

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

LARISSA SANTANA NASSAR SILVA

REDESENHO URBANO DA FEIRA DA CIDADE OPERÁRIA EM SÃO LUÍS-MA

São Luís

2020

LARISSA SANTANA NASSAR SILVA

REDESENHO URBANO DA FEIRA DA CIDADE OPERÁRIA EM SÃO LUÍS-MA

Monografia apresentada ao Curso de 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: Profº. Me. Raoni Muniz Pinto

São Luís

2020

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Centro Universitário - UNDB / Biblioteca

Silva, Larissa Santana Nassar

Redesenho urbano da Feira da Cidade Operária em São Luís
- MA. / Larissa Santana Nassar Silva. __ São Luís, 2020.

117 f.

Orientador: Prof. Me. Raoni Muniz Pinto.

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

I. Requalificação urbana. 2. Espaços públicos. 3. Projeto de
redesenho urbano - Feira. I. Título.

CDU 711.4(812.1)

LARISSA SANTANA NASSAR SILVA

REDESENHO URBANO DA FEIRA DA CIDADE OPERÁRIA EM SÃO LUÍS-MA

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

Aprovada em ___/___/ 2020.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Me. Raoni Muniz Pinto (Orientador)

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB

(1º Examinador)

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB

(2º Examinador)

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB

AGRADECIMENTOS

Ser arquiteta e urbanista não era o meu sonho de profissão da minha infância, mas todos os caminhos que percorri me levaram a escolha desse curso e a pessoa que me torno hoje se deve a toda essa jornada, por isso a minha maior gratidão vai a Deus, por sempre traçar os melhores caminhos para mim.

A entrega desse trabalho em um contexto de pandemia e com um tema de grande relevância para mim e para onde moro é uma grande conquista e não conseguiria isso sem os meus amigos e parceiros de faculdade, em especial Thássia que sempre esteve ao meu lado compartilhando escolhas, problemas e conquistas e também a Thaynara, Nathália, Luã, Thiana, Anderson e Luma.

Muita gratidão também à minha família que sempre acreditou em mim e confiou em todas as minhas decisões na vida acadêmica e ao meu namorado, Leonardo que está comigo desde o início, me dando confiança e força e por ter sido tão parceiro e paciente nessa jornada intensa.

Aos professores pelo esforço, disposição, dedicação e pelos conhecimentos adquiridos por meio de vocês, em especial ao meu orientador Raoni, por entender onde eu queria chegar com este trabalho. E por fim, a todos que estiveram presentes, obrigada pelo apoio e incentivo que recebi de cada um.

“Nenhuma atividade pode tornar-se excelente se o mundo não proporciona um espaço adequado para o seu exercício.”

Hannah Arent

RESUMO

O presente trabalho tem como tema a requalificação urbana dos espaços públicos da Feira da Cidade Operária em São Luís - MA, com o objetivo de elaborar um projeto de Redesenho urbano visando a valorização do comércio popular informal e melhores condições de mobilidade de pedestres. Para alcançar este objetivo, estuda-se acerca do contexto histórico das feiras e a relação com o espaço urbano, os impactos das pandemias e epidemias no planejamento de cidades e aspectos de vitalidade urbana e mobilidade ativa. As feiras são espaços públicos únicos em seu gênero, são locais urbanos onde a permanência e mobilidade convergem. A feira do bairro da Cidade Operária, foi alvo de críticas e reportagens durante o período mais crítico da pandemia, colocando à prova a ineficiência de algumas políticas em bairros periféricos e a necessidade urgente das cidades em vencer desigualdades. A metodologia empregada é dividida em três partes: fundamentação teórica, diagnóstico e redesenho urbano da Feira da Cidade Operária. Esta área da cidade apresenta uma concentração de atividades comerciais informais, uma realidade ultrajante dos espaços públicos e qualidade ambiental precária. Deste modo, o presente trabalho almeja auxiliar políticas públicas acerca do conceito contemporâneo de cidades, particularmente no atual contexto de pandemia, proporcionando uma relação sustentável na utilização dos espaços por veículos e pedestres, facilitando a manutenção e desenvolvimento de comércio e serviços locais, melhorando acessos e desestimulando os deslocamentos mais longos.

Palavras Chave: Requalificação Urbana. Feira. Cidade Operária. Pandemia.

ABSTRACT

The present work has as its theme the urban requalification of the public spaces of the Cidade Operária fair in São Luís - MA, with the objective of elaborating an urban redesign project aiming at the valorization of informal popular commerce and better pedestrian mobility conditions. To achieve this objective, we study the historical context of the fairs and the relationship with the urban space, the impacts of pandemics and epidemics on city planning and aspects of urban vitality and active mobility. The fairs are unique public spaces of their kind, they are urban places where permanence and mobility converge. The fair in the neighborhood of Cidade Operária, was highlighted in newspaper reports during the most critical period of the pandemic, putting to the test the inefficiency of some policies in peripheral neighborhoods and the urgent need of cities to overcome inequalities. The methodology used is divided into three parts: theoretical foundation, diagnosis and urban redesign of Cidade Operária fair. This area of the city has a concentration of informal commercial activities, an outrageous reality in public spaces and poor environmental quality. In this way, the present work aims to assist public policies about the contemporary concept of cities, particularly in the current context of pandemic, providing a sustainable relationship in the use of spaces by vehicles and pedestrians, facilitating the maintenance and development of local commerce and services, improving access and discouraging longer trips.

Keywords: Urban requalification. Market. Worker City. Pandemic.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Praças Medievais.....	22
Figura 2– Feiras e o espaço urbano.....	25
Figura 3 – Feiras e as interações humanas.	27
Figura 4 – Benefícios dos mercados públicos.....	29
Figura 5 - Diferença entre a feira e supermercados e a relação com o bairro.	30
Figura 6 – Feira no Shopping.....	31
Figura 7– A praga de Atenas.....	32
Figura 8- Protesto de ambulantes no complexo Deodoro.	38
Figura 9 - Comércio e Vitalidade.....	40
Figura 10- Campanha de financiamento de carros em 1972	41
Figura 11 - Feira livre na cidade de São Paulo em 1972	42
Figura 12 - Feira livre em 2020	43
Figura 13- Rua XV De Novembro em Curitiba	45
Figura 14 - Cidade Operária.....	46
Figura 15– Contrastes.....	48
Figura 16 – Tipologias.....	53
Figura 17– Galpão antes da reforma e ampliação.	54
Figura 18 – Proposta de Boxes pelo projeto do Estado.	55
Figura 19 – A feira da Cidade Operária durante o lockdown.....	56
Figura 20 – Instalações Provisórias	56
Figura 21 - Contexto Histórico.....	59
Figura 22- A maternidade da Cidade Operária.....	62
Figura 23 – Viva Maiobinha e Terreno da Maternidade.	62
Figura 24 – Alagamento.....	65
Figura 25– Avenida 203	66
Figura 26 – Avenida Este 203	66
Figura 27– Avenida Este 103	66
Figura 28– Pedestres sem calçadas.....	67
Figura 29 - Obstáculos nas calçadas	67
Figura 30 – Motos e bicicletas.....	69
Figura 31 – Calçadas e estacionamentos	69
Figura 32– Cargas e Descargas.....	70

Figura 33– Escolas e vazios.....	70
Figura 34– O mesmo local entre turnos.	72
Figura 35– Evolução Fachada Cesjo.	72
Figura 36– Ponto do empreendedor.....	73
Figura 37– Lixo e urubus.....	74
Figura 38– Esgoto à céu aberto.	74
Figura 39 – Trabalho Informal e Pandemia.	78
Figura 40– Imagem demonstrativa sobre a Valorização.	84
Figura 41– Imagem demonstrativa sobre a Sociabilidade.....	85
Figura 42 - Imagem demonstrativa sobre a Sociabilidade.	85
Figura 43 - Imagem que demonstra a feira livre em São Paulo em diferentes momentos da história.	87
Figura 44 - Formas orgânicas encontradas na Feira.....	88
Figura 45– Sistema de lixeiras subterrâneas	91
Figura 46 - Corte esquemático das lixeiras subterrâneas.	91
Figura 47– Perfil Avenida Este 203 após a reestruturação.	93
Figura 48- Trecho da Avenida Este 103 após pedestrianização	93
Figura 49- Trecho da Avenida Este 103 após pedestrianização.	93
Figura 50 – Perfil Rua B.....	94
Figura 51– Perfil Avenida 203 após a retirada de obstáculos.	94
Figura 52 - Antes da requalificação.....	97
Figura 53- Após a requalificação.....	97
Figura 54– A integração através de um espaço público de qualidade.	98
Figura 55 - A relação entre o mercado e as escolas.	98
Figura 56 – Um espaço para a cidadania.....	99
Figura 57 – Estacionamentos.....	99
Figura 58 – o Mercado aberto	101
Figura 59 - A sociabilidade em meio ao mercado.	101
Figura 60 - O antes.	102
Figura 61 - Imagem demonstrativa da padronização de barracas.	102

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1– Gênero dos usuários.....	79
Gráfico 2– Idade dos usuários.....	80
Gráfico 3– Como os usuários utilizam os espaços.....	81
Gráfico 4– Como os usuários se deslocam até a feira.	81
Gráfico 5– Estacionamentos.	82
Gráfico 6– Relação durante a Pandemia	83

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização da Cidade Operária no Mapa de São Luís.	47
Mapa 2- Área de estudo.	49
Mapa 3- Localização da Feira.	50
Mapa 4 – Estruturas existentes.	52
Mapa 5 - Zoneamento	57
Mapa 6 – Predominância de uso e Ocupação.....	58
Mapa 7 – Sistema Viário	60
Mapa 8 – Equipamentos	61
Mapa 9– Sistema de espaço livres públicos	63
Mapa 10 – Cheios e Vazios.....	63
Mapa 11– Topografia	64
Mapa 12 – Calçadas	65
Mapa 13 – Uso dos espaços públicos.....	68
Mapa 14 – Atratividade	71
Mapa 15– Qualidade Ambiental	73
Mapa 16– Rendimento nominal mensal.....	77
Mapa 17 – Setorização.	89
Mapa 18– Readequação Viária.	92
Mapa 19– Realocação de barracas.....	95
Mapa 20 – Master Plan.	96
Mapa 21 – Layout do Mercado aberto.....	100

LISTA DE QUADROS E TABELAS

Quadro 1 - Matriz de Planejamento.....	86
Tabela 1- Programa de necessidades e pré-dimensionamentos.	90

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
BNH	Banco Nacional de Habitação
COVID-19	Coronavírus SARS-CoV-2
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCID	Instituto da Cidade
IPHAN	Instituto Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
NBR	Norma Técnica brasileira
OMS	Organização Mundial da Saúde
PPS	Project for Public Spaces
SEMAPA	Secretaria Municipal de Agricultura, Pesca e Abastecimento

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	17
2	ESPAÇOS PÚBLICOS	19
2.1	Feiras e Mercados Públicos	21
2.2	Feira: um espaço público apropriado	26
3	EPIDEMIAS, PANDEMIAS E CIDADES	31
4	AÇÕES URBANAS E PREFIXOS RE-	36
5	VITALIDADE E A INFLUÊNCIA NA QUALIDADE DE VIDA URBANA	39
6	MOBILIDADE ATIVA E COMÉRCIO LOCAL	40
7	O BAIRRO CIDADE OPERÁRIA	45
7.1	Um breve histórico do bairro	45
7.2	Definição da área de estudo	47
8	DIAGNÓSTICO	49
8.1	A feira	49
8.3	Zoneamento	57
8.4	Uso e Ocupação	58
8.5	Sistema Viário	60
8.6	Equipamentos	61
8.7	Sistema de espaço livres públicos	63
8.8	Topografia	64
8.9	Calçadas e infraestruturas	65
8.10	Uso dos espaços públicos	68
8.11	Vitalidade Urbana e Segurança Pública	71
8.12	Qualidade Ambiental Urbana	73
8.1	Estudo Bioclimático	75
8.2	Aspectos socioeconômicos	77

8.3 Sob a percepção dos moradores	79
9 REDESENHO URBANO DA FEIRA DA CIDADE OPERÁRIA	84
9.1 Conceito.....	87
9.2 Programa de Necessidades.....	88
9.3 Readequação Viária.....	91
9.4 O plano	94
9.5 O Mercado Aberto.....	100
CONCLUSÃO	103

1 INTRODUÇÃO

O ano de 2020 foi marcado pela pandemia do COVID-19 e as medidas de combate à propagação em larga escala do vírus, como o isolamento social e os protocolos de biossegurança e higiene, remodelaram o cotidiano da sociedade. A cidade está sendo repensada de forma multidisciplinar e a vida urbana tem sofrido grandes questionamentos. As novas reordenações e a necessidade de diminuição dos deslocamentos pela cidade atribuem grande importância ao comércio local, espaços públicos e a mobilidade ativa.

