 9	Mapa de uso do solo	46
Figura 10	Mapa de gabaritos	47
Figura 11	Mapa de vias	48
Figura 12	Passeio público	56
Figura 13	Passeio público	56

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Gênero	49
Gráfico 2	Idade	50
Gráfico 3	Conhece a Avenida Marechal Castelo Branco?	50
Gráfico 4	Frequência de uso	51
Gráfico 5	Meio de transporte	51
Gráfico 6	Uso do comércio	52
Gráfico 7	Percepção acerca do tráfego local	52
Gráfico 8	Percepção sobre a ampliação	53
Gráfico 9	Percepção sobre as condições de uso	53
Gráfico 10	Percepção sobre o passeio público	54
Gráfico 11	Percepção sobre a segurança	54
Gráfico 12	Percepção sobre o estacionamento de veículos	57
Gráfico 13	Percepção sobre as condições de acessibilidade de pedestres	57
Gráfico 14	Percepção sobre a pavimentação	58

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
APO	Avaliação Pós-Ocupação
INCID	Instituto da Cidade
DER-MA	Departamento de Estradas e Rodagens do Maranhão
NBR	Norma Técnica Brasileira
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
2	CONCEITO DE VIVACIDADE	19
3	PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE SÃO LUÍS	26
4	HISTÓRICO DO BAIRRO SÃO FRANCISCO	34
5	METODOLOGIA	39
5.1	Métodos	39
5.1.1	Avaliação Pós Ocupação (APO)	39
5.2	Participantes	40
5.3	Instrumentos utilizados	40
5.4	Análise de dados	41
6	RESULTADOS OBTIDOS	42
6.1	Objeto de estudo	42
6.2	Levantamento Mapotécnico	46
6.2.1	Área de Estudo	46
6.2.2	Mapa de uso do solo	47
6.2.3	Mapa de gabaritos	47
6.2.4	Mapa de vias	48
6.3	Coleta de Dados	49
6.3.1	Dados obtidos através dos questionários	50
6.3.2	Dados obtidos através das entrevistas com comerciantes e prestadores de serviços da área de estudo	58
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	60
	REFERÊNCIAS	62
	APÊNDICES	64

1 INTRODUÇÃO

O bairro do São Francisco passou por modificações desde a sua criação até os dias atuais, algumas delas fazem referência a aspectos físicos, infraestrutura, paisagismo e fachadas de diversa épocas, que compõem a avenida principal do bairro e entregam características urbanísticas a mesma. Assuntos como reformas e obras efetivadas pela Prefeitura da cidade, são algumas das intervenções que o bairro já recebeu, serviços que levaram referências do urbanismo para área, ao longo o crescimento e expansão da cidade de São Luís.

Avenida Marechal Castelo Branco se encontra no bairro do São Francisco em São Luís- MA, obtém análise e o estudo acerca da vivacidade do que não se encontra mais na avenida, sugere diversos pontos a serem pensados a respeito do urbanismo na área. O local possui um sistema semaforico que é responsável pela organização do fluxo de trânsito na avenida principal e nos cruzamentos internos, o São Francisco possui uma carência de serviços de mobilidade urbana que possam sanar as dificuldades enfrentadas, e excluir essa visão de bairro abandonado, pois devido esse fator o bairro é visto como impróprio para receber novos empreendimentos. De acordo com o que foi explicado, a vivacidade perdida no local seja ela pela arquitetura ou pelo urbanismo, deve ser reavivada, para uma maior socialização através de comerciantes, clientes e até mesmo passantes, tornando o local mais atrativo pelos moradores e pelos os que passam pela área, isso sendo feita através do estudo do urbanismo no local, que busca proporcionar melhores condições de acesso tanto para pedestres na área, quando pessoas que utilização de carros próprios.

Atualmente, a avenida principal do São Francisco possui condições péssimas aos acesso para os empreendimentos público e privados, as situações físicas dos passeios (calçada), e a falta de estacionamento dos empreendimento acaba sendo um empecilho aos que necessitam do comercio na área, também torna-se algo prejudicial ao pedestre, esse transtorno se apresentou logo após o processo de expansão da cidade, as interferências sofridas na Av. Castelo Branco que motivaram perda de vivacidade

A hipótese criada para tais dúvidas do que realmente interferiu o a vivacidade no local é de que as interferências urbanas promovidas ao longo do tempo na Av. Castelo Branco foram fundamentais para a progressiva, influenciando inclusive no padrão estético das fachadas, as interferências viárias, como faixa exclusiva para ônibus, foram decisivas na perda da vivacidade do bairro e possível desvalorização dos imóveis da Av. Castelo Branco, bem como a falta de estacionamentos, a mobilidade ativa é um fator determinante para a vivacidade da Av. Castelo Branco, uma vez que as pessoas não são privilegiadas pela morfologia atual da avenida

Com isso, a pesquisa tem como o objetivo geral analisar o espaço urbano da Avenida Marechal Castelo que compõem o bairro do São Francisco, relacionando-o com a vivacidade nessa região.

O estudo na área também trabalhará afim de incorpora a infraestrutura existente com as necessidades de modificar o cenário negativo da área, sempre buscando preservar ao máximo as condições que estabelecem as relações já consolidadas do local. A favor de ter conquista do objetivo geral, a então pesquisa tem como os objetivos específicos compor principais problemas que o bairro do São Francisco possui, os conflitos que passou a existir no sistema viário e a mobilidade da Av. Marechal Castelo branco, como a arquitetura e o urbanismo pode modificar o cenário urbano, e como resultado a recuperação da vivacidade do bairro em questão, além disso analisar o conceito de vivacidade e sua empregabilidade no meio urbano.

Na região existe um prédio abandonado a mais de 25 anos, o que aumenta o índice de insegurança dos vizinhos e de quem ainda passa por aquela região diariamente, pois o imóvel abandonado serve como abrigo para moradores de rua, e também para quem pratica atos ilícitos.

O estudo está embasado na fundamentação teórica que trata no primeiro capítulo uma análise do conceito criado para vivacidade urbana, em que serão expostos grandes nomes do urbanismo como Jane Jacobs, Renato Saboya, Carlos Nelson F. dos Santos e Arno Vogel. Jan Gehl, Kevin Lynch, Bernardo Secchi. Em diante, no segundo capítulo, busca-se compreender as mudanças causadas pela expansão urbanística da cidade, o crescimento da cidade São Luís- MA, tornando mais moderna, então este capítulo descreve, os processos que levaram a urbanização da cidade nova, contém autores como, Ruy Ribeiro Mesquita, Françoise Choay, e Gabriela Melo Silva . Já no terceiro capítulo da fundamentação será relatado um breve histórico do bairro São Francisco juntamente com contextualização histórica da Av.

Marechal Castelo Branco, também apresenta a situação socioeconômica do bairro, dados retirados no site da prefeitura, agencia de São Luís.

A pesquisa realizada nesse trabalho é de caráter exploratório e de Campo. No que faz jus a pesquisa exploratória/ bibliográfica, possui caráter qualitativo/descritivo e para a metodologia aplicada foi escolhida a Avaliação Pós-Ocupação (APO). Já a pesquisa em campo foi realizada no bairro do São Francisco com moradores e funcionários de empresas e comércios que ainda existem na Av. Marechal Castelo Branco, devido as últimos acontecimentos no ano de 2020, a pandemia do COVID-19, com as regras para o isolamento social não foi possível realizar a pesquisa de campo in loco, então houve a produção de um questionário online, através do Google Forms, assim como as entrevistas com os comerciantes e prestadores de serviços, os links eram destinados por meio de um link enviado por e-mail pessoal do proprietário do empreendimento ou através do aplicativo Whatsapp. O primeiro instrumento de pesquisa como já explicado será o uso de um questionário uma das ferramentas de (APO), levantar dados de caráter quantitativo sobre o nível de satisfação dos serviços de infraestrutura e mobilidade que ainda existem na área. Diante a obtenção dos dados dessa pesquisa exploratória realizou-se uma análise dos principais pontos que tornam o bairro desvalorizado e com ausência de vivacidade.

Diferente dos questionários, as entrevistas tem como perguntas fechadas e pergunta abertas, Em seguida a metodologia ser finalizada, será apresentado o objeto de estudo descrevendo o local, apresenta os resultados dos questionários aplicados na área, onde estes resultados foram obtidos gráficos e além disso fornece diversos estudos em mapas. Portanto, estes dados serão comentados observando os maus usos da avenida, e o descaso com ela.

Por fim, o resultado será posto no capítulo final que são as considerações finais o estudo de vivacidade no local será devidamente embasado na presente pesquisa, de forma a entender a real influência do urbanismo no meio social e econômico.

2 CONCEITO DE VIVACIDADE

A vivacidade abrange um conjunto de aspectos que juntos contribuem para a qualidade urbana. O desenho urbano é um dos elementos que gera a vivacidade pois através do dimensionamento das cidades de maneira organizada e igualitário, é possível gerar espaços de vivências e de caráter coletivo, extinguindo o número de vazios urbanos.

Um dos termos que fazem referência a vivacidade de um espaço é a vitalidade urbana que tem sido objeto de estudo por uma grande quantidade de autores como o de Jane Jacobs (2000 [1961]).

Segundo Renato Saboya (2012) A densidade é um dos aspectos que compõem a vitalidade

“são aqueles relacionados aos aspectos quantitativos. Por motivos que podem ser aceitos como axiomáticos, maiores quantidades de pessoas, usos e área construída estão direta e naturalmente relacionadas a uma maior quantidade de pessoas utilizando e interagindo nas ruas, desde que os outros fatores mantenham-se similares. Em outras palavras, todo o resto sendo igual, áreas com maior quantidade de moradores e/ou de economias e/ou de área construída tendem a possuir maior vitalidade em seus espaços físicos.”
(SABOYA, 2012)

Com o planejamento do traçado urbano de ruas e vias é possível obter qualidade de vida e proporcionar um desenvolvimento qualitativo para a cidade. A largura de vias, espaços destinados a pedestres, locais para a implementação de elementos urbanos, sinalização, placas, são elementos que tornam uma área ou região mais viva, proporcionando a segurança das pessoas que habitam a área ou frequentam, pois passam a noção de organização e de locais bem dimensionados e com infraestrutura de ponta.

A correlações entre aspectos da forma urbana e fenômenos sociais como a insegurança, a prática de esportes e outras atividades ao ar livre, o envolvimento com a política local A proporção entre janelas e muros cegos em uma rua, por exemplo, poderia influenciar na dinâmica social, econômica e ambiental da mesma rua. Neste sentido, a administração da cidade deve utilizar critérios de avaliação que definam o melhor ou pior desempenho, de modo a favorecer a criação de espaços públicos de boa qualidade. Apesar da dificuldade de avaliar objetivamente as

correlações entre a forma urbana e a apropriação dos espaços, devido a multiplicidade dos elementos e fatores envolvidos, alguns estudos, auxiliados por recursos da informática, vêm obtendo bons resultados na avaliação quantitativa destas correlações. (Koury, 2015)

A vivacidade pode ser vista também através da existência de um sistema eficaz de mobilidade urbana, onde a cidade é interligada de forma facilitada, dando o direito dos cidadãos se locomoverem diariamente. Assim, a mobilidade é caracterizada como um processo seguro de pessoas e cargas no meio urbano. No mundo moderno, com as cidades e suas atividades cada vez mais dispersas, esse sistema eficiente de deslocamento se torna cada vez mais importante para tornar os espaços vivos, devido o fluxo diário de pessoas em diversos pontos da cidade, tornando os locais atrativos.

Um edifício pode ser entendido de uma forma que motiva o espaço público, quanto mais indivíduos residem em uma determinada área, igualmente pessoas tendem a sair e voltar para casa para trabalhar, estudar, fazer compras e outras atividades diárias, o que por si só é representa o primeiro esboço da vivacidade da cidade. Por isso, o número de economias é o mesmo: quanto mais casas, empresas, serviços, etc., maior o número de residentes, funcionários e clientes e o fluxo é gerado.