As feiras e os mercados são espaços públicos únicos em seu gênero, são locais dentro da cidade onde a permanência e mobilidade convergem, nos quais as relações livres e abertas se desdobram em um fluxo permanente de cidadãos. A feira do bairro da Cidade Operária na cidade de São Luís-MA, recebeu destaque nas reportagens de jornais durante o período mais crítico da pandemia, em que se percebeu a movimentação intensa nas ruas e um descaso com as condições físicas do local, colocando à prova a ineficiência e carência de algumas políticas públicas em bairros periféricos e a necessidade urgente das cidades em vencer desigualdades. Considerando esses aspectos, quais soluções urbanísticas e/ou arquitetônicas adequadas para um projeto de requalificação nos espaços públicos no entorno da Feira do bairro da Cidade Operária após o covid-19?

A hipótese levantada para este questionamento é que as atividades realizadas ao ar livre devem ser incentivadas e potencializadas. Os espaços públicos devem atender às necessidades diárias das pessoas e por si só devem garantir a integridade dos usuários, proporcionando uma relação sustentável na utilização dos espaços por veículos e pedestres, facilitando a manutenção e desenvolvimento de comércio e serviços locais, melhorando acessos e desestimulando os deslocamentos mais longos.

Sendo assim, este trabalho tem como objetivo geral, desenvolver um estudo de viabilidade para requalificação urbana nos espaços públicos do entorno da Feira do bairro da Cidade Operária, considerando os impactos do Covid-19 e a vitalidade urbana e mobilidade ativa como instrumento para o crescimento sustentável.

Para tanto, foram determinados alguns objetivos específicos que são: compreender a relação das feiras e mercados públicos com o espaço urbano; estudar

os impactos das epidemias e pandemias no planejamento das cidades; analisar o papel da Requalificação Urbana; identificar os problemas e potencialidades dos espaços públicos no entorno da Feira do bairro da Cidade Operária e propor um redesenho urbano dos espaços públicos no entorno da feira a fim de promover melhorias e desenvolvimento local.

A escolha do tema se deu em grande parte por motivação pessoal da autora do trabalho, que é moradora do bairro da Cidade Operária. Diante das situações cotidianas presentes na Feira do bairro, que exibem uma realidade ultrajante dos espaços públicos e uma desigualdade que foi escancarada durante a pandemia, é necessário a idealização de um futuro urbano eficiente e sustentável. O presente trabalho almeja auxiliar políticas públicas acerca do conceito contemporâneo de cidades para que se tornem concretos os projetos que buscam melhorias do planejamento urbano, particularmente no atual contexto de pandemia, em que deve ser repensado as formas de deslocamento dentro das cidades.

A metodologia aplicada no trabalho enquadra-se nos moldes de uma pesquisa exploratória e de abordagem inicialmente qualitativa, sobretudo baseando-se em análises também quantitativas. O trabalho irá apresentar o Estudo de viabilidade de uma Requalificação urbana no bairro da Cidade Operaria e ocorrerá em três etapas, a de fundamentação teórica, diagnóstico e o Redesenho Urbano da Feira da Cidade Operária.

O primeiro capítulo consiste na pesquisa bibliográfica em livros, artigos, teses e outras fontes, baseada nos pressupostos teóricos acerca da conceituação de espaços públicos e uma forma única de apropriação desse local: as feiras e mercados públicos. Em seguida, aborda os impactos das pandemias e epidemias no planejamento urbano no decorrer da história da humanidade. Além de conceituar o termo Requalificação urbana e o diferenciar de outros planos urbanísticos com denominações acompanhadas do prefixo RE-. E por fim, discute temas como Vitalidade urbana, mobilidade ativa e a influência no comércio local.

O segundo capítulo trata do Diagnóstico com bases em procedimentos metodológicos de pesquisa documental e de campo. Esta etapa é voltada para a percepção do valor identitário da Feira da Cidade Operária, buscando-se compreender os problemas, potencialidades e características intrínsecas do local.

No terceiro e último capítulo, que equivale a resultados e discussões do trabalho, apresenta o Redesenho Urbano da Feira da Cidade Operaria. Iniciando com a matriz de planejamento, que engloba as decisões projetuais baseadas no diagnóstico e identifica os problemas, formula diretrizes e estratégias que resultam nas propostas do programa de necessidades. Em seguida trata-se do conceito, partido e setorização. E finalmente, o Master plan, os projetos complementares, perspectivas e diagramas para apresentação da proposta final.

Nessa assertiva, entende-se que as etapas iniciais de embasamento teórico e diagnóstico tem o objetivo de alcançar informações que devem subsidiar as tomadas de decisões na etapa de elaboração do Estudo de Viabilidade. Em suma, esta pesquisa tem como intenção somar valor ao projeto para que não fique limitado a sua idealização subjetiva, mas que agregue soluções e diretrizes, acerca da aplicação de intervenções urbanas com foco na valorização dos espaços públicos para desenvolvimentos de bairros periféricos, tornando-os assim mais ativos e sustentáveis.

2 ESPAÇOS PÚBLICOS

A divisão básica da cidade decorre da distinção entre o que é espaço público e o que é espaço privado. Hertzberguer (1996) acentua que o conceito de público e privado é interpretado com a relação direta entre o coletivo e individual. O espaço público é um local que permite o encontro e acesso de todos, por isso está associado com o coletivo de uma sociedade, é um local de identificação simbólica de diferentes grupos sociais. Tornando-se fundamental para uma cidade, uma vez que, a permite que não seja um simples agrupamento de densidades como casas e edifícios.

Para Narciso (2009), conceituar o termo espaço público é uma ação muito complexa, uma vez que, o seu conceito não é apenas uma singularidade e para seu entendimento é necessário adotar mais de uma de suas definições. Gomes (2018) completa que essa terminologia aparece em diversas áreas de estudo. Na Geografia, Arquitetura e urbanismo é comum que essa definição seja utilizada genericamente para todo espaço urbano livre e aberto. No entanto, é um erro atribuir uma única função a local que carrega inúmeros significados. Ademais, deve ser considerado a multiplicidade do espaço público, seja ela relacionada a pessoas, funções ou usos. Sobre o conceito de espaço público é possível afirmar que:

O termo Espaço Público surge cada vez mais como o *locus* de uma base de discussão transversal às diversas ciências, suscitando permanentemente novas abordagens. Actualmente têm surgido diversos estudos que utilizam como cerne da questão o espaço público urbano. Quer ao nível da abordagem da sua estrutura, função, projecto, o seu carácter semântico e social, tem-se conduzindo pelo estabelecimento de intercalar várias de estas perspectivas de análise, por se entender que o espaço público acarreta diversos significados e dimensões que não existem isoladas. (NARCISO, 2009, n.p)

A princípio, coloca-se como um território da cidade facilmente reconhecível por um determinado ou indeterminado grupo de pessoas, onde é atribuído um uso diário e irrestrito, compreende os lugares urbanos que, em conjunto com infraestruturas e equipamentos coletivos, dão suporte à vida em comum: ruas, avenidas, praças, parques. Nessa assertiva, são bens públicos, carregados de significados, palco de disputas e conflitos, mas também de festas e celebrações.

O conceito de espaço público é, antes de tudo, um conceito urbano. Está estritamente relacionando com a cidade, porque este é seu lugar de origem. Para Vargas (2001), a imagem clássica do espaço público é a ágora grega. A ágora era o mercado e o ponto de encontro da pólis grega e o centro da vida pública, lugar de discussão da vida e relacionado com o conceito de política, era um local que podia-se estar e conviver e perceber as diferenças presentes na sociedade.

O autor Krier (1975) citado por Serdoura (2007) declara como herança da Europa medieval, exemplos de espaço públicos como praças e mercados. O carácter multifuncional dos espaços públicos acarreta potencial de enriquecimento e conflitos de uso. O uso denso e diversificado do espaço abre a oportunidade para integração social e atratividade espacial urbana. Vargas (2002) ressalta que um edifício coberto pode ser considerado um espaço público dependendo de sua função, localização na cidade e se é um local permeável e de acesso a todos como estação de trens, galerias, biblioteca e correios.

O espaço público não é apenas o espaço residual entre edifícios, ele é capaz de ordenar um bairro e estruturar uma região. Torna-se um local onde é possível construir identidades, presenciar e sentir transformações urbanas, sociais, políticas, econômicas e culturais (PORTAS et al. 2011 p. 187). Eles moldam a paisagem urbana e contribuem para a estrutura da cidade. De acordo com Gatti (2017, p.14):

Espaços públicos são lugares construídos por uma comunidade e para seu uso. As cidades são lugares para se conviver, para se viver junto, em coletividade. As pequenas e médias cidades possuem a característica de ter

sua rede social baseada na proximidade e nas relações interpessoais. Esta característica fortalece a necessidade de se construir uma forma de viver junto a partir da pactuação e da coalizão.

Um espaço público que não é acessível a todos, não necessariamente é uma propriedade pública. Constantemente criado e recriado, o espaço público precisa ser reconquistado. As pessoas devem se sentir parte do espaço. A sociedade contemporânea está cada vez mais distante do conceito tradicional de espaço público, encontra-se espaços fragmentados, desconectados e que não se relacionam com as edificações (PORTAS et al, 2011). A boa interação entre equipamentos urbanos privados e públicos é o que garante a vitalidade de uma região.

2.1 Feiras e Mercados Públicos.

A necessidade de trocas, vendas e compras sempre existiu ao longo da história. Feiras, mercado, supermercados, shoppings e o mais recente: as compras online, são as formas comerciais que se adaptaram às realidades econômicas de cada momento. E isso se dá pela forma que o comércio está diretamente relacionado com a evolução das cidades (VARGAS, 2001).

Segundo o autor Brandão (2008), o comércio estruturou as cidades e as cidades sempre utilizaram os espaços públicos para atividades de comércio. Na Antiguidade, os locais onde ocorriam as funções mais importantes da sociedade eram nas ágoras na Grécia, fóruns em Roma e o bazar no Oriente Médio, locais que sediavam trocas de opiniões, mercadorias e fluxos (CALDEIRA, 2007). Nesse contexto, as feiras surgiram para suprir as necessidades destas trocas entre as pessoas, é possível analisar isso quando Braudel (1998) afirma que:

[...] a principal causa da origem das feiras foi a formação de excedentes de produção, havendo a necessidade de troca de mercadorias, primeiramente, entre grupos vizinhos e, posteriormente, disponibilizando os produtos para grupos do entorno das comunidades. O movimento de surgimento das feiras foi acompanhado de uma demanda natural das pessoas por oferecer um ambiente onde se pudesse agregar a maioria dos produtos, disponibilizando-os a um maior número de pessoas.

Vargas (2001) ressalta que durante a Idade Média, o cotidiano acontecia nas praças e ruas, onde havia um fluxo maior de pessoas, eram espaços que abrigavam desde manifestações comerciais, a culturais e religiosas, herança que perdura até hoje em algumas cidades. De acordo com Brandão (2008), para atender as demandas locais as feiras passaram por transformações físicas e a oferecer mais

opções de produtos. Eram nas praças medievais onde o comércio tinha seu lugar de excelência, abastecia as cidades com alimentos vindos de diferentes locais do mundo (SILVA, 2015).

Figura 1 – Praças Medievais.



Fonte: Lisette Mag' (2016).

As feiras são carregadas de significado. Têm a peculiaridade de serem alternativas da economia informal voltadas para a sobrevivência, superação da pobreza, mas simultaneamente reproduzem um espaço público no qual habita o ancestral espírito cívico da ágora clássica. É uma forma de economia informal que atrai a simpatia do público e mostra a capacidade de perdurar ao longo dos séculos (LUCENA; GERMANO, 2016). As feiras foram adquirindo com o tempo um caráter privilegiado, tanto para a proteção dos comerciantes e visitantes, barateamento dos produtos, quanto para a isenção de impostos, por isso eram chamadas de “feiras livres” (JUNQUEIRA, PEETZ, 2015).

O autor Milton Santos (2008) relata o sistema da economia urbana na Teoria dos dois circuitos, em que ele classifica como circuito superior e circuito inferior. De acordo com o Professor, o sistema está presente em todas as cidades, no qual existem duas áreas de mercado: a realidade que contempla tecnologias e modernidades e a outra que vai em detrimento com as tecnologias presentes na contemporaneidade, o mercado tradicional. No circuito inferior está o trabalho manual, arcaico, mais barato e mais democrático. Tem como objetivo garantir o acesso alimentação para população banho de baixa renda, configurando-se ainda como meio de subsistência para um grupo de trabalhadores que não seriam capazes

de se estabelecer formalmente. Enquanto o circuito superior é o inverso, resultado da industrialização e modernização tecnológica. Bancos, escritórios, indústrias, shoppings se enquadram nesse circuito, enquanto as feiras livres e a maioria do comércio informal presente nos bairros de periferia se enquadram o circuito inferior.

Estes locais se diferenciam de shoppings e supermercados justamente por terem uma essência mais popular, representado nas relações de troca e venda entre comerciantes e visitantes, o que mostra que mesmo com o processo de expansão, a modernização pela urbanização e espaços públicos ainda é um lugar que continua suas tradições e cultura. A história do comércio ambulante pode ser vista como uma história de resistência. Os vendedores ambulantes e as feiras livres surgiram, em todo o mundo, como a verdadeira forma de varejo (LUCENA; GERMANO, 2016).

O período medieval também sediou o surgimento de feiras permanentes e mercados públicos cobertos (VARGAS, 2001), ainda que isso mudasse a principal característica das feiras da época, que eram espontâneas e viviam sendo deslocadas ao longo das muralhas dos burgos, continuava um local de “interações sociais diretas, e como espaço de troca comercial, de compartilhamento de valores culinários, estéticos e de consumo” (MADEIRA; VELOSO, 2007 p. 15).

Foram os romanos que começaram a estabelecer as feiras em locais permanentes, devido ao aprimoramento de técnicas, as feiras tinham organizações cada vez mais complexas e consolidadas, além de uma rede de associados (trabalhadores e consumidores) que inviabilizava os descolamentos (LE GOFF, 1991). Os mercados cobertos representam uma reforma na prática do mercado tradicional ao ar livre e uma reestruturação das ruas e impacto econômico, tendo em vista que introduziram novas formas de distribuição de alimentos e mudanças na relação da comunidade com sua qualidade de vida. De acordo com Lima (2014), os mercados públicos tiveram suas origens dentro das feiras livres, devido as necessidades exigidas pelo cotidiano de uma cidade.

Ainda sobre os mercados, é válido destacar que estes não possuem uma atividade que data do século XIX, dado que:

O edifício mercado não é uma invenção do século XIX, vem sendo concebido como espaço físico de feira aberta de rua desde o século XII. A novidade é a consolidação do mercado como equipamento integrante de uma rede ampla urbanística. A consolidação dos mercados da forma que se entende hoje, cobertos, para uso cotidiano e como parte de um sistema de abastecimento, está diretamente ligada à separação das atividades que antes aconteciam simultaneamente na praça do mercado. Pois além do comércio, esses eram

os espaços fundamentais de sociabilidade, agregando diversas formas de manifestações culturais e da vida cívica. (DANIELLI; MACKMILLAM, 2018 p. 4)

Foi na cidade de Barcelona que se instalou o primeiro mercado fora dos bairros e em suas adjacências foi surgindo uma população com atividades voltada para o comércio, com o crescimento da cidade um único mercado era insuficiente, logo foram aparecendo outras edificações do mesmo tipo nas proximidades. (PINTAIDU, 2006).

Silva (2015, p.2), afirma que “devido a novas exigências de higiene e ao crescimento demográfico das cidades, privilegia-se a construção de mercados isolados das ruas, edifícios propriamente construídos para este fim”. No século XI, na cidade de Paris o primeiro mercado foi construído e era símbolo representativo do crescimento da cidade.

Em um contexto brasileiro, as feiras livres vieram através dos portugueses durante o período colonial, decorrido de uma tradição enraizada na cultura ibérica. Foram responsáveis pela formação de muitas cidades em todo o país e desempenharam o abastecimento das populações. A importância das feiras era tão significativa que era mencionada nos documentos de fundação das cidades onde já era definido o dia que aconteceria a feira (MADEIRA; VELOSO, 2007).

Feiras e mercados permitem que seus usuários exerçam basicamente as mesmas atividades: compra e venda de mercadorias. Sejam elas mercadorias alimentícias, eletrônicas, roupas e outros produtos. Santos (2012) acentua que para ser possível diferenciar estes termos, é preciso olhar sob uma perspectiva arquitetônica e a forma de ocupação do solo. No qual, o mercado é um espaço coberto e fechado, enquanto a feira é realizada ao ar livre.

Para a autora Mundicarmo Ferretti (2000), ainda que ambos os locais tenham a mesma funcionalidade dentro da cidade, sendo instituições de comercialização de alimentos e outras utilidades, devem ter suas diferenças garantidas, pois cada um interfere no tecido urbano de uma forma particular. As feiras podem ocorrer nas proximidades do mercado, ou em outros locais que não tenham nenhuma estrutura física permanente. Segundo Mott (2000) citado por Santos (2012, p. 78), a antropologia não distingue os termos feira e mercado e os classifica como ambos sendo instituições sociais:

[...]As instituições seriam compostas por um conjunto de ideias, padrões de comportamento, interações sociais e, em muitos casos, existindo um

equilíbrio material, organizadora em torno de certos interesses ou objetivos [...], que foram (re)construídos socialmente. Partindo disso, discorda da feira como um sistema, afirmando que este termo (sistema) implica uma totalidade e se encerra em si mesmo, não sendo aplicado corretamente as feiras. [...] feiras e mercados são instituições. Enquanto instrução, a feira faz parte do sistema econômico.

Lopes (2010) não faz a distinção entre estes termos e coloca que os mercados públicos, em sua essência, podem acontecer nas feiras livres ou nos edifícios cobertos. Esses espaços de troca combinam de forma particular interesses econômicos, serviços públicos, acesso a alimentos e espaço público. Na literatura a feira e mercados frequentemente são comentados como locais que além fornecer abastecimentos de alimentos para a população, são espaços de valor cultural e social. Espaços que muitos veem apenas aglomeração, barulho, sujeira, é um lugar de importância a um dos componentes que mais deixou traços na história das cidades: o comércio informal.

Figura 2– Feiras e o espaço urbano.



Fonte: Jornal Folha de Boa Vista (2015).

As feiras permeiam pelo tecido urbano e podem ser classificadas como permanentes, fixas, livres ou temporárias (MADEIRA; VELOSO, 2007). De acordo com a lei Nº 1.828/1998 que dispõe sobre Disciplina a organização e o funcionamento das feiras livres e permanentes no Distrito Federal, classifica e conceitua esses termos como:

Considera-se feira livre a atividade mercantil de caráter cíclico, realizada em local público, realizada em local público previamente designado pela Administração Regional, com instalações provisórias e removíveis, que pode ocorrer em vias, logradouros públicos ou ainda em área pública coberta do tipo de pavilhão.

[...]

Art. 3º Considera-se feira permanente a atividade mercantil de caráter constante, realizada em área pública previamente designada pela Administração Regional, com instalações comerciais fixas e edificadas para a comercialização de produtos [...]

Segundo SILVA (2016), as feiras possuem horários ou datas definidas de funcionamento de acordo com a tipologia. A autora conceitua as feiras permanentes como as que já possuem uma estrutura fixa e funciona todos os dias da semana, em horários comerciais ou não. Enquanto as feiras livres ou temporárias, são montadas pelos próprios feirantes e desmontadas logo no fim do dia. É possível encontrar em alguns locais a mistura dos dois tipos.

As feiras brasileiras integram as áreas rurais e centros urbanos, são encontros socioeconômicos e culturais ao ar livre, em ruas, praças, estacionamentos ou vazios urbanos (QUEIROZ; AZEVEDO, 2012). Desempenham um papel crucial nas políticas de regeneração urbana, pertencimento, identidade local, alimentação saudável e sustentabilidade social.

2.2 Feira: um espaço público apropriado.

O espaço público só se torna espacialmente concreto por meio do comportamento das pessoas que o formam figurativamente. O espaço público pode ser utilizado espontaneamente de várias formas: como um espaço de circulação, consumo, comunicação ou lazer (ALVES, 2003). As feiras e mercados são espaços públicos onde a permanência onde emerge a cultura comunitária e a prevalência do cidadão consumidor (LEAL et al, 2018).

Nesta seção, a discussão das feiras livres não pode estar isolada dos mercados, uma vez que, ambos são espaços sociais, onde circulam pessoas, comerciantes ou consumidores que, além de realizarem a troca de mercadorias, realizam também troca de conhecimentos, configurando-o como um espaço de sociabilidade. Acerca das funções das feiras e mercados dentro de um bairro:

Sua função, ainda hoje, ultrapassa a simples necessidade de trocas de mercadorias, de abastecimento, representando para as comunidades indígenas e rurais a garantia da manutenção de vínculos sociais, com o reforço dos laços de parentesco e de vizinhança. Nos mercados também se

concentram acontecimentos civis e religiosos e são tomadas decisões concernentes à vida comunitária. (VELOSO; MADEIRA, 2017 p.19)

Os mercados e feiras são grandes estimulantes para as relações socioculturais dos centros urbanos. A edificação do mercado público, é vista como um equipamento essencial, a respeito de sua competência de funcionar além de um uso pré-determinado para compras e vendas e circulação de produtos. Silva (2015) classifica o mercado público como um equipamento urbano essencial e como uma grande potencialidade para estruturação de cidades. Em uma análise no estado de São Paulo, o autor afirma que o sistema de abastecimento do estado só é completo quando o mercado é somado com as feiras livres, ambos são indispensáveis para o desenvolvimento urbano.

“É dia de feira, quem quiser pode chegar, vem maluco, vem madame, vem Maurício, vem atriz, pra comprar comigo”, esse trecho presente na música “a feira” da banda O Rappa, mostra de forma clara o quanto a feira é um espaço democrático e acessível a todas as camadas da sociedade. É o meio de sobrevivência de muitas famílias de baixa renda, embora imerso nas desigualdades socioeconômicas e culturais, é uma parte necessária da economia urbana.

Figura 3 – Feiras e as interações humanas.



Fonte: Prefeitura Municipal de Piritiba (2017).

Conforme Mascarenhas (2008), a feira é um espaço de sociabilidade bem singular, onde ocorre a catalisação de usos coletivos de espaços públicos e a vitalidade urbana, vai em contramão com a realidade dos enclaves fortificados. Fazer a feira é apropriar as ruas e usá-las como um local além de somente passagem, é ter

um ponto de encontro dentro dos bairros. Mascarenhas (2008, p.1) considera a feira como representação de uma experiência única:

Nesse sentido, a feira livre representa uma experiência peculiar de sociabilidade e de uso da rua, uma tradição urbana que se tornou obsoleta em virtude da expansão do automóvel e do moderno comércio a varejo, mas que luta para persistir na paisagem urbana. Diferente dos supermercados, a feira livre possui um ambiente festivo e torna-se um reduto popular dentro dos espaços urbanos. (MASCARENHAS, 2008, p.1)

Os mercados públicos e feiras são fatos econômicos e sociais incomparáveis, permitem o acesso a alimentos de qualidade, a criação de melhores oportunidades de comercialização para os agricultores, a melhoria da interação social, a criação de oportunidades de emprego local e a melhoria e desenvolvimento econômico da comunidade (PPS, 2010). Transmitem, uma ideologia original de distribuição e comercialização, construída de forma espontânea sobre valores de reciprocidade e desenvolvimento local. Do ponto de vista sociológico, Madeira e Veloso (2017, p.23) afirmam que:

As feiras são lugares de sociabilidade onde – apesar de sua ordenação pelo paradigma da troca mercantil e do consumo – é possível constatar a presença de formas associativas diferenciadas e criativas, marcadas pela proximidade entre os feirantes e seus fregueses, entre todos os que frequentam aquele espaço (MADEIRA; VELOSO, 2017, p.23)

No passado, os mercados foram espaços públicos fundamentais (Vargas, 2001), hoje ainda representam lugares vibrantes e multifuncionais e, no futuro, com algumas remodelações, poderão contribuir para atender às necessidades e demandas de consumo. Os mercados públicos promovem uma ideologia de proximidade com a comunidade local e usam o comércio para materializar e cumprir esse objetivo. Na figura abaixo, observa-se as vantagens que um Mercado público pode trazer a uma cidade:

Figura 4 – Benefícios dos mercados públicos.