Portanto, em comparação com áreas menos densas, a oferta de bens e serviços se tornou cada vez mais diversificada e as oportunidades de interação se expandiram, o que aumentou a motivação para viagens e interação. Em resumo, mesmo em circunstâncias relativamente formais (como fazer uma compra), existem mais "razões" para sair de casa, andar na rua e interagir com outras pessoas.

Segundo Saboya (2012) aponta com aspectos importante nas características de espaços públicos e a em relação a quantidade de pessoas:

“Depois dos princípios modernistas segundo os quais, supostamente, quanto maior a quantidade de espaços abertos melhor seria o ambiente das cidade, a uma necessidade de adaptação a quantidade de pessoas e o tamanho dos espaços públicos. Estes só podem ser adequadamente apropriados caso haja uma quantidade mínima de pessoas. Espaços muito grandes não conseguem ser plenamente apropriados, passando a impressão de estarem desertos e, com isso, afastando ainda mais possíveis usuários.” (SABOYA, 2012)

A importância de manter a consistência entre o tamanho do espaço aberto e a densidade populacional do espaço inserido. A proporção inversa do espaço arquitetônico em relação ao espaço aberto resultou na diminuição e aumento do

número de imagens, resultando no uso do termo "paisagem de objetos" para representar o espaço, onde grandes áreas livres são interrompidas por edifícios afastados.

“Dentro da sua definição de dois paradigmas espaciais opostos, “formalidade” e “urbanidade”, esse padrão espacial está vinculado ao primeiro deles, que por sua vez caracteriza-se, entre outros fatores, pela proeminência da realização de arranjos sociais nos espaços internos, em oposição à sua realização nos espaços abertos públicos.” (HOLANDA, 2002, p. 126)

Praças, parques ou lugares sem uso da vizinhança devem ser criados com densidade suficiente para alimentar, e não o contrário. Gerar praças como uma maneira de trazer vivacidade a áreas onde a vida nas ruas não pode ser mantida geralmente não funciona. O efeito de um espaço vazio, perigoso e abandonado Alexander et al (1977, p. 311) complementam:

Frequentemente, Nas Cidades Modernas, Arquitetos E Planejadores Constroem Praças Que São Muito Grandes. Elas São Bonitas Nos Desenhos; Mas Na Vida Real Acabam Desoladas E Mortas. Nossas Observações Sugerem Fortemente Que Espaços Abertos Destinados A Praças Devem Ser Muito Pequenos.(ALEXANDER ET AL ,1977, P. 311)

A densidade que necessita ser sustentada aqui é a vivacidade do espaço público, especialmente relacionada à relação entre espaço arquitetônico e espaço livre, ou seja, um certo número de pessoas é obrigado a viver em ruas, praças, parques e outros locais. Com base em cidades compactas (pelo menos em termos de retórica), a diversidade de usos, o fluxo de pedestres e a otimização da infraestrutura etc. expandem vigorosamente o escopo da construção e aumentam o número de calçadas.

A ideia de vivacidade urbana procura sintetizar o conjunto de qualidades de um assentamento no qual as pessoas apreciem estar, geralmente, concentrador de múltiplas atividades e relações econômica. Jane Jacobs assume uma interpretação de “vitalidade” voltada para a interação social, a diversidade de usos e a "qualidade vibrante dos lugares". A autora faz referência a uma “atmosfera de alegria, companheirismo e bem-estar nas ruas”, quando descreve o *North End*, bairro de baixa renda em Boston, como fica representado no trecho:

“Quando visitei o *North End* novamente em 1959, fiquei espantada com a mudança. [...] No lugar de colchões encostados às janelas, havia venezianas e a aparência de tinta fresca. [...] Misturadas aos prédios residenciais havia uma quantidade incrível de excelentes mercearias, assim como casas de estofamento, serralheria, carpintaria, e processamento de alimentos. As ruas tinham vida com crianças brincando, gente fazendo compras, gente

passando, gente falando. Não fosse um frio dia de Janeiro, certamente haveria pessoas sentadas às portas” .(JACOBS, 1966)

Segundo Jacobs, incentivar a diversidade de usos seria a melhor forma de combater a “grande praga da monotonia” resultante do planejamento setorizado e monofuncional, promovendo segurança, atratividade e interação entre as pessoas. Assim, os principais fundamentos da revitalização de áreas urbanas de baixa vitalidade e integração de franjas e bordas seriam os mesmos: promoção da diversidade através de um diagnóstico das carências de usos principais, tamanho das quadras, distribuição etária e tipos de edifícios .

Já Kevin Lynch associa a vitalidade de um ambiente à sua capacidade de suportar a saúde (inclusive mental) e o bom funcionamento biológico dos indivíduos, assim como a sobrevivência da espécie. A noção de que a qualidade do espaço (no sentido da forma) pode influenciar diretamente a saúde física e mental das pessoas exige uma definição do que consiste a qualidade desta saúde, tema que não será aprofundado neste trabalho, limitando-se às interpretações de saúde e bem estar apontados pelo conjunto de autores estudados. Lynch sugere cinco “dimensões de performance” para a avaliação de espaços urbanos, no sentido do melhor atendimento às necessidades humanas, primeiro a vitalidade o grau no qual a forma do assentamento suporta suas funções vitais, necessidades biológicas e, sobretudo, garante a sobrevivência da espécie. Este é um critério antropocêntrico, ainda que se possa admitir que o ambiente oferece suporte para outras espécies e que o bem estar humano muitas vezes depende desta relação e da presença de uma diversidade de espécies animais e vegetais. A medida na qual um assentamento pode ser claramente percebido e mentalmente diferenciado e estruturado no tempo e espaço por seus residentes. A medida na qual esta estrutura mental se conecta com seus valores e conceitos adequação entre o ambiente, as capacidades sensoriais e mentais da população e sua construção cultural.

Já na questão da escala a compatibilidade das formas e capacidades dos espaços, canais e equipamentos, com o padrão e quantidade de ações que as pessoas usualmente realizam. O acesso a capacidade de acessar outras pessoas, atividades, recursos, serviços, informação ou lugares, incluindo a quantidade e diversidade de elementos que podem ser acessados. O grau no qual o uso e o acesso aos espaços e atividades, e a sua criação, reparo, modificação e administração é controlado por aqueles que usam, trabalham ou residem no local

As definições apontadas por Lynch estabelecem parâmetros gerais para interpretação e julgamento da qualidade dos espaços urbanos do ponto de vista de sua apropriação e uso. Por outro lado, a complexidade crescente dos assentamentos contemporâneos, muitas vezes faz emergir necessidades e interesses contraditórios, assim como interpretações destoantes em relação ao mesmo espaço. Bernardo Secchi afirma que, em relação à cidade contemporânea, questiona-se todo conhecimento dedutivo sobre o seu funcionamento, o que a torna resistente à sistematização, codificação e generalização. Secchi (2006) identifica, na raiz desta dificuldade, o que ele chama de “um sistema de múltiplas racionalidades”, que dialogam, se enfrentam e se complementam no projeto da cidade.

“muitas vezes interpretada como dispersão caótica de coisas e pessoas, de práticas e de economias, a cidade contemporânea, nas diversas escalas do espaço físico, social, econômico, institucional, político, cultural, caracteriza-se por um mesmo grau de fragmentação, produto de racionalidades múltiplas e legítimas, mas muitas vezes sobrepostas umas às outras, com limites invisíveis e difíceis de superar” .(BERNARDO SECCHI, 2006)

Grande parte da heterogeneidade das cidades de hoje teve origem no processo de identificação, separação e distanciamento, que teria sua raiz na emergência de um “sistema de intolerâncias”, ligado tanto à exigências higienistas e infraestruturais por parte da sociedade e da economia modernas, quanto à necessidade de maior privacidade individual e familiar. No início do século 20, esse paradigma consolidou na cidade o que Secchi chamou de um sistema de “valores posicionais”, indicando que o valor de um bem ou de um serviço pode depender não só de sua raridade ou de seu custo de produção, mas também de sua posição na sociedade ou na cidade. A cidade contemporânea poderia ser representada pela fragmentação, heterogeneidade e dispersão, devido à sua natureza instável, à velocidade dos acontecimentos e à mistura de interesses, o que é a causa de sua resistentência à simplificações. A dispersão e a fragmentação foram representados por Secchi como respostas parciais a um fenômeno metaforicamente traduzido como o enfrentado pelos porcos-espinho de Schopenhauer , ou seja, o da busca de uma distância ótima em um novo sistema de solidariedades e tolerâncias, de compatibilidades físicas, sociais e simbólicas.

A visão da cidade grande como espaço de desordem social, degeneração moral e criminalidade aparece também como parte do sentido metafórico que se atribui à urbanidade expresso desde a antiga Babilônia até a Los Angeles

contemporânea. Este aspecto do urbano foi apresentado por Mike Davis como uma conjugação de elementos utópicos e distópicos, geralmente caracterizados pela segregação espacial, produção de cenários diversificados e repressão policial (o termo “polícia” vem do grego *polis*, que significa “cidade”) A experiência urbana expõe o melhor e o pior das capacidades humanas, a maior concentração de riquezas e o maior número de pobres. Em cidades como o Rio de Janeiro, onde a desigualdade econômica ainda constitui um “abismo social”, com frequência emergem conflitos pelo uso do espaço urbano. A ação do Estado como regulador e legislador garante, entre outras coisas, a pregorrativa do uso da violência para o cumprimento das determinações legais.

A produção do espaço urbano decorre de processos variados e, muitas vezes, contraditórios. A rejeição de um modelo único de “boa cidade”, o reconhecimento dos diferentes olhares e da necessidade de um espaço urbano diversificado conduzem à maior flexibilização na produção deste espaço. Para Rodrigo Lopes a inserção das cidades em um mercado global, mediante a adoção de planos estratégicos, formulados por atores variados de dentro e de fora da cidade, seria a melhor resposta à suposta ineficiência do planejamento centralizador e burocrático. Segundo esta visão, a parceria dos governos com o capital privado cria oportunidades para a cidade, tanto quanto oportunidades de lucro para os investidores; o desenvolvimento em termos econômicos (atração de capitais externos, promoção da imagem da cidade no cenário internacional, instalação de novas indústrias, por exemplo), constituiria uma condição para a melhoria das condições de vida na cidade. Os Planos Estratégicos se popularizaram a partir da experiência de Barcelona nas Olimpíadas de 1994, quando a cidade passou por diversas transformações em sua forma, resultando suposta melhoria em suas funções econômicas e sociais.

Já David Harvey questiona a submissão que o Estado parece assumir diante dos interesses de grandes empresas, afirmando que este modelo de desenvolvimento contribui para o aumento das desigualdades e a fragmentação do tecido urbano. O exemplo do Rio de Janeiro parece assumir diversos aspectos e tendências deste processo, que Harvey identifica como “empresariamento urbano”. Marcado por um discurso desenvolvimentista baseado na intensa divulgação da cidade como marca. O Rio vem sendo promovido sistematicamente como espaço de oportunidades para investimentos. Diversas intervenções do poder público, com

intensa participação de setores privados, reforçam este posicionamento. A expectativa da Copa do Mundo e das Olimpíadas legitima grandes transformações, que pretendem consolidar a imagem do Rio de Janeiro como metrópole global. Entretanto, uma observação cuidadosa de alguns fatos referentes à distribuição dos benefícios (e potenciais impactos negativos) destas transformações, revela assimetrias sociais e ambientais, que se projetam no espaço urbano.

3 PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE SÃO LUÍS

O Governo Federal propôs uma política desenvolvimentista através da criação de Planos Nacionais de Desenvolvimento. Segundo Lopes (2008) esse plano tinha por finalidade realizar a expansão do território brasileiro, fazendo sua integração e criando áreas de grande potencial econômico através de transformações no meio urbano, surgindo novos negócios e aumentando o número populacional.

Mediante essa política foram enviados recursos econômicos para diversas regiões do nordeste do País, dentre elas a cidade de São Luís. Durante a década de 1940, 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 novas avenidas, como a Getúlio Vargas e a João Pessoa, facilitando o deslocamento dos indivíduos, por meio de um transporte público, e que organizaram a ocupação de locais mais distantes do Centro, onde estavam situadas chácaras, quintas e sítios (LOPES, 2008, P. 63)

Perante a necessidade de deslocamento diário da população, que ia além do transporte hidroviário pelo rio que cercava a ilha, era necessário a abertura de avenidas, e ruas, para que os meios de transportes terrestres pudessem fazer seu percurso. Uma vez que a bravura do mar prejudicava muita das vezes o transporte por meio de embarcações aos portos que se localizavam na área central da cidade. Sendo assim, o centro histórico que foi o ponto de início da criação de São Luís já necessitava de expansão, assim para que ocorresse a expansão urbana da cidade de forma organizada, segundo o engenheiro Ruy Mesquita elaborou um plano em 1958 onde continham os principais objetivos tais como a extensão da cidade entre o rio Anil e Rio Bacanga. Ruy Mesquita afirma que:

[...] É fácil concluir que boas estradas de rodagem, ligando as zonas rurais com a cidade e em articulação com os demais sistemas de viação (férrea, fluvial e marítima), constituirão um sistema básico para o desenvolvimento e o progresso da ilha de São Luís. (MESQUITA, 1958, P. 1)

No lançamento do plano de Mesquita foi percorrido que o processo de expansão de São Luís teve basicamente três fases de ocupação. Mesquita relata (1958, p.1) que a primeira fase ocorreu com a criação do núcleo urbano por volta do século XVII; em meados do século XVIII houve a criação do bairro do centro histórico concentrando as primeiras construções residenciais e comerciais; já no começo do século XIX houve a criação de bairros ao entorno do centro (parte alta). Perante essa

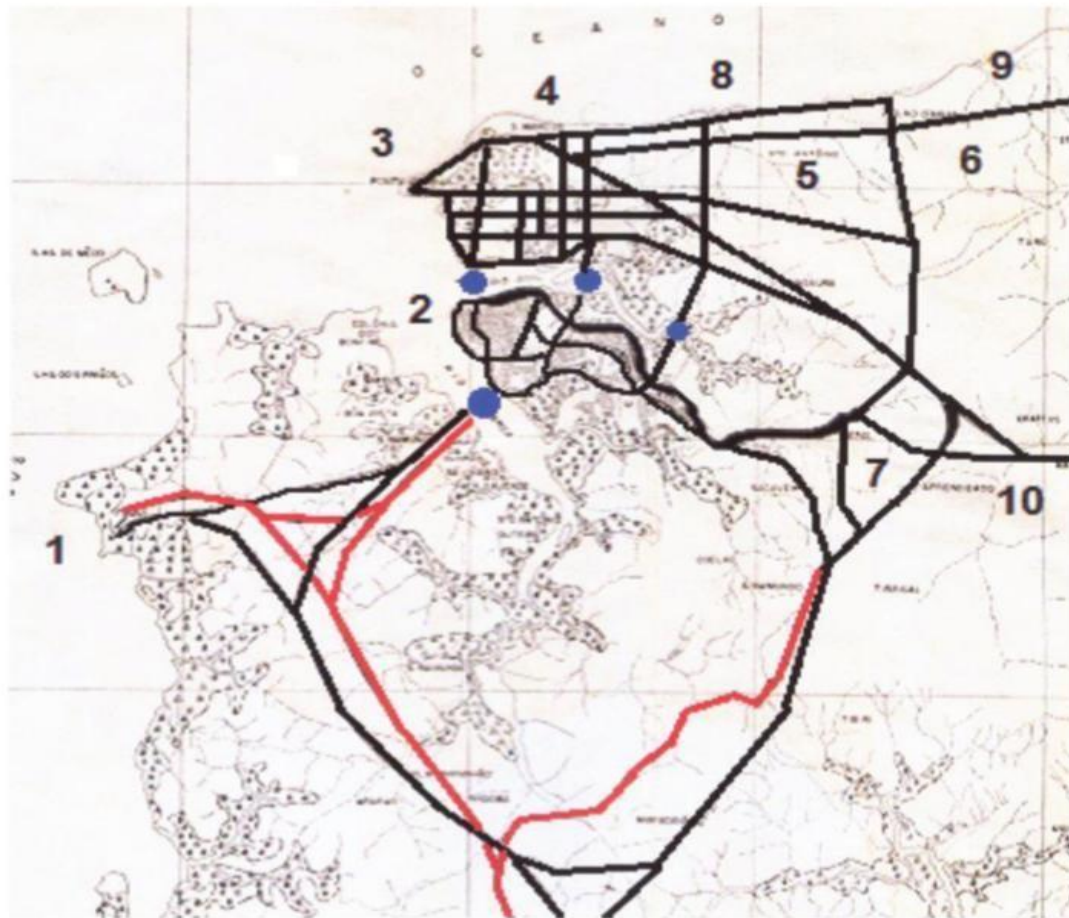
distribuição foi visto que a organização do espaço urbano aconteceu mediante o avanço tecnológico, pois de acordo com a criação de pontes, e vias de circulação criadas que as atividades humanas puderam ser organizadas, tendo novos meios de transporte e de ir e vir de diversos pontos da cidade.

O centro histórico foi criado na parte alta do terreno da cidade, adaptando às construções ao tipo de relevo existente, formando os primeiros bairros denominados de São Pantaleão e Remédios, a partir deles o crescimento foi tomando a direção da estrada do Caminho Grande, que era a única saída que levava os habitantes ao continente e também a pequenas comunidades e interiores da cidade. Em São Luís, a urbanização restringiu-se entorno do bairro central, que foi o núcleo de fundação, tendo seu crescimento em uma área de desenvolvimento considerada pequena. Uma das primeiras propostas de Ruy Mesquita foi a construção da Ponte José Sarney, como alternativa para a expansão territorial sentido norte, passando sobre o Rio Anil. Porém, o plano não se restringia apenas a essa construção, havia proposta de criação de orla marítima no Calhau e Litorânea, sistema de transporte ferroviário por meio de estradas de rodagem e todas as vias que seriam possíveis construir para melhorar o descolamento no espaço urbano.

[...] Ao encarar o problema do crescimento da cidade e sua relação com o Centro Histórico, Ruy Mesquita (1958) apresenta pela primeira vez para São Luís as propostas de planejamento de larga escala e parte, decididamente, em busca da conquista territorial. (MESQUITA 1958 P. 125)

Infelizmente nem os planos propostos por Ruy Mesquita foram implementados pelo governo da época, o que comprometeu a melhor formação e organização da área geográfica da cidade de São Luís. Abaixo podemos observar na figura os locais apropriados para a existência de pontes, estradas de ferro e de rodagem.

Figura 1 – Plano de expansão de São Luís, adaptado pelos autores.



LEGENDA

■ Estradas de rodagem

■ Estradas de ferro

■ Pontes

(1) Porto do Itaqui; (2) Centro Histórico; (3) Ponta d'Areia; (4) São Marcos; (5) Calhau; (6) Olho d'Água; (7) Anil; (8) Avenida Litorânea; (9) Acesso ao município da Raposa; (10) Acesso ao município de São José de Ribamar.

Fonte: Marcio Rodrigo da Silva Pereira (2017)

A construção da ponte foi um dos planos executada no governo da época, em que ligou a parte central ao bairro do São Francisco e bairros adjacentes, permitindo a passagem diária de transportes automotivos e o deslocamento de inúmeras pessoas para a realização de atividades diversas. Com essa obra obteve-se um traçado ortogonal, onde a ponte delimitou uma área central e nas suas encostas foram construídos imóveis, alvos da especulação imobiliária, dando formas diferentes ao espaço, através de ocupação de lotes, delimitando o terreno e dando aberturas as vias de acesso dentro do bairro. Figura 3: Ponte José Sarney (ponte do São Francisco) construída sobre o Rio Anil ligando o centro ao novo bairro.

Figura 2 – Ponte Governador José Sarney



Fonte: Maranhão (1977)

Em 1975 O plano Diretor proporcionou a São Luís um crescimento de forma organizado, desenvolvido para receber empreendimento de grande porte, divididos em sessão e mostrando como o solo poderia ser utilizado e ocupado, proporcionando um equilíbrio ambiental e urbano. Com base nos objetivos propostos no plano diretor consta a forma de zoneamento.

Devido o crescimento acelerado e o controle irregular das construções que foram feitas ao longo do tempo, houve um comprometimento na formação física e geográfica da cidade. E, ainda com o processo de desenvolvimento a consequência foi à ocupação irregular do solo urbano, acentuando a problemática urbana que a cidade vem enfrentando ao longo do seu curso de evolução.

O Plano de Expansão é dos elementos emblemáticos do movimento de modernização da capital, assinado pelo, então, engenheiro e diretor geral do Departamento de Estradas e Rodagens do Estado do Maranhão (DER-MA), Ruy Ribeiro Mesquita, o plano, propõe uma reorganização urbana da capital dentro dos padrões do urbanismo moderno. Direciona e destaca a problemática urbana como uma questão a ser solucionada pelo estado. Caberia ao poder público organizar o espaço conforme as necessidades da sociedade, visando à consolidação do estágio

de progresso e desenvolvimento nos marcos do capitalismo. A princípio, não foi colocado em prática, mas serviu como orientação para projetos de governos futuros.

Além disso, indicava a urgência de uma adequação desta às necessidades do mundo contemporâneo, com grandes avenidas cortando, dividindo o espaço em todos os sentidos, rodovias facilitando a comunicação com outros estados e pontes que dessem acesso a novas áreas, na medida em que a população crescesse.

A individualidade do Plano está em perceber a cidade em sua totalidade e não somente constituindo projetos para áreas isoladas e não interligadas entre si.

“No Itaqui ergue em seu imaginário a construção do Porto, uma ponte sobre o Rio Bacanga e estradas ligando a capital ao país. Sobre o rio Anil imagina outra estrada sobre as águas e a construção de zonas modernas, que partiriam da ponta do São Francisco. Com novos espaços residenciais, administrativos, comerciais e industriais, e também, com atenção para lugares de lazer, prática de esportes e áreas verdes. (MESQUITA, 1958).

Mesquita, ainda reconhece no Plano à existência de uma população pobre, despossuída de recursos, que vive em mocambos a margem dos igarapés, a margem da “sociedade”. Nos primeiros parágrafos do documento, o diretor do DER-MA, relata o processo de formação do núcleo urbano da cidade, partindo da origem até o período em que escreve. A cidade neste íterim pouco havia se desenvolvido, limitando-se a uma faixa estreita de terra, em decorrência de uma topografia acidentada e a disposição dos rios Anil e Bacanga. O crescimento foi marcadamente *caótico* e *desorganizando*, o que justificava a necessidade da adoção de um plano básico de ordenamento do espaço urbano. O crescimento ideal para cidade se dava na acepção da lógica da expansão. Expansão que encontra na construção de “boas estradas de rodagem, ligando as zonas rurais com a cidade e em articulação com os demais sistemas de viação (férrea, fluvial e marítima), constituirão um sistema básico para o desenvolvimento e o progresso da ilha de São Luís”. (MESQUITA, 1958).

Em todo país, sobretudo nas grandes cidades e capitais, projetos de construção de grandes avenidas foram implementados. Logo, o *Plano de Expansão da Cidade de São Luís*, é, também, um instrumento de modernização do Brasil. E Mesquita (1958), na condição de diretor do DER-MA, aparece como a pessoa mais indicada para elaborá-lo, uma vez que, possuía o conhecimento necessário para pensar as grandes artérias que abririam o caminho do desenvolvimento da capital.