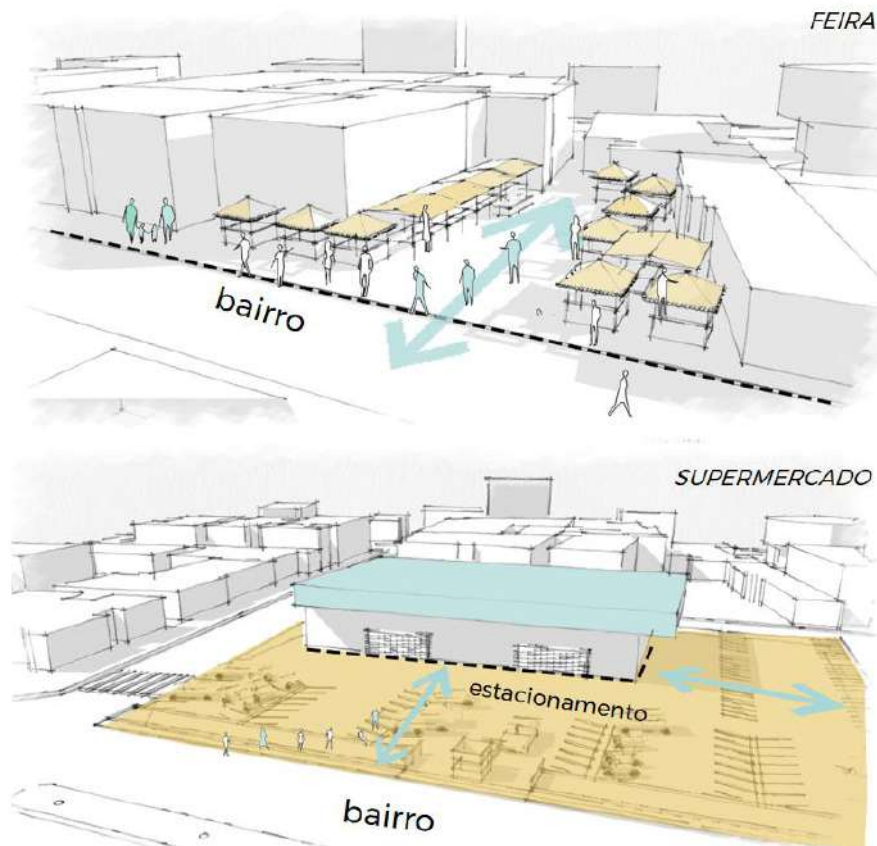


Fonte: Adaptado de Project for Public Spaces (2010)

“A feira livre vem persistindo, resistindo ao processo acentuado de negação da rua, do espaço público de franco acesso, que vem marcando a urbanização brasileira nas últimas décadas” (MASCARENHAS, 2008, p.8). A grande diferença entre supermercados e mercados públicos é exatamente essa ideologia de proximidade com o bairro. Mercados públicos aproximam as pessoas do bairro, oferece uma diversidade de produtos e permite um diálogo entre vendedor e comprador, que vai além da interação comercial (LEAL et al 2018). São espaços ao ar livre e onde as pessoas vivenciam uma experiência diferente a cada hora do dia.

O supermercado por sua vez gera um fluxo diferente das feiras, em que a grande parte do espaço é cedido para estacionamentos e carga e descarga, causando um distanciamento entre a edificação e o bairro. Pode-se dizer que o supermercado está dentro do novo padrão de vida de uma parte da sociedade e por isso está tomando espaço, principalmente por possuir um horário de funcionamento mais abrangente que os das feiras, além de oferecer confortos como climatização, higienização de produtos e vagas de estacionamento.

Figura 5 - Diferença entre a feira e supermercados e a relação com o bairro.



Fonte: Produzido pela autora.

Na figura 5 é notável a diferença de como um supermercado e uma feira ocupam e integram com o espaço urbano. Godim (2001), coloca os estacionamentos como espaços que tornam o percurso do pedestre ainda maior, geralmente são grandes vazios sem arborização ou calçadas, que tornam a caminhada mais desconfortável.

Por possuir características tão específicas e singulares, serem permeáveis e ocorrerem fundamentalmente nas ruas, a feira se mantém ao lado de supermercados, pois, apesar de serem locais visualmente mais limpos e climatizados, apenas oferecem o abastecimento e impossibilitam o surgimento de uma cultura de tradições e simbolismos (LUCENA; GERMANO, 2016). Na cidade de São Luís- MA foi promovido pela Secretaria Municipal de Agricultura, Pesca e Abastecimento um projeto chamado “Feirinha no Shopping” que tinha como objetivo atrair os usuários do Golden Shopping, localizado na área nobre da cidade, em que a maioria dos moradores não tem o costume de ir as feiras livres de bairros (CUNHA, 2019).

Figura 6 – Feira no Shopping



Fonte: O imparcial (2019).

Os mercados e feiras são espaços públicos essenciais que potencialmente oferecem oportunidades para o desenvolvimento econômico local e o emprego, para a interação e conexão social, a inclusão social, a mistura de diferentes culturas e a construção de um senso de comunidade local (VELOSO; MADEIRA, 2017). Como espaços públicos, eles encorajam as pessoas a se reunir, fazer conexões, descobrir suas semelhanças e apreciar suas diferenças. O planejamento urbano, considerando as necessidades e oportunidades de cada bairro e tendo em conta os mercados como eixo importante da regeneração, é a base para um desenvolvimento eficiente e sustentável.

3 EPIDEMIAS, PANDEMIAS E CIDADES

A interação entre pessoas e patógenos teve grande influência na história das cidades. Uma longa batalha que já envolveu filósofos, planejadores urbanos e médicos (Glaeser, 2020, grifo nosso). Atualmente, é nas grandes cidades que se encontra, ou melhor, o que se espera a encontrar, as infraestruturas que oferecem assistência médica e educação, no passado, morar na cidade era um risco a saúde, as ruas eram poluídas e focos de infecção, uma verdadeira armadilha mortal.

Em meados dos anos 400 a.C, Atenas, cidade cujo legado ainda molda o urbanismo dos dias atuais, é atingida pela bactéria *Salmonella typhi* que causa a conhecida febre tifoide (Barata, 2020). Acredita-se que tenha adentrado na cidade pelo porto de Pireu, aonde chegavam as navegações que traziam comerciantes e

mercadorias de várias regiões do mundo. Na antiguidade, as guerras eram as principais causadoras das disseminações de doenças, e foi o que ocorreu na cidade. Durante a guerra do Peloponeso, o número de habitantes dentro do pequeno espaço entre muralhas teve um crescimento exponencial e aliado às condições sanitárias ultrajantes, foram um terreno fértil para proliferação da epidemia. (UJVARI, 2003, p. 25). O filósofo Tucídides (2001, p. 117) descreve esse período em seu livro:

Em adição à calamidade que já os castigava, os atenienses ainda enfrentavam outra, devida à acomodação na cidade da gente vinda do campo; isto afetou especialmente os recém-vindos. Com efeito, não havendo casas disponíveis para todos e tendo eles, portanto, de viver em tendas que o verão tornava sufocantes, a peste os dizimava indiscriminadamente. Os corpos dos moribundos se amontoavam e pessoas semimortas rolavam nas ruas e perto de todas as fontes em sua ânsia por água.

A doença matou uma grande parte da população e segundo (UJVARI, 2003) matou cerca de um quarto dos militares e foi a principal causa da derrota de Atenas durante a guerra. A epidemia deixou traços catastróficos na cidade.

Figura 7– A praga de Atenas



Fonte: Weirdly Odd, 2012.

Um das maiores Pandemias, que antes do Covid-19, era uma das mais documentadas e conhecidas, a Peste Bubônica, mundialmente denominada como peste negra por causa dos seus sintomas, mudou o curso da história da Europa. Rezende (2009) afirma que a bactéria *Yersinia pestis*, varreu a Europa a partir do ano de 1343 e teve sua propagação acelerada pela alta concentração demográfica e falta de infraestrutura sanitária nas cidades, assim como a peste de Atenas em 430 a.C.

Ujvari (2003) ressalta as praças mediáveis foram palco para disseminação do vírus, eram onde os comerciantes vindos de todas as partes do continente realizavam as feiras e tinha um fluxo e aglomeração de pessoas intenso. Estima-se que tenha matado cerca de um terço da população europeia medieval. Boccaccio (2013, p. 25, grifo do autor) em seu livro *Decameron* relata que foi a maior tragédia vista pela humanidade na época.

A bactéria causadora da peste negra infecta pulgas que viajam com ratos, e enormes populações de ratos podiam ser encontradas em todas as principais cidades da Europa (UJVARI, 2003). As cidades medievais colocavam humanos e animais em contato próximos, a superlotação era comum, assim como os vetores de doenças. Com as más condições de vida urbana, principalmente relacionada à higiene, não é de se admirar que a doença tenha varrido a Europa. A população europeia acreditava que a enfermidade era transmitida pelo ar, pelo cheiro, logo as ruas, casas e mercados passaram a ser limpos e infestados de substâncias aromatizantes (UJVARI, 2003). Ao longo da história, ocorreu sucessivos surtos da doença e outras epidemias menores foram registradas. A peste chegou ao Brasil em 1899 e se alastrou por outras cidades (Rezende, 2009).

Voltaire em 1749 escreveu *Des Embellissements de Paris* e nele clamava que a cidade acompanhasse as transformações implantadas pela cidade de Londres, que castigada pelos efeitos da peste, havia passado por melhorias de saneamento e pavimentação. Segundo Foucault (2012), a quarentena era utilizada no século XVIII para contenção de epidemias e doenças infectocontagiosas. Este método de confinamento e desinfecção trouxeram grandes influências nas intervenções feitas nas cidades da época, o alargamento de vias e controle do abastecimento de água. Nesse período, se tem uma definição mais clara do que é espaço público e o que é espaço privado e se passa a ter uma delimitação de espaços para atividades comerciais, retirando-as das ruas, “Tratava-se também de impor ao espaço público, e em particular aos mercados, maiores exigências de higiene e uma maior dose de civilidade” (BASSOLS; BAÑALES, 2007, grifo nosso, n.p)

A cólera, no século XIX, atinge as cidades mais avançadas na época como Nova York, Londres, Paris. Durante a Revolução Industrial, o mundo estava se urbanizando rapidamente, as cidades começaram a ficar amontoadas no centro, a falta de meio de transportes ainda não permitia o espraiamento das cidades, todos

tinham e queriam morar perto do trabalho. Em 1817, Nova York enfrenta o primeiro surto de cólera em que presumiam ser diretamente relacionada ao mau cheiro (miasmas) e que somente a população pobre sofria com isso. Mas, na verdade estava relacionada aos dejetos jogados no mesmo rio em que eles utilizavam como fonte de água (SHAH, 2016).

O reconhecimento de problemas espaciais como potencializadores de doenças, trouxe o planejamento urbano como instrumento no embate contra esses males. Engenheiros e urbanistas iniciam grandes trabalhos relacionados a infraestrutura e embelezamento das cidades. No século XIX, Hausmman inicia radicalmente as mudanças na cidade de Paris, que por um lado trouxe benefícios como a aplicação dos sistemas de água e esgoto, implantação de áreas verdes e abertura de vias, mas escancarou desigualdades, uma vez que os moradores abastados foram expulsos do centro, de forma direta através da desapropriação de cortiços e de forma indireta atrás da supervalorização do preço das moradias. (CHARLES, 2016).

Souza (2009) sublinha que iniciativas considerando a saúde pública do Brasil no século XIX, foram motivadas pela alta taxa de mortalidade e queda do comercio que ocorria devido as epidemias que assolavam o país. A autora destaca que no estado da Bahia, onde havia um constante fluxo mercantil no porto, foram adotados mecanismos para combater as ondas de enfermidades que acometiam a população. A medicina recomendava uma reordenação dos espaços urbanos voltados para o comercio, para que houvesse uma constante manutenção de luz natural e circulação de ar.

No final da primeira guerra mundial, o mundo foi assolado novamente por morte e sofrimento, a pandemia de gripe espanhola em 1918. A mais mortal da história e observada pela primeira vez na Europa, Estados Unidos e Ásia, mas se espalhou rapidamente pelo mundo (GOULART, 2015). Chegou ao Brasil através das navegações em que seus tripulantes foram os primeiros mortos e afetou principalmente, as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Colocou em xeque o cenário das estruturas sanitárias do país. Era um cenário sem saneamento básico e os hospitais sem tecnologia para atender os pacientes que sofriam os sintomas respiratórios da doença (BARREIRA, 2020).

No início do século, os locais fechados e com pouca iluminação foram alvos de crenças acerca da disseminação do vírus. A pandemia vivida no Brasil

desencadeou uma revalorização dos conceitos de higienismo e estimularam à melhoria das cidades, códigos sanitários foram criados e exigiam aberturas como janelas e afastamento laterais para que as taxas mínimas de iluminação e ventilação de ambientes fossem alcançadas.

A cidade de São Luís passa por processos de intervenções urbanas que tinham como intenção o embelezamento da cidade e assim como o planejamento urbano do século XIX na Europa, seria uma forma de lutar contra doenças infectocontagiosas que acometiam população ludovicense no início do século XX. A cidade ainda precisava de muitas melhorias relacionadas ao saneamento básico e as autoridades se omitiam para solucionar esses problemas (Lopes, 1970).

Em 1904, o médico Godinho chega à ilha para combater a epidemia da Peste bubônica que aterrorizava e fazia muitas vítimas. Em seu livro “A peste no Maranhão” relata que a peste chegou à região através das navegações com mercadorias que atracavam nas praias. Godinho (1904) conta que as fábricas e o adensamento das pessoas, comprometiam a saúde da cidade, “As condições da cidade de São Luiz favorecem essa entrada da peste”.

No decorrer da história outras patologias surgem como a gripe H1N1, Ébola, Zika, Dengue e Chikungunya e preocupam a humanidade, no que se refere a facilidade de propagação e contaminação. Assim como a pandemia do novo Coronavírus, que segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), é marcada pela rápida disseminação do vírus e tem sido a causa da síndrome respiratória chamada covid-19 e a melhor forma de combate à propagação em larga escala é o isolamento social. Barata (2020, n.p) afirma que: “assim que o novo Coronavírus estiver controlado, o Mundo precisa de se começar a preparar para uma próxima pandemia, porque novos surtos pandêmicos irão surgir mais tarde ou mais cedo”.

Existem vantagens inquestionáveis na vida urbana. Contudo, a urbanização também contribuiu para o surgimento de doenças infecciosas. Favelas, aglomerados subnormais, concentração de animais nas cidades, adensamento sem infraestruturas, saneamento básico precário e supressão da cobertura vegetal são as causas das mais antigas até as futuras pandemias, segundo Sonia Shah (2016). A estrutura e dimensão territorial de uma cidade tem um papel substancial na dinâmica das doenças.

O espaço urbano interfere no modo de vida, afeta o uso e a trajetória diária do usuário que leva não só a doenças infecciosas, mas também a doenças crônicas como obesidade e hipertensão. O zoneamento de usos, baixo incentivo a caminhada, difícil acesso a alimentos saudáveis e falta de oferta de espaços públicos são os grandes incentivadores do sedentarismo, dependência do carro e assim por diante.

4 AÇÕES URBANAS E PREFIXOS RE-

Renovação, revitalização, reabilitação e requalificação são terminologias utilizadas para classificar os tipos de ações urbanas ao longo da história do planejamento urbano, “Processos de intervenção sistemática na cidade existente têm evoluído significativamente ao longo das últimas décadas e, em consequência, mudaram de intenção e de figura os instrumentos de planejamento” (PORTAS, 1986). Sobretudo, apesar da semelhança, os conceitos e critérios de cada uma delas possuem significativas diferenças. Portanto, nesta seção será abordado o processo de inserção de cada uma delas.

As políticas de renovação urbana ganharam espaço a partir da Segunda Guerra Mundial e ocorreram entre os anos de 1950 a 1970. Tinham como referencial a substituição completas de áreas centrais de uso tanto residenciais quanto comerciais, mas que eram consideradas improprias, por estruturas que rompiam brutalmente as peculiaridades do tecido urbano anterior. Priorizando as atividades econômicas e prédios empresariais. Exatamente o que a classe média desejava na época (DEL RIO, 2004). De acordo com a NBR 16636-3, “modifica a situação existente, transformando totalmente usos e configurações urbanas que envolvam demolições e reconstruções”. O conceito de Renovação Urbana está associado a estratégias contrárias a preservação do patrimônio, o objetivo gira em torno de construir algo novo.

Como resposta às duras críticas, inicia-se em 1970 um novo processo, a revitalização urbana. Contrário ao movimento anterior desenvolve estratégias e promove a inclusão e integração, respeitando as características do entorno (VALENTIM, 2017). Sobre a transição das ações urbanas de renovação e reabilitação:

Quando a renovação urbana abre espaço para a reabilitação (revitalização regeneração etc.), as práticas urbanísticas, seguindo o método científico, incorporam essa análise inicial (anamnese), reconhecendo o valor da história na cidade e do homem como ser cultural, reconhecimentos até então considerados desnecessários pelas ações das “terras arrasadas”. (VASCONCELLOS; MELLO, 2008, p.3)

Del Rio (1995) descreve a revitalização urbana como: “Desenvolvimento de áreas desocupadas, preservação de interesse histórico e cultural, reciclagem cuidadosa de usos de em imóveis históricos [...]”. Uma intervenção menos traumática que busca entender o contexto de mudança do local, em oposição a práticas mais drásticas da renovação, considerando os laços culturais e históricos da população com a área em questão.

Reabilitação e requalificação urbana são as terminologias mais recentes e utilizadas quando o assunto é intervenções no espaço público. A NBR 16636-3 conceitua requalificação urbana como “atividade técnica de reabilitação do espaço urbano”. Para o autor Paulo Peixoto (2003), os termos correspondem a um processo de transformação voltado para recuperação de áreas que sofreram com o processo de urbanização desordenado. A Requalificação visa à melhoria das condições de vida da população e promove a construção e recuperação de equipamentos e infraestrutura para valorização do espaço público. Busca a qualidade urbana e desenvolvimento local e inclui aspectos sociais, econômicos e ambientais (MOREIRA, 2017).

A valorização dos espaços públicos em determinados locais é baseada no poder dado à refuncionalização do passado (PEIXOTO, 2003). Trata-se de reativar aquilo que já existe, mas que tenha deixado de atender às práticas cotidianas e se redescobre para novas funções. A requalificação é pensada como um processo que tende a resolver a melhoria dos espaços públicos.

A requalificação urbana habitualmente é associada com a ordenação, limpeza e embelezamento dos espaços públicos. Para o presente trabalho, é válido pontuar que o comércio informal é uma das ações que desde o início do processo das intervenções, é tido como necessariamente descartável (ITIKAWA, 2006).

No ano de 2018, a praça Deodoro, localizada no centro da cidade de São Luís passa por uma significativa requalificação, em que se teve uma reformulação de usos do espaço urbano da área. O Complexo de Deodoro reuniu a Praça do Panteon e a Praça Deodoro onde existe muita história, cultura e bustos envoltos em personalidades (IPHAN, 2018). Sobretudo, as intervenções urbanas não abarcaram os vendedores informais presente no local há décadas e apenas os retiraram das praças e não foi oferecido um espaço digno de trabalho. Na figura abaixo, é possível

observar um dos protestos dos ambulantes que ocorreram no período de execução do projeto:

Figura 8- Protesto de ambulantes no complexo Deodoro.



Fonte: Imirante, 2018.

Os agentes do poder público ou iniciativa privada responsáveis pela requalificação de determinada área, onde existe a presença de trabalhadores de rua, consideram inquietante e conflituosa a instalação cotidiana do comércio informal, uma “feira generalizada” que invade o espaço público e dificulta a circulação de veículos e pedestres e agride o meio ambiente e a paisagem. Sobre o comércio informal e vida urbana:

O comércio informal expressa momentos característicos da vida urbana. Ele desenvolve-se e dilui-se de acordo com as relações econômicas e sociais de determinados espaços. Sua eliminação significa ignorar as causas de seu surgimento. Mais do que isso. Significa desconhecer a função que ele desempenha na produção e afirmação social e cultural de uma grande parcela segregada da população das cidades (CLEPS, 2009, n.p)

Sobretudo para ser alcançado uma cidade justa, é necessário considerar e respeitar os trabalhadores e promover políticas públicas de geração de renda e emprego, a solução não deve se pautar em apenas expulsar ou isolar os trabalhadores, deve-se reconhecer o comércio informal como produção do espaço urbano (ITIKAWA, 2006).

5 VITALIDADE E A INFLUÊNCIA NA QUALIDADE DE VIDA URBANA

Como visto nas seções anteriores, o cenário de adensamento populacional sem estruturas sanitárias básicas possibilitou que as cidades fossem acometidas por enfermidades ao longo da história da humanidade, isso foi uma grande inspiração para os moldes modernistas como zoneamento de usos dentro das cidades. Sobretudo, percebe-se que mesmo que as cidades modernistas tenham sido criadas sob a influência das experiências de doenças, atualmente elas não são eficientes para se viver uma pandemia (BERG, 2020).

O que antes era determinante para o alastramento de pandemias e epidemias, hoje pode ser um grande aliado para diminuição de deslocamentos: Adensamento e mistura de usos. Políticas públicas que quando utilizadas de forma racional, trazem prósperas consequências para dentro dos bairros.

Uma vizinhança completa significa ter próximo a moradias, a variedade de usos: escolas, lojas, mercados e trabalhos, ainda que o último seja mais distante, mas conectado por um sistema de transporte público eficiente, permite que as pessoas façam suas atividades a pé (CALTHORPE, 1993). Realizar atividades em uma escala de vizinhança é um fator facilitador para atingir um desenvolvimento urbano sustentável, faz com que pessoas se desloquem menos ou percorram distâncias menores, em consequência disso, procurem menos o uso de automóveis.

Segundo Farr (2018, p.31) “bairros que combinam uma grande quantidade de usos com uma alta densidade residencial criam no seu interior oportunidades comerciais viáveis e de longo prazo”. Jacobs (2011) define vitalidade por meio das interações entre os indivíduos nas ruas. O espaço deve estar vivo e proporcionar vida individual e social de qualidade. Para a autora, características como a diversidade de usos e atividades realizadas pela população em diferentes horários do dia, são sinais de vitalidade urbana.

Observa-se que bairros que não possuem qualidades de vitalidade, são locais ociosos, estagnados e desfavoráveis. Porque sem segurança, pessoas são retiradas das ruas. O colapso econômico causado por essa retirada pode trazer muitos problemas irrecuperáveis. Penn et al (1998, grifo nosso, p. 82) sobre o movimento de pessoas em áreas urbanas, “A presença de pessoas faz os espaços serem percebidos como vivos e seguros, e são o principal pré-requisito para a vida econômica da cidade”.

Figura 9 - Comércio e Vitalidade.



Fonte: Shutterstock, 2019.