Além das avenidas projetadas, e a extensão dos outros itens que compõem o plano, podemos inferir o interesse no surgimento de uma nova cidade, mais ampla e moderna. Essa ideia de reconstruir o espaço urbano, adequando-o as necessidades modernas, surge com o urbanismo racionalista, cuja proposta “se adequava melhor a um espaço totalmente construído ou reconstruído de acordo com o rigor da boa forma. Dividir o espaço, romper os limites existentes, estabelecer fronteiras, criar unidades” (MESQUITA, 1958).

Como supracitado, o engenheiro ao proferir suas conclusões sobre as condições estruturais de São Luís encontra na topografia as motivações para um crescimento lento e com uma forte tendência a desenvolver-se “*das partes altas para as partes baixas*”. E complementa que nas partes baixas dos rios Anil e Bacanga, e nas depressões situadas entre os espigões, existiam inúmeros mangais. Situadas a essas *áreas insalubres*, especialmente as mais próximas dos centros de trabalhos, havia os mocambos, abrigos de *homens depauperados, vencidos pelo trabalho e sem a educação* Cidade Universitária da Universidade Federal do Maranhão *necessária para melhorar sua condição de vida*. Contudo, não expõe melhorias direcionadas a resolver os problemas dos mocambos.

As propostas contidas no *Plano de Expansão da Cidade de São Luís* tinham muito do *Plano Rodoviário da Ilha de São Luís*, elaborado oito anos pelo engenheiro – a citar, a indicação da construção de uma ponte sobre o rio Anil. No *Plano de Expansão*, Mesquita aprimorou a ideia de constituição de uma nova *urbe*, e explicitou, assim como, no primeiro documento uma São Luís que *nasceu e desenvolveu-se caótica e desorganizada*, sem a orientação de um plano básico. A parte central estava limitada e nessas condições, ou a cidade crescia em sentido vertical, ou sua expansão ocorria pelas áreas compreendidas entre os rios Anil, Bacanga e a baía São Marcos. Mas, apresentando-se o centro da cidade com ruas estreitas e topografia acidentada, de difícil circulação para o tráfego, o crescimento em altura deveria ser evitado “para não provocar congestionamento, confusões, insegurança e, conseqüentemente, desvalorização dos imóveis” (MESQUITA, 1958).

Dessa forma, o mais recomendado era o crescimento em expansão, com a finalidade de descentralizar a cidade e, por conseguinte, a circulação de veículos. Ocorrendo o descongestionamento da *urbe*, especulava o autor, haveria “uma maior concentração de atividades com o aumento de velocidades dos veículos, dando ao

mesmo tempo, a São Luís, proporções de uma Grande Metrópole” (MESQUITA, 1958).

Duas vigas mestras foram definidas no plano para expansão da capital, a cidade de São Luís e o Itaqui, locais para os quais convergiam ou deles irradiavam as estradas principais da cidade. Para o Itaqui indicava a construção de um porto, que por sua vez obrigaria a edificação de uma ponte sobre o rio Bacanga. Essas duas construções, porto e ponte, trariam vários benefícios para cidade de São Luís: conquista de uma nova faixa de terra; localização de novas indústrias na margem esquerda do rio Bacanga; construção de depósitos de combustíveis e outros, afastados do centro da cidade; movimento de carga entre o porto e o interior do Estado sem perturbar; deslocamento da estrada de ferro para a margem esquerda do rio Bacanga; aproveitamento do atual leito da estrada de ferro para o lançamento de uma grande Avenida ao longo de toda cidade até o Tirirical e paralela à Avenida Getúlio Vargas, que Cidade Universitária da Universidade Federal do Maranhão está sendo construída pelo DER-MA; entrada e saída da cidade através da ponte sobre o rio Bacanga (MESQUITA, 1958).

Na constatação de Mesquita, expandir em direção ao Itaqui representava a *conquista de uma nova faixa de terra*, como se uma lacuna houvesse sido deixada desde os primeiros colonizadores (os portugueses) sendo inadiável seu preenchimento no século XX. Nela se organizariam novas indústrias, mais próximas do continente, “*mais perto do Brasil*”. Dela partiriam estradas do progresso em direção a São Luís.

Com relação à cidade de São Luís, o local para a construção da ponte sobre o rio Bacanga era entre as pontas da Madre Deus e a que ficava ao lado oposto. Duas vias deveriam ser projetadas a partir da margem esquerda do Bacanga: uma para o Itaqui e outra para o Maracanã, até encontrar-se com a BR 21, hoje, BR 135.

Como já dito na justificção do *Plano Rodoviário da Ilha de São Luís* estava prevista a edificação de uma ponte sobre o rio Anil, em razão do crescimento descentralizado, que desafogasse o centro da cidade e possibilitasse uma maior circulação de veículos e a construção novas zonas diferenciadas. Recursos financeiros para construção da ponte já haviam sido consignados e eram de conhecimento do público no Orçamento da União de 1957 e 58. A obra informa o autor, “é da mais elevada significação social e econômica para cidade de São Luís” (MESQUITA, 1958). Nesse sentido, o auxílio federal e esforço do Departamento de

Estradas e Rodagens constituía uma ação conjunta para conclusão da ponte dentro de um prazo muito curto.

Ruy Mesquita imaginava o programa de execução do plano de expansão executado em cinco anos, um período, na sua concepção, relativamente curto. Apostava no sucesso do empreendimento se contasse com o concurso, além da prefeitura, na gestão de Emiliano Macieira – que propôs em conformidade ao projeto o *Plano de Expansão da Prefeitura* –, do Departamento Nacional de Obras de Saneamento, Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, Departamento Nacional de Estradas de Ferro, Serviço Especial de Saúde Pública (SESP) e Centrais Elétricas do Maranhão (CEMAR). Cada instituição ficaria responsável pela execução de uma parte do programa.

O plano ficou muito mais no papel do que na prática, distante dos cinco anos calculados, alguns projetos foram aos poucos integrando subseqüentes planos de governo estaduais e municipais. Boa parte das obras previstas foi implementada pelo governador José Sarney (1966-1970), tais como a ponte sobre o rio Anil, o porto do Itaqui e o Parque da Cidade, que longe de ocupar as zonas de mangue ficou restrito ao que hoje denominamos de Parque do Bom Menino.

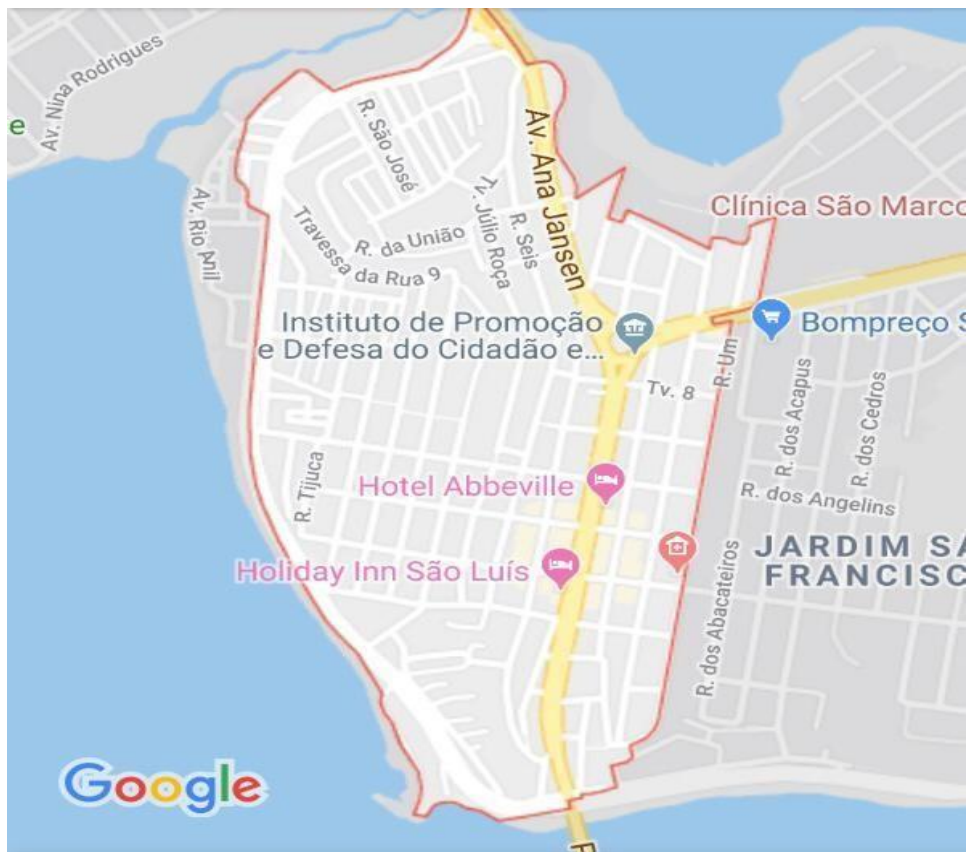
Em 1974, quando da elaboração do *Plano Diretor de São Luís* observamos, por exemplo, os mesmos vetores de crescimento apresentados por Mesquita. Nesse sentido, não há como desconsiderar as influências do pensamento do engenheiro no espaço urbano da capital.

4 HISTÓRICO DO BAIRRO SÃO FRANCISCO

A construção da ponte Do São Francisco teve suma importância para o processo de desenvolvimento entre o ano de 1969 à 1970, pois realizava a ligação do bairro sendo a parte nova, para o centro histórico da cidade (parte velha), onde se encontrava/encontra o fluxo intenso de pessoas e veículos por ser um local ocupado por comercio, órgãos públicos, escolas, faculdade, terminal de ônibus, terminal hidroviário (cais da praia grande) e outros.

Abaixo podemos ver uma imagem do Google Maps onde delimita o bairro do São Francisco:

Figura 3: Delimitação do bairro do São Francisco.



Fonte: (Google Maps, 2019)

Esse processo de urbanização atingiu a orla marítima onde houve a ocupação da região norte do canal do Anil, surgindo novas construções imobiliárias tais como o Bairro do São Francisco, e o seu entorno, contribuindo para o desenvolvimento do turismo, pois foi criado a lagoa da Jansen, ponta d'Areia e os bairros que surgiram em consequência desse processo, sendo pontos positivos.

O bairro que antes era visto como nobre, atualmente é visto como um bairro velho e com mistura de classes, existindo moradores de classe baixa e classe média devido à criação de aglomerados subnormais nas mediações da ponte do São Francisco, nas margens da bacia do Rio Anil. Além desse aspecto, o bairro está com a sua paisagem comprometida, tanto em questão física quanto em questão de infraestrutura. Com a presença de aglomerados subnormais as condições dos serviços de saneamento básico e infraestrutura são precários, modificando o cenário urbano do bairro e também agravando a situação.

Nos dias atuais, observa-se que é inexistente a presença de estacionamentos e de locais destinados a parada de carros, motocicletas, para que o público possa estacionar ou realizar parada para visitar uma loja, e realizar atividades diversas em órgãos que se localizam próximo à avenida. Esse fator é um dos motivadores pela diminuição do índice de mobilidade urbana e diminuição do número de procura dos empresários ao bairro do São Francisco, como um local adequado e com infraestrutura de ponta para receber grandes negócios.

Este capítulo mostra alguns aspectos encontrados na prefeitura de São Luís através do instituto da cidades são os dados socioeconômicos dos bairros, dados estes que foram tirados do IBGE 2010, o bairro do São Francisco tem Domicílios particulares permanentes 3.614 , unidades em domicílios coletivos 3.614 um total de 3.622, já pessoa residentes em domicílios particulares 13.021, e permanentes Unidades em domicílios coletivos 17, total 13.038. Abastecimento de água/outras formas (domicílios particulares permanentes) é de 3.348 rede Geral com 3.348, 147, Poço ou Nascente 147, 2, Chuva ou Cisterna 2, Outra Forma 117, no total de 3.614. Domicílios com esgotamento sanitário - outros destinos (dom. particulares permanentes) Rede Geral 2.717, Fossa Séptica 175, Fossa Rudimentar 65, Vala 468, Rio Lago e Mar 161, Outro Escadouro 19, no total de 3.605. Domicílios sem esgotamento sanitário (sem banheiro) quantidade 9. Coleta de lixo ou outros destinos, coletado 3.601, queimado 1, enterrado 0, Terreno Baldio 9, Rio Lago e Mar 2, Outro

Destino 1, no total de 3.614. Por fim a rede de Energia elétrica, com Energia elétrica 3.610, sem Energia elétrica 4, no total de 3.028.