Mehta (2009) assinala que elementos arquitetônicos e morfológicos podem influenciar diretamente na utilização dos espaços urbanos em locais onde se tem uma concentração de uso comercial. A vitalidade urbana pode ser alcançada através de fatores como: disposição de mobiliário urbano nas calçadas em frente a lojas e elementos que proporcionem abrigo em dias de sol ou chuva, sejam árvores ou marquises, tendem a estimular a permanência de pessoas. A larguras das calçadas tornam a caminhada mais interessante, em razão da oferta de espaços para os pedestres se deslocarem com fluidez, mas também com espaço para instalação de bancos, mesas, vitrines e bancas que exponham os produtos junto a calçada tornando o espaço mais atrativo e único.

As feiras e mercados públicos podem ser grande facilitadores do que a literatura afirma ser a vitalidade urbana, uma vez que, são locais que promovem encontros, interações e conflitos, são um fenômeno socioeconômico e cultural. Sobretudo, Gehl (2010) declara que ainda que alguns espaços possuam um fluxo intenso de pessoas, a vida destes locais não pode ser medida apenas pelo número de pessoas que por ali circulam e sim pela qualidade dos espaços para atrair pessoas a permanecerem nas áreas públicas.

6 MOBILIDADE ATIVA E COMÉRCIO LOCAL

Vargas (2008) aborda a mobilidade urbana como grande estimuladora na busca por serviços, cultura e conhecimento dentro da cidade, uma vez que, proporciona o deslocamento de indivíduos de maneira segura e confortável. A mobilidade está diretamente ligada com o modo que a cidade se manifesta, ou seja, seu desenho urbano, as atividades, os serviços e modais de transporte, o seu

planejamento e população. Conseqüentemente isso afeta a economia da cidade, pois as formas que seus usuários se deslocam podem chamar atenção de forma positiva ou negativa.

A mobilidade e o comércio se sustentam do mesmo elemento: do traçado da rua. Investir em uma rua funcional, que viabiliza o transporte de todas as pessoas, promove e incentiva a vida econômica das cidades. Não se trata apenas de ser bom para o comércio e ruim para pessoas. Impulsionar cidades saudáveis e equitativas para todos é reconhecer critérios específicos de cada localidade, sejam sociais, econômicos ou políticos. Gehl (2010) assinala que a vivacidade de uma cidade é o que a torna segura, sustentável e saudável. Significa que a cidade permite que as pessoas permaneçam nos espaços públicos. E se a cidade é saudável, as pessoas também são saudáveis.

Israel et al (2019) afirma que o século XX trouxe significativas mudanças para o planejamento urbano, as mudanças e novas opções de transporte foram responsáveis pelo espraiamento de cidades e interferiu também na economia global e nos padrões de comércio. As cidades brasileiras passaram a evidenciar inúmeros problemas no que se refere a mobilidade, a necessidade de deslocamentos mais longos encorajou a busca pelo transporte motorizado, dando prioridade a abertura de estradas e estacionamentos.

Figura 10- Campanha de financiamento de carros em 1972



Fonte: Luchezi (2010)

O número de veículos dentro das cidades aumentou de forma significativa, a imagem acima é uma propaganda para venda e financiamento de carros no ano de 1972 (LUCHEZI, 2010). A propaganda desfrutava das agonias sofridas pela maioria dos pedestres e apontando os pontos negativos do caminhar, a campanha tornava-se muito atraente, assim incentivava a busca por automóveis e o dito conforto prometido. Gehl e Gemzoe (2002) retratam que as cidades ocidentais após o século XX, em que os carros passam a ser protagonistas e a tomar espaço dos pedestres, passam por um ciclo dividido em: cidade tradicional, cidade invadida, cidade abandonada e cidade recuperada.

A cidade tradicional é uma cidade em equilíbrio que se pode realizar atividades como: comércio, circulação e o lugar de encontros no mesmo espaço, onde o principal meio de deslocamento é o pedonal. A cidade invadida, como o próprio nome já revela é a cidade que começa a abrir espaços para os automóveis, que pouco a pouco vai se tornando o protagonista do desenho urbano. Na figura abaixo é possível observar, no ano de 1973, o carro disputando espaço com pedestres, semelhantes com situações que ocorrem até os dias atuais.

Figura 11 - Feira livre na cidade de São Paulo em 1972



Fonte: Touttucô, Babadobulos (2014).

Seguindo o ciclo, tem-se a cidade abandonada, a cidade que perde seus espaços públicos. Deste ponto, inicia-se um processo de tentativa de reconquista de espaços, para que as cidades voltem a ser um lugar de equilíbrio de usos. A cidade

recuperada tenta resgatar e oferecer espaços em que as pessoas possam realizar atividades de comércio, interação e deslocamento (GEHL; GENZOE 2002).

Figura 12 - Feira livre em 2020



Fonte: Project for Public Spaces (2020)

Na figura 12 é observado uma feira livre na cidade de Kaway, exibe um espaço equilibrado, em que seus usuários se deslocam com segurança e dignidade. Espaço este adaptado para uma realidade enfrentada pela humanidade no século XXI: a pandemia do covid-19. É possível notar que o espaço garante por si só que as pessoas possam realizar suas atividades, sem se colocar em risco, onde o pedestre e a escala humana são colocadas em prioridade.

Os espaços públicos para bairros que busquem que pessoas atendam suas atividades a pé devem ser acessíveis, as calçadas devem ser largas, confortáveis e sem obstáculos. Os ciclistas também devem ser protagonistas nesses espaços uma vez que, bicicletas vencem maiores distâncias, são sustentáveis e diminuem a busca por carros. Além de espaços de convivência e segurança pública deve ser considerado o conforto térmico urbano. Para se estimular a caminhabilidade em cidades quentes e úmidas, é fundamental proporcionar sombreamento e cobertura vegetal (SPECK, 2016).

As pessoas devem ser utilizadas para medir a escala de todo e qualquer projeto, seja ele urbano ou arquitetônico. Locais que promovem um fluxo intenso de pessoas promovem encontros e acumulam memórias. Para que espaços públicos

exercçam suas funções as pessoas devem ser estimuladas a passar mais tempo nesses locais, contribuindo para a sensação de segurança e proximidade à escala humana (GEHL, 2010).

Os lugares urbanos são revigorados pela diversidade, mobilidade e continuidade. O uso do solo e o planejamento de transporte também influenciam os comportamentos de estilo de vida. As ruas mais seguras encorajam caminhadas e ciclismo e, em termos mais amplos, incentivam a socialização e a comunicação. Tornar um carro desnecessário deve ser uma consideração primária ao escolher ou permitir o desenvolvimento em qualquer parte das cidades.

Quando a mobilidade é sustentável, oferece diferentes modais e dar preferências a pedestres, em que possam caminhar com conforto e segurança, incentiva que as pessoas estejam nas ruas, logo proporciona mais pessoas para o comércio (ANDRADE; LINKEE, 2017). Acerca desse tema, Gatti (2017, p.76) ressalta que: “A pedestrianização total de vias de alto tráfego de pedestres, como áreas de compras e comércio específico pode reduzir significativamente o número de acidentes, atropelamentos e conflitos entre os diferentes modais”.

De acordo com Dittrich et al (2015), em 1972 a rua XV de Novembro no centro de Curitiba, onde era encontrado o comércio mais sofisticado da cidade, foi transformada na primeira rua a excluir o trânsito de veículos e se tornar exclusiva para pedestres no Brasil. Iniciada em uma sexta-feira a noite e finalizada em 4 dias, a obra não anunciada acarretou inúmeros protestos, pois os proprietários acreditavam que fechar a via para carros, prejudicaria as vendas. Uma solução que foi voltada para a população local e colocou o pedestre como protagonista, o resultado do asfalto coberto por uma pavimentação mosaica, mobiliário urbano e jardineiras potencializou o comércio. Atualmente é um dos pontos comerciais mais disputados de Curitiba.

Figura 13- Rua XV De Novembro em Curitiba



Fonte: Gazeta do povo, 2011.

O pedestre é consumidor, anda devagar e olha vitrine. Ruas com mais pedestres e ciclistas tende a aquecer a economia. Os locais precisam estar bem conectados, oferecendo várias maneiras de se locomover. Caminhar, andar de bicicleta e o transporte público devem se tornar opções atraentes e fáceis.

7 O BAIRRO CIDADE OPERÁRIA

7.1 Um breve histórico do bairro

São Luís, capital do Maranhão, teve uma expansão urbana tardia e acelerada, culminando em um crescimento periférico em relação ao centro. Devido ao desenvolvimento industrial da cidade, ocorreu um engrandecimento da população marcado pela migração rural e em busca de aprovação popular, o regime militar iniciou a construção de habitações na segunda metade do século XX (LOPES, 2008).

Nas décadas de 1960 a 1980, foram criados dezenas de conjuntos habitacionais, dentre eles o da Cidade Operária, inaugurado em 1986 com recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH) e entregue com 7500 unidades habitacionais (CORREA, 2013). A consolidação do bairro é passível de ser analisada e dividida em três fases: a primeira etapa se deu na devastação de parte da cobertura vegetal nas encostas do Rio Paciência e Santo Antônio para acomodação do primeiro assentamento.

A construção do conjunto habitacional, por sua vez, marca o início da segunda fase, em 1986, na qual as pessoas começaram a ocupar as casas e agravar os impactos ambientais na região. Por fim, a terceira fase que perdura até os dias atuais, e consiste na ocupação ao redor do bairro, incentivada pela infraestrutura presente (DIAS; FERREIRA, 2014).

Figura 14 - Cidade Operária.



Fonte: Lopes (2008).

A ocupação inicial desse bairro foi de forma irregular, visto que muitas casas sorteadas pelo programa do governo não foram habitadas pelos contemplados, que desistiram pelas más condições que as moradias se encontravam, dando lugar às invasões (BURNNET, 2012).

Após 34 anos desde a inauguração, o Conjunto habitacional da Cidade Operária oferece um leque de serviços e comércios, dispondo de vários equipamentos que atendem toda a comunidade. Posteriormente, se tornou uma área independente em relação ao comércio vigente na capital. O conjunto foi planejado com seis grandes unidades que com o passar dos anos foram se desenvolvendo e ramificando em vários bairros como Jardim América, Santa Clara, Cidade Olímpica entre outros. Todo o crescimento e autonomia do bairro e a oferta de serviços, culminou nesse surgimento de assentamentos nas regiões adjacentes sem infraestruturas e sem planejamento urbano (CORREA, 2013).

Mapa 1 - Localização da Cidade Operária no Mapa de São Luís.



Fonte: Produzido pela autora.

Silva (2016) ressalta que, por ser um bairro predominantemente residencial, o local com maior fluxo de pessoas é a Avenida Principal, onde está concentrado o comércio de forma imponente. A maioria das áreas institucionais estão próximas das áreas verdes, e ambas sofrem com a inoperância do Estado, na qual se encontram precárias, depredadas e vulneráveis à criminalidade.

7.2 Definição da área de estudo

A feira da Cidade Operária e a Praça do Viva são espaços públicos que recebem inúmeras pessoas diariamente e são palcos para a interação, conexão social e a construção de um senso de comunidade local. Sob ponto de vista de qualidade urbana, ambos locais são um bom exemplo de antagonismo, uma vez que, após a requalificação, a praça do viva oferece mobiliário urbano, iluminação pública e acessibilidade, enquanto a feira resiste funcionando em condições mínimas ou inexistentes de salubridade.

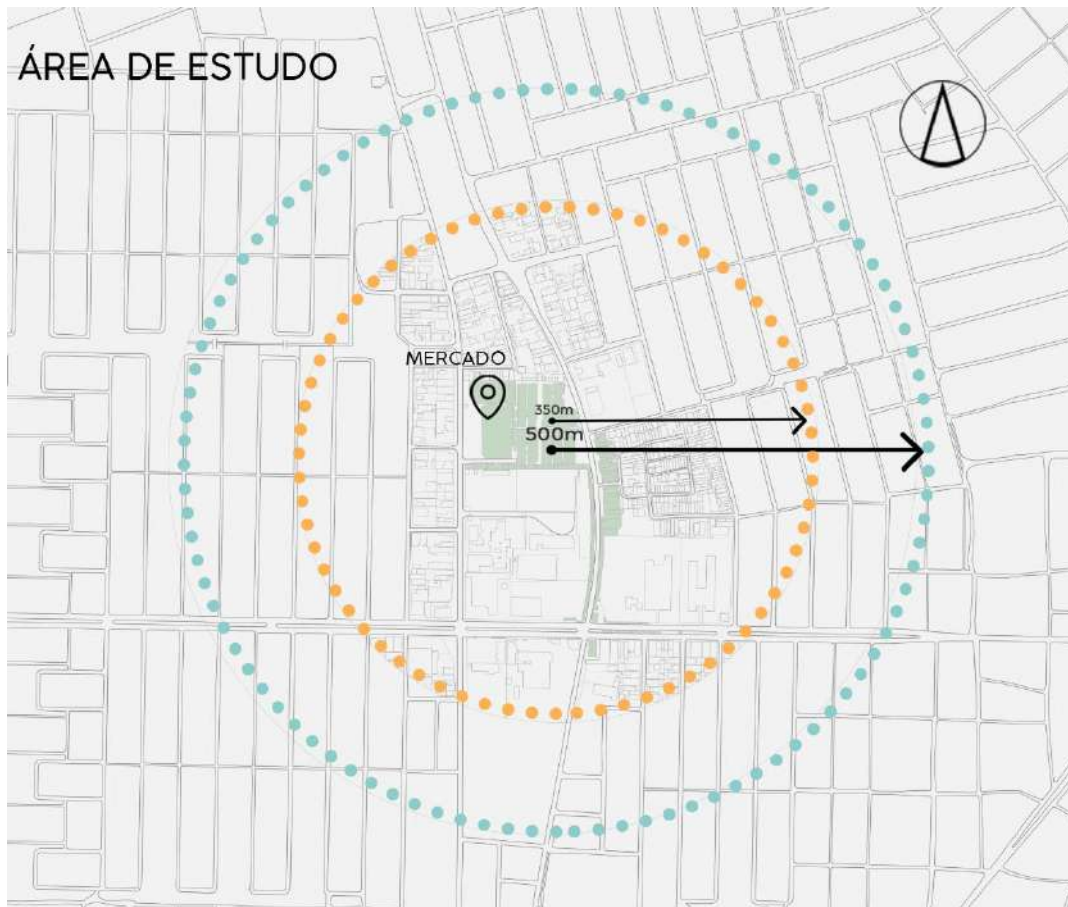
Figura 15– Contrastes



Fonte: Produzido pela autora.

Desse modo, a escolha e delimitação da Feira da Cidade Operária como área de estudo deve-se principalmente ao potencial cultural e socioeconômico, a complexidade dos problemas presentes no local e a necessidade da desmistificação de que a cultura dos mercados tradicionais são locais ultrapassados, caóticos e anti-higiênicos exige um estudo aprofundado e amplo. Um local que deve ter como referência a dimensão humana, por isso define-se uma área para leitura urbana com um raio de 500m tendo como referência o centro da feira, localizado próximo ao prédio do Mercado. Para um diagnóstico mais detalhado dos espaços públicos no entorno da feira da Cidade Operária define-se um raio de 350m.

Mapa 2- Área de estudo.



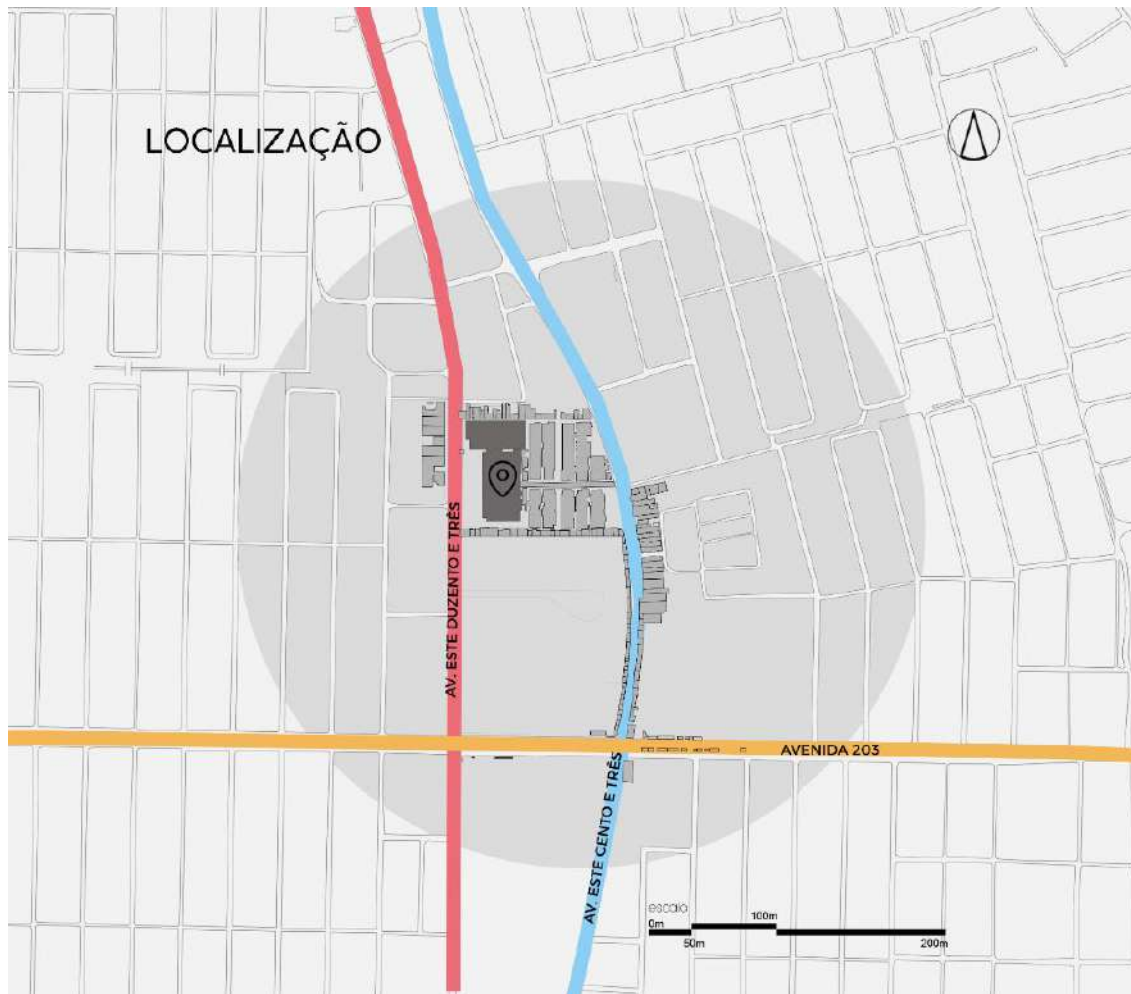
Fonte: Produzido pela autora

8 DIAGNÓSTICO

8.1 A feira

As feiras e mercados públicos sempre estiveram relacionadas com o desenvolvimento e surgimentos de cidade. Ainda que bairros de periferia e conjuntos habitacional não tenham surgido dessa relação, esses espaços aparecem de forma espontânea. De acordo com Medrades et al (2015), o surgimento das feiras em bairros periféricos decorre da necessidade de abastecimento da população, além de ser uma fonte de renda para grande parte e da oferta de um menor número de supermercados nas proximidades. Em julho de 1989, após alguns anos da fundação da Cidade Operária, é inaugurado o Mercado do bairro, localizado entre as Avenida Este 203 e Avenida Este 103 (MEDRADES et al, 2015).

Mapa 3- Localização da Feira.



Fonte: Produzido pela autora.

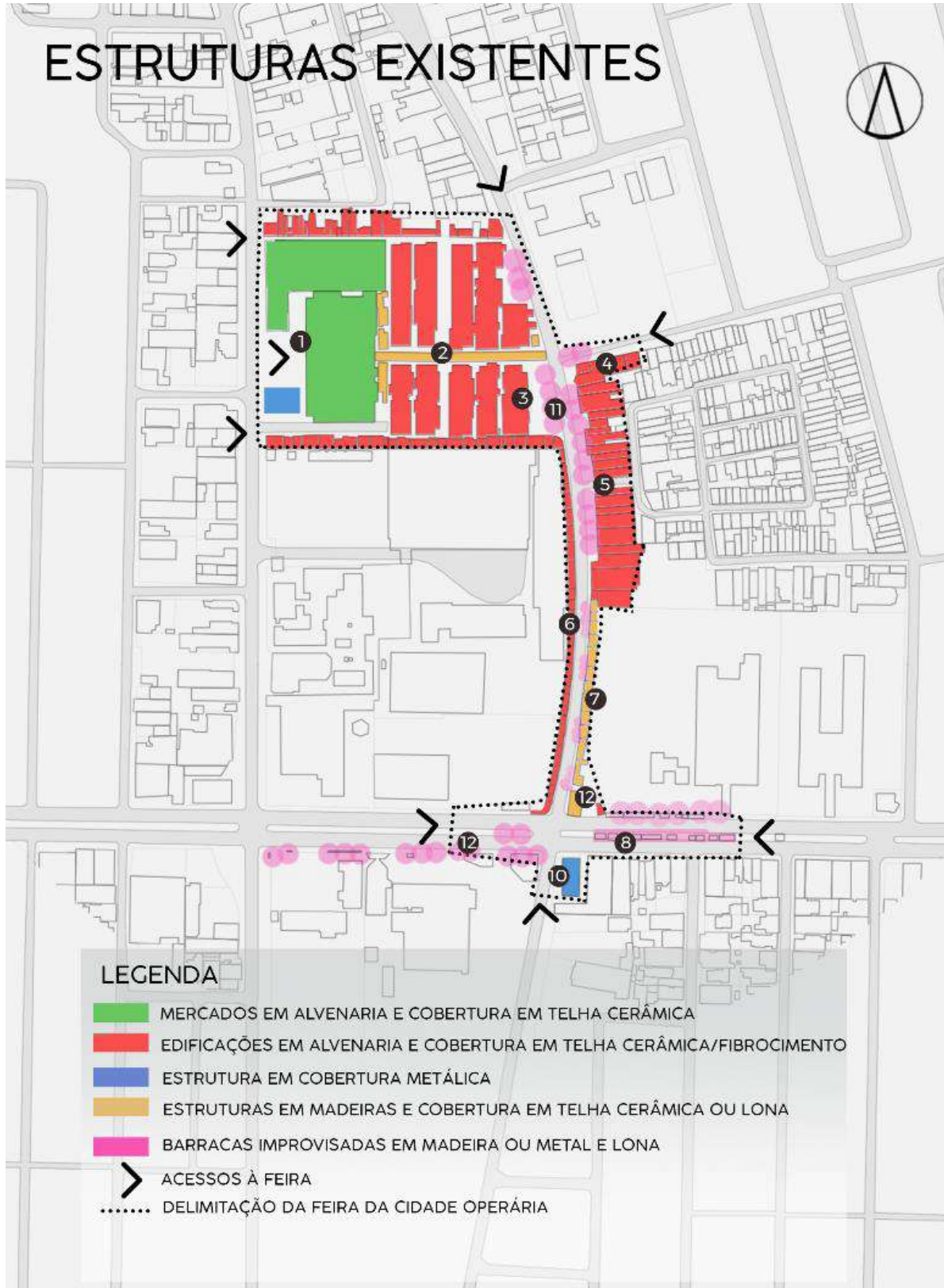
Dutra (2017) afirma que em bairros periféricos é comum que a comunidade execute suas casas através da autoconstrução, com diversos tipos de materiais como restos de obras, lonas, pedaços de madeira e entre outros. O autor ressalta que essa cultura se entendeu para construção de estruturas ao longo dos espaços públicos no entorno do Mercado da Cidade Operária.

Nas seções anteriores foi possível observar que feiras e mercados exercem a mesma função social dentro da cidade. Sobretudo, no que se refere a estruturas arquitetônicas e ocupação do solo, o Mercado é uma edificação coberta e as feiras ocorrem nos espaços públicos ao ar livre. No bairro da Cidade Operária, encontra-se diversas tipologias, além dos prédios do Mercado, a feira se enquadra nos moldes das características de uma feira permanente, sobretudo alguns feirantes seguem as características de uma feira livre.