A partir dos anos 70, com a construção da ponte que deu acesso ao São Francisco, nossa cidade optou por uma nova forma de urbanização, diferente daquela originada na Praia Grande e que cresceu por adição, expandindo-se em direção ao Monte Castelo e João Paulo, mas conservando a tipologia dos quarteirões, calçadas e ruas do centro, ainda que com maiores dimensões (BURNETT, 2011, p. 38). Desde a década de 1970, a cidade de São Luís vem passando por acelerada transformação urbanística, devido à inauguração da ponte José Sarney, dentro destas novas aglomerações urbanas construídas a partir da década de 70 segundo critérios urbanos do modernismo. As ocupações das áreas litorâneas apresentam-se como únicas capazes de preencher as exigências dos critérios da História, da Forma, dos Usos e Funções e do Conteúdo Sociocultural. Composta principalmente pelo bairro do São Francisco.

O bairros do São Francisco primeiro a ser implantado após a construção da ponte José Sarney e que, pela vizinhança física com o Centro Histórico e ainda trazer arraigados seus ideais de cidade, conservou a essência do padrão do tecido urbano do Urbanismo Tradicional, da Ponta do Farol, São Marcos, Ponta d'Areia, Ipem- Calhau, Quintas do Calhau e Olho d'Água, por se caracterizarem muito mais como conjuntos residenciais tipo cidades-dormitórios do que propriamente bairros-, restam-nos o Renascença I e II e a Lagoa da Jansen.

O bairro possui grande afluência popular, por sua proximidade com o Centro Histórico, a área da Lagoa da Jansen, valorizada a partir dos investimentos em edificações multifamiliares de uma única empreiteira em local de forte potencial de lazer, foi recentemente capitalizada graças ao gigantesco trabalho de urbanização; Embora apresente um diferenciado padrão urbanístico que o faz um interessante caso de análise morfológica e tipológica no contexto da cidade, o bairro não possui ainda um mínimo de história coletiva e, por suas características de uso residencial monofuncional.

O Renascença I se caracteriza como expansão do bairro do São Francisco, do qual mantém a malha urbana ortogonal e a quase exclusividade de construções unifamiliares. A sua diferenciação é o dimensionamento dos espaços públicos, principalmente sua principal artéria, a Avenida Colares Moreira, continuidade da Avenida Castelo Branco do São Francisco que, pelo uso de áreas verdes e

afastamento das edificações, modifica a apreensão do espaço urbano dando-lhe conotações modernistas. Entretanto, tais aspectos são exclusivos da faixa de influência da Avenida, conservando-se no interior do bairro, o mesmo caráter do São Francisco.

vinda de diversos empreendimentos industriais que abriram caminhos para novos espaços urbanizados. A partir de então, vários bairros surgiram e cresceram devido à migração dos moradores que residiam no Centro Histórico e foram buscar moradias próximas à praia (TRINTA, 2007, apud SANTOS, 2013, p. 1).

Ao adotar como padrão urbano este movimento centrífugo, que nega áreas com valor de uso e se lança, voluptuosamente, à ocupação de vazios urbanos bem localizados e valorizados, na busca incessante de valor de troca. Fortalecida pela chegada de empreendimentos imobiliários monopolistas de consumo – condomínios residenciais e comerciais de grande escala que se aproveitam de imensos estoques fundiários gulosamente reservados e supervalorizados durante mais de 40 anos –, a produção recente de espaço urbano privado se mostra avassalador, transborda suas fronteiras e alcança isoladas regiões de outros municípios, com precária capacidade de gestão do solo. Inicialmente concentrados nas proximidades da faixa litorânea, locus preferencial da produção imobiliária de alta renda, graças a fartos recursos públicos federais para programas de habitação popular, o vetor de ocupação metropolitana se modifica e adentra avidamente o interior da Ilha (BURNETT, 2011, p.2).

O bairro Renascença II primeiramente conjunto habitacional de casas unifamiliares com muros baixos e gradis vazados, sofre uma intensa transformação por parte do mercado imobiliário, que começa a construir intensamente no local, visto que a área tornou-se supervalorizada devido a sua proximidade com a Lagoa da Jansen, as praias e com o primeiro Shopping Center de São Luís. No local foram implantados em sua maioria prédios verticais multifamiliares, visando uma maior taxa de ocupação do terreno, gerando maiores lucros para o setor imobiliário. Tais prédios são cercados por altos muros e monitorados por sistemas de segurança 24 horas, conhecidos como enclaves fortificados, estes vendem uma promoção de segurança para seus clientes em meio à insegurança e o medo que a cidade oferece.

[...] Enclaves fortificados são espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer ou trabalho. Esses espaços encontram no medo da violência uma de suas principais justificativas e vêm atraindo cada vez mais aqueles que preferem abandonar a tradicional esfera pública das

ruas para os pobres, os "marginais" e os sem-teto. Enclaves fortificados geram cidades fragmentadas em que é difícil manter os princípios básicos de livre circulação e abertura dos espaços públicos que serviram de fundamento para a estruturação das cidades modernas (CALDEIRA, 1997, p. 155).

Tais espaços que surgiram com o intuito de proporcionar mais segurança a seus moradores devido à grande criminalidade, acabou gerando outras 25 problemáticas, já que a partir do momento que as pessoas se isolam dentro dessas fortalezas o contato social com as pessoas de fora são bloqueados.

Apesar da urbanização ser um processo positivo para a urbe, às vezes, por falta de planejamento acaba gerando muitos problemas urbanos difíceis de serem resolvidos, daí a importância de um bom plano, gerenciamento e acompanhamento por parte de gestores qualificados, o que resultará numa cidade desenvolvida e saudável.

5 METODOLOGIA

5.1 Métodos

Os métodos criados para essa pesquisa serão apresentados de acordo com alguns estudos já realizados, ferramentas que se aplicam nos métodos escolhidos para a aplicação da pesquisa, seguido da justificativa do porquê da escolha de cada um deles e qual o tipo de dado pode ser obtido ao utilizá-los. Além do método e do instrumento que serão explicados, será utilizado o levantamento fotográfico da Avenida Castelo Branco para levantar índices que ajudam a observar e analisar os dados.

5.1.1 Avaliação Pós Ocupacional – APO

A Avaliação Pós-Ocupação (APO), surgiu nos anos 1960 através de pesquisas multidisciplinares acerca do interesse por compreender o ambiente, o indivíduo e seu comportamento. No Brasil, este método foi consolidado a partir da década de 1980, a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP) foi a primeira a possuir uma disciplina sobre APO no país (ONO et al., 2018).

Para Ono et al. (2018) a APO consiste em uma abordagem com diversos métodos para a avaliação do desempenho no decorrer do uso. A autora explica ainda que a APO se difere de outros métodos de avaliação aplicada ao ambiente construído, pois valoriza o ponto de vista dos usuários do local em conjunto com a opinião dos especialistas. Kowaltowski (2011) defende que esta metodologia é um conjunto de emoções, intuições e julgamentos que possuem tanta importância quanto os aspectos racionais, tais como mediações e verificação do cumprimento da obra às normas técnicas.

APO é, portanto, uma ferramenta de avaliação do ambiente construído e sua utilização, com foco na percepção dos usuários acerca das suas experiências

com o local. Esta pode ser desenvolvida através de diferentes instrumentos como questionários, levantamento fotográfico, poema dos desejos, walkthrough, dentre outros.

Uma das ferramentas escolhidas do APO foi o uso de questionários, que trarão à pesquisa dados qualitativos, baseados em uma escala de satisfação (Apêndice A) que constam com onze perguntas fechadas, onde os participantes deverão marcar uma resposta, dentre as opções pré-estabelecidas, sobre a área analisada.

5.2 Participantes

Os participantes da pesquisa foram população da cidade São Luís, especialmente moradores do bairro São Francisco. A escolha da aplicação da pesquisa com usuários e comerciantes é para que tenha não só uma visão de quem faz uso da área todos os dias mais também daqueles que fazem usos regulares no local.

5.3 Instrumentos utilizados

Os recursos utilizados para a realização da pesquisa serão questionário (Apêndice A) acompanhados de entrevistas com comerciantes da área (Apêndice B) que deverão ser preenchidos pelos participantes e devolvidos para o aplicativo da pesquisa. Os questionários e entrevistas são totalmente aplicados via online. Foram utilizados usos de mapas, demarcando os usos da avenida e o levantamento fotográfico apartando análise. O levantamento fotográfico será produzido pela câmera fotográfica do aplicativo.

5.4 Análise de dados

Logo após dá início a pesquisa através dos instrumentos previamente explicados, os dados obtidos foram considerados. Para mostrar os dados coletados pelas respostas fechadas dos questionários realizou – se a utilização de gráficos para a melhor entendimento e visualização dos quais. Através da criação de perguntas abertas para os entrevistados do comercio da avenida e prestadores de serviço, serão expressas as informações existentes no questionário (Apêndice B), citando em maior destaque as características que mais se repetem, contudo, apresentando também, as demais respostas.

O levantamento fotográfico irá auxiliar na visualização dos elementos urbanísticos, infraestrutura e outros atualmente dispostos na área através das fotos será mostrado as condições presentes da avenida de modo que reflita principalmente o e descaso presentes nas perguntas dos questionários de forma a facilitar a percepção das respostas.

Depois da análise dos registros feitos com os questionários (APO), é perceptivo o grau de insatisfação no que é relacionado a infraestrutura e a segurança da avenida e do entorno e como expõem esses aspectos deve-se integrar os dados obtidos com a aplicação das entrevistas que foi possível gerar dos mesmos aspectos mais de uma forma aberta da infraestrutura e de elementos urbanos, e as suas influências na relação ao ambiente e o convívio das pessoal no espaço e como elas se relacionam com elas, e como essa insatisfação gera ao menos atrativo ao olhos de quem passa e convive.

6 RESULTADOS OBTIDOS

Nesse capítulo será fornecido a análise de dados, para um melhor entendimento do trabalho os dados que foram obtidos e o que foi coletado ao longo do trabalho, primeiramente a seção do objeto de estudo, através de fotos da área estudada, para aproveitamento da pesquisa, suas situações de infraestrutura, espaços públicos como passeios, canteiros, paisagismo, a própria avenida, e espaços destinados a comércio privados. Em consequência a quantidade de dados, estes estarão divididos por cada turma em que a pesquisa foi aplicada. Os dados serão apresentados em forma de gráficos e diagramas. Já os dados obtidos com as ferramentas referidas na metodologia serão apresentados na segunda parte. Então, os dados apresentados serão analisados.

6.1 Objeto de estudo

O objeto de estudo da presente pesquisa foi Avenida Marechal Castelo Branco, localizado no bairro do São Francisco, São Luís do MA. Refere-se a uma área que se encontra desvalorizada, com um aspecto de abandono perante as pessoas que passam pela avenida e ainda frequentam alguns setores comerciais e empresariais.

A Avenida Marechal Castelo Branco, tem cerca de 872 m, quase um 1,00 km, possui na imediações 94 empreendimentos ativos tanto públicos quanto privados, desses empreendimentos estão serviços como, hotelaria, lojas de vestimentas, papelaria, eletrônico e eletrodoméstico, moveis panejados, faculdade particulares, autoescola, restaurantes, acessórios e beleza, prestação de serviços públicos, academias, farmácias, estabelecimentos de geral em serviços alimentícios como sorveteria, pizzaria e outros e estabelecimento bancários. Os estabelecimentos ativos são os que atualmente possuem atividade do local funcionando normalmente nos horários comerciais das 7:00 h as 18:00 h, serviços como caixas eletrônicas funcionam 24h, as áreas que possuem equipamentos urbanos, como igrejas e centros

religiosos, que possuem horários distintos, no total a avenida possuem 120 locais para prestação de serviços, mas cerca de 22 estão inativos não funcionam e não utilizam para nem um fim o local. O local também abrange dois sentidos de vias, cada uma possui três fachas sendo uma delas exclusiva para faixa de ônibus. A Avenida é caracterizada como via arterial, que tem como atributos por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade, permitindo acesso de uma bairro para outro, que no caso do local faz acesso com os bairros do renascença e ponta da areia.

A presente pesquisa tem como objetivo relatar o estudo da vivacidade no local, foi escolhida como o local, a Avenida, que passou a perder “brilho”, com ao longo dos anos desde seu início, que a princípio era um espaço de referência comercial e empresarial, e atualmente se encontra um local esquecido. Os acessos para avenida têm como pontos importantes das cidades, a ponte Governado Jose Sarney, conhecida como ponte São Francisco, uma das pontes que dar acesso a cidade velha com a cidade nova.

Figura 4 - Saída da Avenida Marechal Castelo Branco para ponte Govenador José Sarney



Fonte: Acervo do autor, 2019.

Figura 5 – Ponte Governador José Sarney



Fonte: Site Wikimapia, 2019.

A avenida também possui uma rotatória, conhecida como rotatória do São Francisco ele se encontra em uma das suas extremidades, tem como outros dois acessos são as avenidas artérias Colarias Moreira e Ana Jansen, que ligam os bairros Renascença e Ponta da Areia.

Figura 6 – Saída da Avenida Marechal Castelo Branco, entrada para a Rotatória



Fonte: Acervo do Autor, 2019

Figura 7 – Rotatória do São Francisco.



Fonte: Site Wikimapia, 2019

Iniciativas como a urbanização da Avenida Castelo Branco, que devolveu as calçadas aos pedestres, são formas de requalificar espaços da cidade para todos nós. São trabalhos que devem ter continuidade pois o centro da cidade e os centros dos principais bairros de São Luís merecem a mesma atenção e revalorização, sempre buscando, junto com a recuperação física destes locais, o envolvimento e compromisso da população com sua vizinhança

A impossibilidade de usufruir da cidade por insegurança física, falta de calçadas adequadas, desordem no comércio informal e formal, crise dos transportes públicos é a verdadeira razão do sucesso comercial do shopping que foi se inspirar nas ruas, praças e passarelas para instalar, em ambientes fechados e vigiados, as lojas, restaurantes e cinemas que sempre estiverem a céu aberto e ao acesso de todos.

6.2 Levantamento Mapotécnico

Nessa seção será levantado os mapas de ares de estudo, uso do solo, gabaritos e vias, identificando o construído e o não construído do entorno da área estudada, para ter uma maior visão do que é existente na Avenida.

6.2.1 Área de estudo

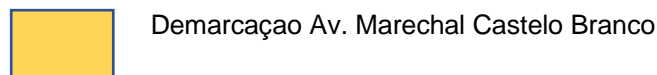
A área em estudo localiza-se em São Luís do Maranhão, no bairro do São Francisco, acesso a ponte Governado Jose Sarney, como pode-se observar na figura 8 abaixo:

Figura 8: Mapa de Localização



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Legenda:



A delimitação da área (figura 19) se fez a partir do eixo do retorno do São Francisco entre os eixos da Avenida Colares Moreira e Ana Jansen.

6.2.2 Mapa de uso do solo







A área apresenta, em grande parte, uso de serviços, identificado na Figura 9 e se nota alguns usos comerciais e institucionais, significativos no geral. Percebe-se uma baixa nas áreas comerciais que são geralmente lindeiras as avenidas.

Figura 9 – Mapa do uso do solo



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Legenda:

	Av. Marechal Castelo Branco		Institucional
	Serviços		Comercial
	Residencial		Misto

A área concentra a maior parte do serviço dessa área total de estudo e entre a maioria de comércios da Avenida, ainda se tem uma edificação de uso misto e apenas uma residencial. Há grande terreno sem uso e algumas edificações de sem uso no momento ou abandonadas.

6.2.3 Mapa de gabaritos

Os gabaritos que se encontra na Figura 10 um certo domínio de edificações térreas, porém a quantidade de 02 pavimentos também é significativa.

Especificamente na entrada da ponte a mais edificações térreas e de 02 pavimentos, as térreas ainda se sobressaem em maioria. Edificações com mais de 03 pavimentos também possui significância na área apesar de ser poucas, as que se encontraram possuem no seu máximo 09 pavimentos.

Figura 10 – Mapa de Gabaritos



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Legenda:

	Av. Marechal Castelo Branco		3 ou mais Pavimentos
	Edificações Térreas		2 Pavimentos

Pode-se perceber que a verticalização na área não é muito densa, as edificações com mais de 03 pavimentos possuem número menor na área, os gabaritos da área vão até 09 pavimentos

6.2.4 Mapa de vias

A via do estudo é classificada como via arterial, que significa um limite de 60 km/h, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade. Uma das principais funções delas é ligar um bairro a outro. Já as demais do entorno da avenida são vias coletoras, que possuem o limite de 40 km/h, o Código Brasileiro de Trânsito define esse tipo de via urbana como destinada a coletar e distribuir o

trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

Figura 11 – Mapa de vias



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Legenda:



Avenida Castelo Branco está considerada uma via primária na hierarquia viária e no mapa da mesma este trecho – em laranja - está indefinido. Então, adotou-se o que se diz na hierarquia viária. As principais, apontadas no mapa, as outras vias coletoras são R. Quatorze A, segunda travessa, Tv. Rua 4, Terceira travessa da rua três, Tv. Antônio Rego, R. das Paparaubas, R. Agenor Chaves, Tv. Benício Fontenele, Tv. Sete, Tv. Ribeiro do Amaral, Tv. Oito, e por fim, Tv Júlio Roça.

6.3 Coleta de dados

Nesse segmento da pesquisa serão fornecidos os dados através de questionários com o público do bairro, e toda grande São Luís -MA, no total foram 11 perguntas fechadas de múltipla escolha. Os dados serão apresentados em forma de gráficos. Além disso, houve também entrevistas com os comerciante e prestadores de serviços da área estudada, no total de 5 perguntas, sendo elas 2 aberta e 3 fechadas.

6.3.1 Dados obtidos através dos questionários

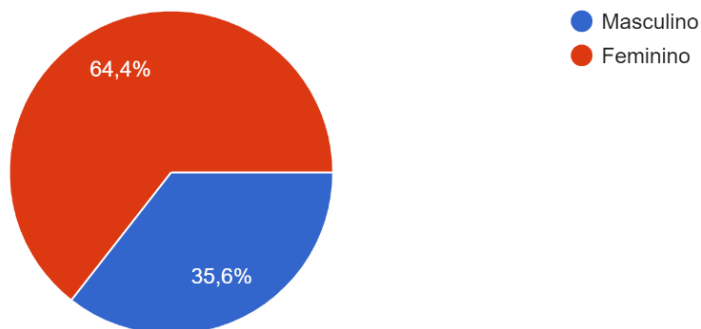
A princípio serão apresentados os dados obtidos através das perguntas fechadas por meio da aplicação dos questionários, foram no total 45 participantes. Um gráfico foi criado, baseado nos aspectos urbanísticos, infraestrutura, segurança, sociais e de usos, com o objetivo de gerar resultados expressivos, no que se trata de urbaníssimo. As imagens dos gráficos são alto explicativas representada por cores e porcentagens.

Esse capítulo será dividido primeiro apresentando todas as perguntas e respostas através de gráficos e mostrando as porcentagens de cada quesito, visando um melhor entendimento da interpretação dos dados obtidos com a aplicação da pesquisa. Vale ressaltar que na primeira e segunda questão é relacionada diretamente com o público, já o restante era a relação do público com a avenida. A escolha por esse tipo de metodologia se deu como forma de garantir o melhor controle de variáveis nos dados obtidos, visto que será também relacionado com as entrevistas com os comerciantes e prestadores de serviço, não cabe comparar os dados adquiridos do questionário, com as entrevistas, pois as perguntas da entrevista direciona a outro assunto, voltado a mobilidade. Apesar de serem percebidas diferenças entre os dados é feito um relato em geral do que foi obtido.

Gráfico 1 – Gênero

1. Como você se identifica em relação ao gênero?

45 respostas

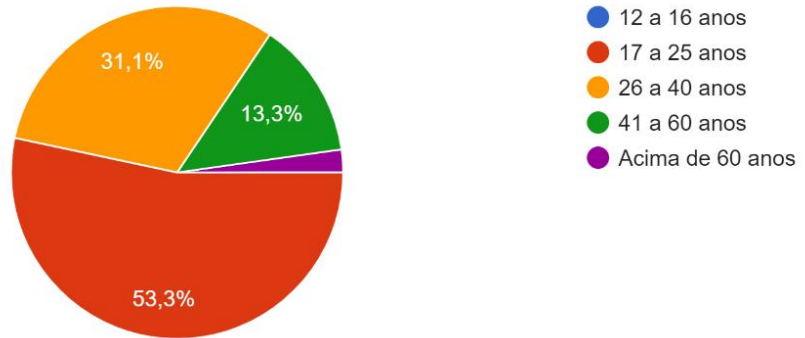


Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020.

Gráfico 2 – Idade

Qual sua idade?

45 respostas

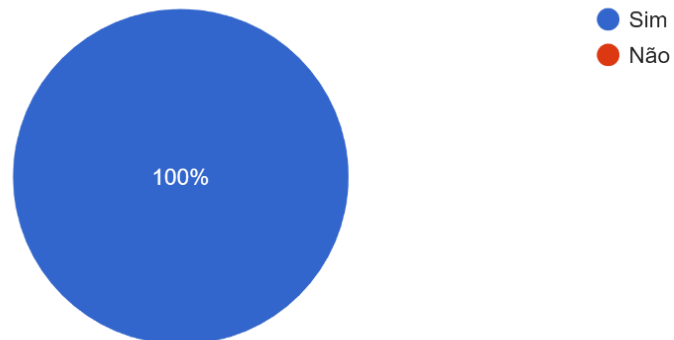


Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020

Gráfico 3 – Conhece a Avenida Marechal Castelo Branco?

3. Você conhece avenida castelo branco, no bairro do São Francisco?

45 respostas

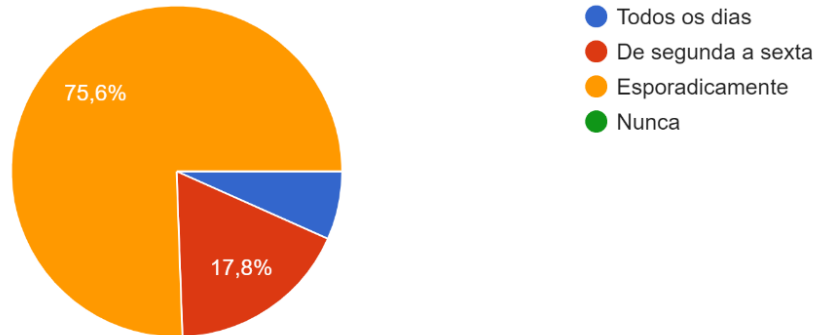


Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020

Gráfico 4 – Frequência de uso da Avenida Marechal Castelo Branco

4. Com qual frequência costuma passar pela avenida?

45 respostas

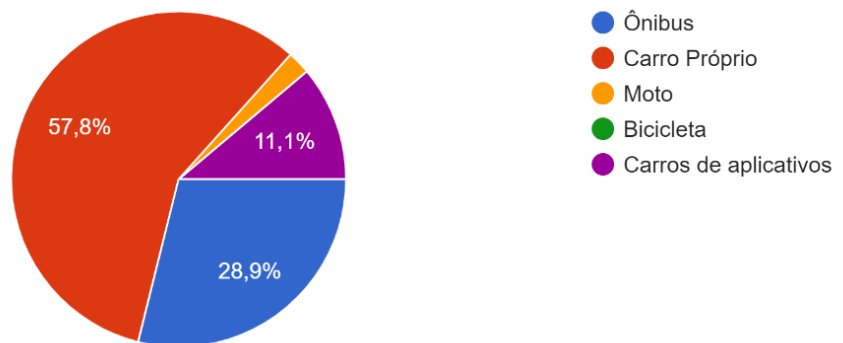


Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020

Gráfico 5 – Meio de transporte

5. Qual meio de transporte costuma utilizar para passar na avenida?

45 respostas

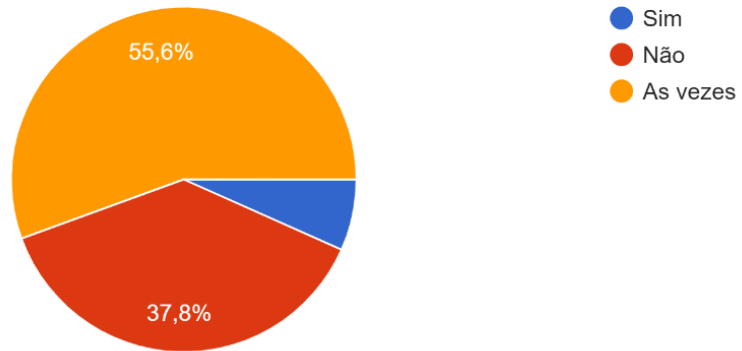


Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020

Gráfico 6 – Uso do comércio

6. Costuma utilizar o comércio da avenida?

45 respostas

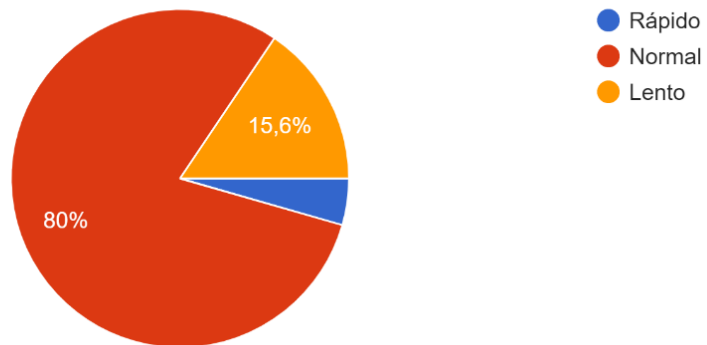


Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020

Gráfico 7 – Percepção acerca do tráfego local

7. Como você considera o tráfego de veículos no local?

45 respostas

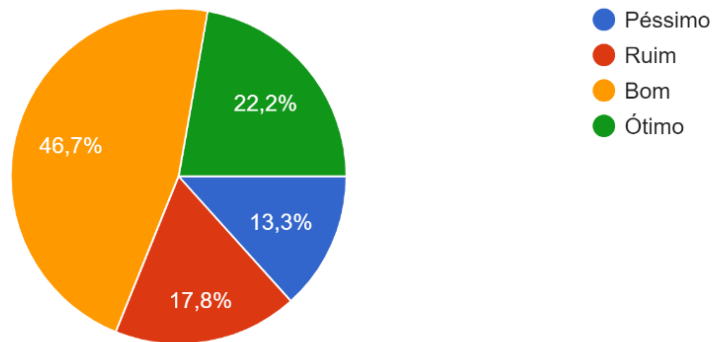


Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020

Gráfico 8 – Percepção sobre a ampliação da Avenida Marechal Castelo Branco

8. O que você acha da ampliação da avenida (número de faixas p automóveis)?

45 respostas



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020

Gráfico 9 – Percepção sobre as condições de uso da Avenida Marechal Castelo Branco

9. Há algum tipo de degradação a na avenida?

44 respostas

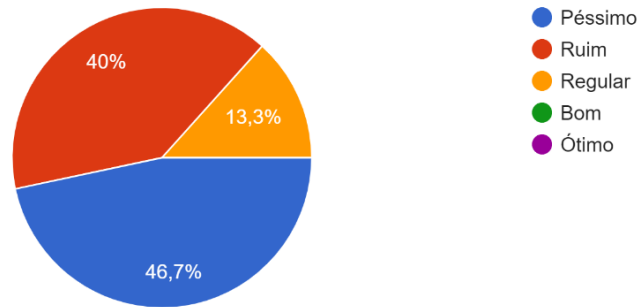


Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020

Gráfico 10 – Percepção sobre o passeio público da Avenida Marechal Castelo Branco

Na sua opinião as vias de passeio são adequadas e acessíveis para pedestres e deficiente físico para caminhar, e acessar com facilidade o comércio?

45 respostas

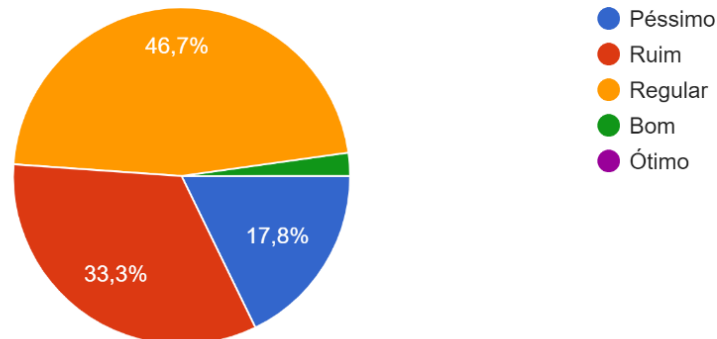


Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020

Gráfico 11 – Percepção sobre a segurança na Avenida Marechal Castelo Branco

11. Qual a sua opinião sobre a segurança (qualidade) das vias que compõe a avenida?

45 respostas



Fonte: Elaborado pelo Autor, 2020

Como já explicado na introdução do tópico a análise dos dados obtidos com as questões 1 e 2 do questionário são voltados ao público, como apresentado no gráfico 1 a amostra que teve um público maior de pessoas do sexo feminino (64,4%) e masculino com (35,6%). Na 2ª questão a maior parte dos entrevistados possuía de 17 a 25 anos (53,3%) e outra grande parte de pessoas entre os 26 e 40 anos (31%), o que garante à pesquisa mais validade, pois trata-se de um público adulto, contendo também uma boa porcentagem de jovens e idosos, portanto trata-se de uma amostra com diversidade etária (gráfico 2). Na questão referente ao conhecimento da avenida, 100% os entrevistados conhecem a área de estudo (gráfico 3). A maior parte dos

interrogados afirmam que frequentam a avenida esporadicamente (75,6%), a frequência diária teve com uma menor porcentagem (6,7%), mostrando que a avenida é pouco frequentada, pois se tratando de uma área comercial tanto para o bairro quanto para cidade, comprova o declínio de presença na áreas (gráfico 4).

No que se diz respeito a 5° Questão sobre o meio de transporte que as pessoas costumam utilizar, a maioria afirma que utiliza carro próprio (57,8%), dado que também mostrar o quanto ao local necessita de estacionamento públicos e privados, outra porcentagem relevante é o uso de transporte públicos, os ônibus (28,9%), a avenida em toda sua extremidade possui faixa exclusiva para ônibus, e mobiliários urbanos os pontos de ônibus algo que não casa transtorno na área (gráfico 5). Sobre um ponto importante da utilização do comercio no local a maioria dos entrevistados relata que somente “as vezes” (55,6%), frequentam o comercio, o que se trata de uma área comercial é um número muito alto para o aspecto, a afirmação de não frequência da área também foi um número muito alto com 37,8% (gráfico 6). Acerca do tráfego na via de estudo 80% dos entrevistados relatam que é normal, se tratado de uma avenida que liga bairros de áreas comerciais, empresarias, shoppings, escolas, praias e etc., esse resultado favorece a avenida (gráfico 7).

O questionamento da 8 pergunta tem extensão da anterior, sobre ampliação da avenida, incluir mais uma faixa para automóveis, afirma que é bom (46,7%), quando o aspecto bom é o mais relevante significa que não é necessário ou prioritário (gráfico 8). Ao questionar a qualidade dos espaços locais a maioria respondeu péssima acessibilidade ao comércio (54,5%), como mostra na figura x e outros não souberam respondem sobres os aspectos abordados na questão (20,5%), (gráfico 9). Já relacionado a qualidade das vias dos passeios classificaram como péssimo (46,7%), número que reflete o estado atual mostrando na figura x, a falta de manutenção é visível, vegetação crescente e lixo espalhado nas calçadas (gráfico 10). Por fim, a segurança em relação a qualidade das vias que compõem a avenida, maioria declara que é regular (46,7%), e para 33,3% é ruim, o que para estes precisa ser melhorado (gráfico 11).

Figura 12 – Passeio Público



Fonte: Acervo do Autor, 2020.

Figura 13 – Passeio Público



Fonte: Acervo do Autor, 2020.

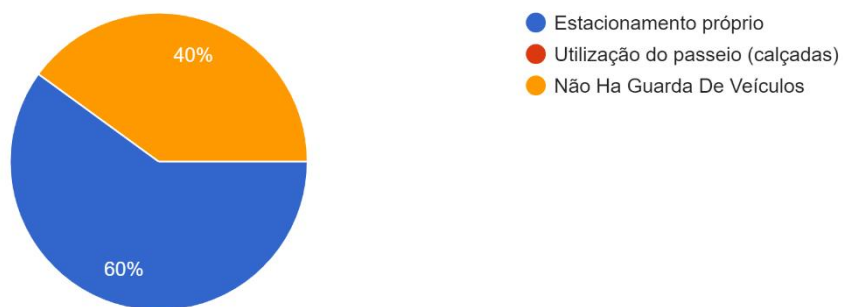
6.3.2 Dados obtidos através das entrevistas com comerciantes e prestadores de serviço da área de estudo

Inicialmente serão apresentados os dados obtidos através das perguntas fechadas, foram no total 5 entrevistados, todos eles administradores, ou de cargo relevantes nas propriedades, sendo 2 comerciantes, e 3 prestadores de serviço. Três gráfico criados para perguntas fechadas, baseado em estacionamentos guarda de veículos, condições de pavimentação para os pedestres e qualidade da pavimentação. Será inserido um breve resumo das 2 perguntas abertas questionadas.

Gráfico 12 – Estacionamento de veículos

1. Como Funciona A Guarda De Veículos?

5 respostas

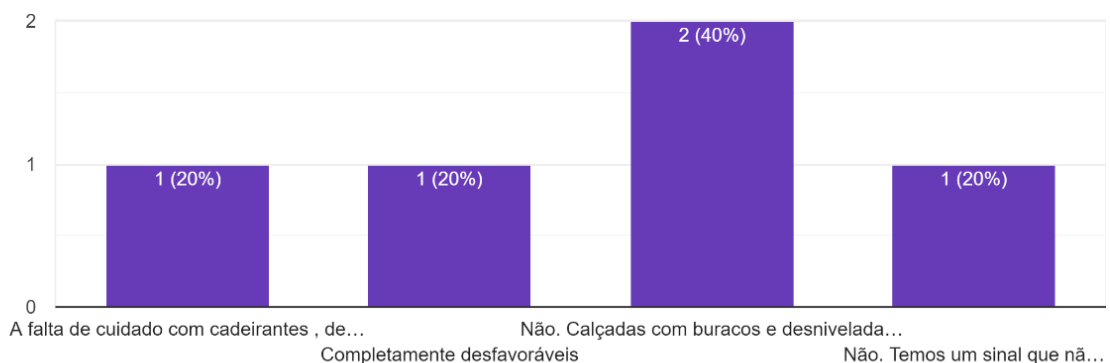


Fonte: Acervo do Autor, 2020.

Gráfico 13 – Condições de acessibilidade para pedestres

3. Você Diria Que As Condições Para Pedestres São Acessíveis (favoráveis)?

5 respostas

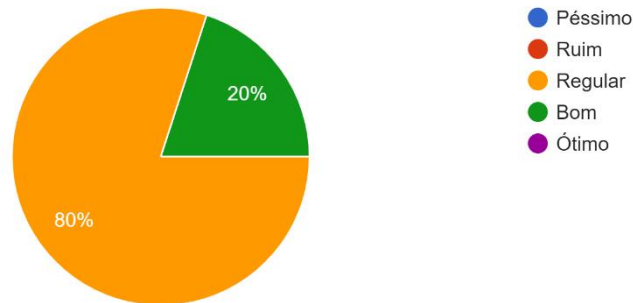


Fonte: Acervo do Autor, 2020.

Gráfico 14 – Percepção sobre a pavimentação

4. Como Você Avalia A Situação Da Pavimentação?

5 respostas



Fonte: Acervo do Autor, 2020

Na 2ª pergunta foi questionado aos entrevistados sobre a Falta De Estacionamento de alguma forma prejudica o estabelecimento, todos os entrevistados sem exceção afirmam que a falta do local próprio para guarda dos automóveis acaba sendo prejudicial, conseqüentemente muito ruim para o serviço/comercio, Sem estacionamento os clientes não tem comodidade e segurança do seu carro e acabam preferindo realizar a compra em outro local eles reconhecem também que a após a retirada do estacionamento ocorreu fechamento em massa do comercio local. Já na última pergunta sobre se os próprios proprietários, que acabam diariamente utilizando o local, consomem outros serviços da área a maioria disse que sim, relatam que são serviços essenciais, de fácil descolamento necessários para o dia, como farmácias e restaurante.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa busca inicialmente estudar o conceito de vivacidade em um local, que atualmente possui aspectos de abandono, uma área visivelmente desvalorizada, a conhecida Avenida Castelo Branco, no bairro do São Francisco, é atualmente esquecida por aqueles que investem no comércio e serviço da cidade. Foi possível entender que a área é de ampla importância para grande São Luís, uma avenida que liga diversos centros da cidade, até mesmo o próprio centro histórico, sua construção com a expansão da cidade, a abertura da avenida e venda de lotes foram priorizadas, e o urbanismo do bairro juntamente com a avenida foi deixada de lado, isso se refletido no estado atual da avenida.

O estudo, tratou de compreender a influência do convívio das pessoas no local, e como a arquitetura e principalmente o urbanismo influenciou na vivacidade da área, o fator de comércios fechados e áreas sem uso, se deu por conta da falta de atratividade e inexistências de recuos para estacionamentos ou locais próprios para o mesmo. Além disso, foram apresentados e analisados os dados obtidos por meio da aplicação do método APO e das suas principais ferramentas utilizadas, os questionários. Ao relacionar esses resultados com a fundamentação teórica do trabalho, proporcionar melhores condições de acesso para pedestres e motoristas na avenida, que como diversas localidades na própria cidade ou no país não valorizam as condições de caminhabilidade e assim os pedestres são colocados em posição inferior aos meios motorizados.

Tornou-se visível, através da aplicação dos questionários, com os moradores do bairro e da grande São Luís, e comerciantes da área que o maior transtorno encontrado é a precária infraestrutura e a falta de estacionamento. Do ponto de vista do comerciante, também foi possível analisar as baixas do comércio na área, e como a mobilidade do local implica na realização dos serviços.

Por isso, o objetivo é de elaborar um conceito de vivacidade urbana aplicado na avenida, este objetivo foi atendido, verificando as constatações do diagnóstico foi possível a formulação de aspectos que envolvem a vivacidade, como a de que um espaço público, especialmente relacionada à relação entre espaço urbano e espaço livre, ou seja, a mobilidade o “ir e vim” de pessoas é impedido a

viver em ruas, praças, parques e outros locais. Com base em cidades compactas a diversidade de usos, o fluxo de pedestres e a otimização da infraestrutura se aplica no deslocamento a pé na área de forma qualitativa.

Para tanto, os objetivos específicos foram alcançados, pois foram apresentados aspectos que priorizem vivacidade para o local, com a criação de espaços atrativos nos lugares sem uso para dá condições de convivência as pessoas a caminharem e vivenciarem o local.

Também, foram identificados os conflitos e impactos sobre os pedestres por meio da análise das condições de uso e ocupação do solo. Através de elaboração de mapas da Avenida Castelo Branco. Ainda, se percebeu como as pessoas de maneira geral compreendem as más condições deste espaço e como tais circunstâncias as afetam negativamente e apesar disso não se vê iniciativas destas pessoas para o melhoramento, muitos se eximem da responsabilidade atribuindo somente ao governo. Assim, a Avenida Marechal Castelo Branco se estabeleceu como um local de mera passagem de veículos como destino a outros lugares, já que esta não desperta maiores interesses para o uso e permanência de negócios, acredita-se que o desenvolvimento do trabalho confirma a hipótese para esta questão. Visto que promover as condições adequadas inexistentes na área de estudo para a correta utilização dos espaços, por veículos e pedestres, configura um espaço convidativo aos mesmos. Além disso, o estudo permite o uso dos meios de transporte individuais, já que as relações comerciais consolidadas foram consideradas para manter o seu pleno funcionamento. A questão de ligação a outras avenidas e conseqüentemente a outros bairros favorece a então avenida, o fluxo de carro não se torna inexistente ou fraco, pois a avenida é dos principais acessos ao centro histórico e comercial da cidade. Outra questão foi a de entender como se encontra as calçadas, quanto aos serviços, e sua influência ao prejudicar os pontos comerciais, bem como resolver o acesso dos veículos ao interior das lojas que necessitam, sem prejudicar o espaço dos pedestres, contado com o espaço físico existente.

As informações obtidas na análise do entorno da avenida e o que compõem ela, possuem suma importância para pesquisas futuras visto que o ponto de vista pode ser alterado para, por exemplo, a percepção de novos espaços. O resultado deste trabalho estimula a discussão sobre a importância da vivacidade no local que proporciona ótima convivência de pessoas ao caminharem, vivenciarem e usufruírem do local, já que assim se cria espaços caminháveis que gera maior vivacidade.

REFERENCIAS

- BARROS, Valdenira. **Imagens do moderno em São Luís**. São Luís, 2001
- FERREIRA, A. (2014). **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?** São Luís, EDUFMA. LOPES, J. (org.) (2008).
- MESQUITA, Ruy Ribeiro. **Plano de expansão da cidade de São Luís**. São Luís: [s.n.]. 1958.
- ROLNIK, R. (1997). **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios** na cidade de São Paulo. São Paulo, Studio Nobel, Fapesp.
- 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.
- BURNETT, Frederico Lago. **São Luis por um triz: escritos urbanos e regionais**. São Luís, 2011. 113 p. Disponível em:
<http://www.secid.ma.gov.br/files/2014/09/S%C3%A3o-Luis-por-um-triz-escritos-urbanos-e-regionais.pdf>. Acesso em 12 maio. 2020.
- CARVALHO, Heitor Ferreira de. **Urbanização em São Luís: entre o institucional e o repressivo**. Heitor Ferreira de Carvalho. – São Luís, 2005. 177f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais)
- COSTA, Edlucy Costa e. **Morfologia urbana e desenho social: um estudo comparativo dos bairros do Coroadinho e Cidade Olímpica em São Luis – MA**. Edlucy Costa e Costa. – Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2009. 170 f: il. 30 cm.
- GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. Tradução Anita di Marco. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3ª ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011
- PACHECO, João Batista. **O ambiente urbano de São Luís – MA: relações sócio – espaciais dos agentes de construção e modelagem do bairro do São Francisco**. São Luís: UFMA, 2002. 204 p. Mestrado em Saúde e Ambiente.
- ANDRADE, Victor. Et al. **Índice de caminhabilidade: avaliação na escala do bairro**. In: ANDRADE, Victor; Linke, Clarisse (Org.) **Cidade de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017.

INCID – INSTITUTO DA CIDADE. **Mapa de arruamento e bairros de São Luís.**

Disponível em: <<https://www.agenciasaoluis.com.br/site/arquivodacidade/2253>>

Acesso em: 24 maio. 2020.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia.** São Paulo: Perspectiva, 2007.

SILVA, Gabriela Melo. **Traços desejanter da cidade: o apelo pela modernização em São Luís (1889 – 1970).** Dissertação do PPGPP – UFMA, 2012.

BURNETT, Frederico Lago. **Urbanização e desenvolvimento sustentável: a sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão.** São Luís: Editora Uema, 2008.

BURNETT, F. L. **Da Cidade Unitária à Metrópole Fragmentada: Crítica à Constituição da São Luís Moderna,** In: LIMA, Antonia Jesuíta (Org.) **Cidades Brasileiras, Atores, Processos e Gestão Pública.** Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

_____. **Urbanização Modernista em São Luís na Década de Setenta: O Zoneamento enquanto Estratégia de Segregação Social.** Painel, 1º Docomomo Norte Nordeste, Recife, 2006.

BARROS, Valdenira. **Imagens do moderno em São Luís.** São Luís: Studio 11, 2001.

RIBEIRO JÚNIOR, José R. B. **Formação do espaço urbano de São Luís.** São Luís:

Edições FUNC, 1999.

SILVA FILHO, Olavo Pereira. **Arquitetura luso-brasileira no Maranhão.** [Brasília]: Fontana. Efecê, 1986.

MARTINS, M. M. **Arquitetura Residencial Modernista em São Luís: análise da produção do arquiteto Cleon Furtado.** Trabalho Conclusão Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão, 2006.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Questionário com usuários

1. Como você se identifica em relação ao gênero?

Masculino

Feminino

Outro

2. Qual sua idade?

10 a 16 anos

17 a 25 anos

26 a 40 anos

41 a 60 anos

Acima de 60 anos

3. Você conhece avenida castelo branco, no bairro do São Francisco?

Sim

Não

4. Com qual frequência costuma passar pela avenida?

Todos os dias

De segunda a sexta

Esporadicamente

Somente aos finais de semana

Nunca

5. Qual meio de transporte costuma utilizar para passar na avenida?

Ônibus

Carro Próprio

Moto

Bicicleta

Carros de aplicativos

Outro

6. Costuma utilizar o comércio da avenida?

Sim

Não

Às vezes

7. Como você considera o tráfego de veículos no local?

Rápido

Normal

Lento

Péssimo

**8. O que você acha da ampliação da avenida (número de faixas p
automóveis)?**

Péssimo

Ruim

Regular

Bom

Ótimo

9. Há algum tipo de degradação a na avenida?

Buracos/ via degrada

Péssima acessibilidade ao comércio

Péssima de iluminação

Área suja/ falta de saneamento

Outros

10. Na sua opinião as vias de passeio são adequadas e acessíveis para pedestres e deficiente físico para caminhar, e acessar com facilidade o comércio?

Boa

Ruim

Péssima

11. Qual a sua opinião sobre a segurança (qualidade) das vias que compõe a avenida?

Péssimo

Ruim

Regular

Bom

Ótimo

APÊNDICE B – Roteiro de entrevista com comerciantes da área de estudo

1. Como Funciona A Guarda De Veículos?

- Estacionamento próprio
- Utilização do passeio (calçadas)
- Não Ha Guarda De Veículos

2. Você Acha Que A Falta De Estacionamento Prejudica De Estabelecimento?

3. Você Diria Que As Condições Para Pedestres São Acessíveis (favoráveis)?

4. Como Você Avalia A Situação Da Pavimentação?

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Ótimo

5. Fora Seu Comércio, Costuma Utilizar Outro Serviço Da Área? Se Sim, Porque?