Vale ressaltar que, apesar de ser possível encontrar no bairro estruturas que ora são classificadas como mercado e outras como feira, os moradores se referem a ambos com “a Feira da Cidade Operária”, ainda que tenha uma rotina diária mais característica de funcionamento dos mercados. No local é possível encontrar diversos produtos, frutas, verduras, carnes, frutos do mar, assistência técnica, lojas de roupas e sapatos e entre outras variedades. A feira é setorizada de forma espontânea, no que se refere a vendas dos produtos, em que cada espaço se encontra uma concentração de tipos de produtos.

Isso se dá pelas variadas formas que os comerciantes encontrados no local se apropriam do espaço. O prédio principal, como uma edição coberta e sólida atraiu a construção de outras edificações em alvenaria ao seu redor, em consequência, onde sobrou espaço, foram surgindo barracas de madeira improvisadas com cobertura em telha fibrocimento e papelão, encontra-se também estruturas em metal e cobertura em lona. Dentro dessa disputa de espaços, tem-se as barracas que ocupam os espaços restantes: as calçadas. Barracas de madeira, em papelão ou metal são as mais simples e as que mais tem contato direto com a população. No mapa 4, é possível observar com as estruturas estão dispostas no local e lista os tipos de barracas e edificações que formam a feira:

Mapa 4 – Estruturas existentes.



Fonte: Produzido pela autora.

Figura 16 – Tipologias.



Fonte: Adaptado de Google Earth e acervo pessoal, 2020.

A situação das barracas é em maioria precária, estruturas improvisadas e em materiais que não facilitam a higienização. A iluminação também é improvisada, onde tem-se o risco constante de curtos circuitos. No que se refere as práticas sanitárias, a barraca não tem acesso a água e esgoto e lixos são deixados após o fim de expediente.

O expediente da feira da Cidade Operária é em sua maioria diurno, com abertura às 6h e encerramento às 18h, de segunda à sábado e aos domingos, das 6h às 13h (MEDRADES et al, 2015). Sobretudo, alguns vendedores estendem o horário até as 20h e outros funcionam apenas pela manhã. Segundo o Google (2020), em todos os dias da semana, o horário de pico do local é das 9h às 12h.

Atualmente, segundo a Secretaria Municipal de Agricultura, Pesca e Abastecimento (SEMAPA), o Mercado é responsabilidade do governo e de acordo o Jornal G1 Maranhão (2015), a Justiça determinou que, no ano de 2015, a reforma da feira da Cidade Operária deveria ocorrer no ano de 2016, tendo em vista os relatórios sanitários de anos anteriores no local que atestavam a situação de higiene precária no local. Sobretudo, nada aconteceu e no ano de 2018, novamente por determinação judicial, o governo foi obrigado a iniciar a reforma do espaço. Segundo a reportagem, o ministério público relatou as condições precárias da feira: existência de insetos; esgoto a céu aberto; mau cheiro; animais circulando dentro da feira; falta de administração e uso de drogas dentro da feira (G1, 2019).

Figura 17– Galpão antes da reforma e ampliação.



Fonte: Mesquita, 2017.

Logo, a reforma do mercado teve início no ano de 2019, dividido em duas etapas: a primeira com a reforma do galpão lateral de 1.632m², que sofreu uma expansão e adequação de alguns boxes para comercialização de produtos alimentícios, além de construção banheiros, instalações elétricas e hidrossanitárias, quiosques e rampas para acessibilidade.

Figura 18 – Proposta de Boxes pelo projeto do Estado.



Fonte: Mesquita, 2017.

A segunda etapa, seria a reforma do prédio principal de 2567m², que no período de setembro de 2020, ainda não foi iniciada (MARANHÃO, 2020). Ainda que esses espaços como capacidade para um número considerável de boxes, 325 unidades, ainda não foi previsto um projeto que contemple os vendedores ambulantes que disputam espaço entre a avenida principal da Cidade Operária e avenida este cento e três.

8.2 A feira na Pandemia

A feira do bairro da Cidade Operária na cidade de São Luís-MA foi destaque em reportagens dos jornais do país, pois, mesmo com decretos e recomendações do governo, a movimentação era bem intensa, onde feirantes, comerciantes circulavam e aglomeravam-se entre os produtos sem nenhum tipo de fiscalização. Alguns moradores do bairro relatam que a feira nunca esteve tão cheia quanto durante o período de março a junho de 2020.

Figura 19 – A feira da Cidade Operária durante o lockdown.



Fonte: Jornal Pequeno, 2020.

As calçadas cheias de barracas e o conflito entre carros e pedestres que apareciam em todas as fotos e vídeos nos jornais cobravam das entidades governamentais um posicionamento acerca da situação do local, logo a prefeitura instalou tendas provisórias que contemplava cerca de 50 feirantes para organizar a situação. Sobretudo, não foi o suficiente e logo a instalação foi retirada dias depois.

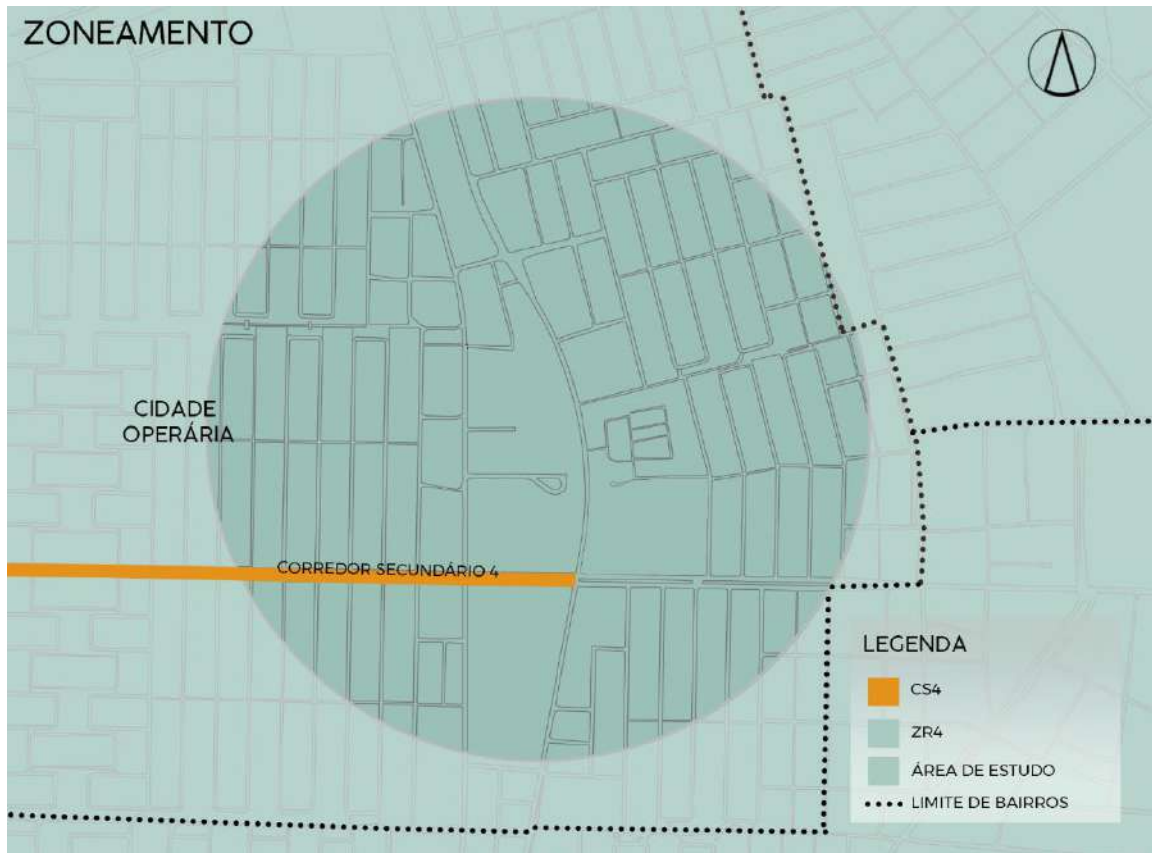
Figura 20 – Instalações Provisórias



Fonte: Prefeitura de São Luís, 2020

8.3 Zoneamento

Mapa 5 - Zoneamento



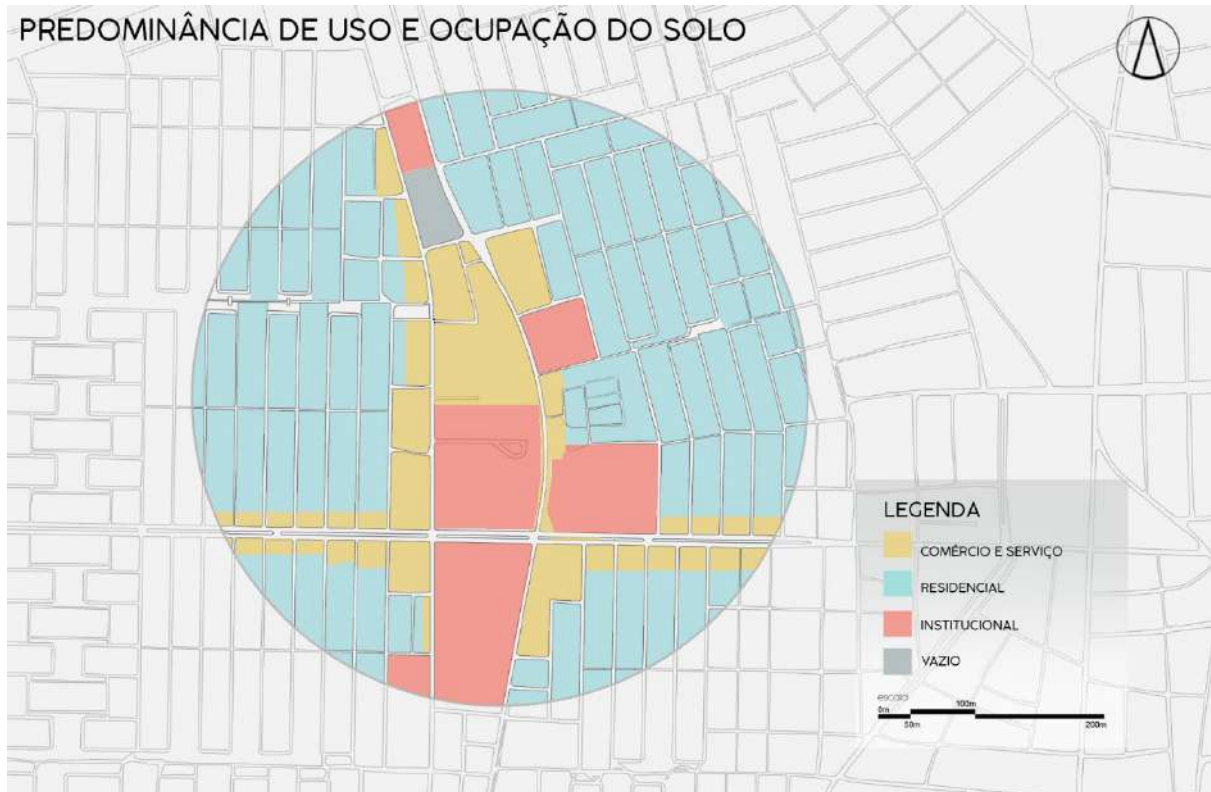
Fonte: Produzido pela autora.

O conjunto habitacional da Cidade Operária, está localizado na Zona Residencial 4 de São Luís, de acordo com a Lei 3.253/1992 que dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo. Segundo o com o Plano Diretor (SÃO LUÍS, 2006) este bairro está classificado no Macrozoneamento de São Luís como Áreas em Consolidação 2, estas são áreas com “boa infraestrutura e certo grau de urbanização, mas que requerem qualificação urbanística”.

A Avenida 203 ou Avenida Principal da Cidade Operária é um seguimento da Avenida Lourenço Vieira da Silva e de acordo com Plano diretor da cidade, é classificada como Corredor Secundário 4. Sobretudo, não é toda a extensão da avenida 203 que é classificada como CS4, é apenas até o cruzamento próximo a UPA do bairro, um dos locais mais caóticos do bairro, marcado pela presença de comércio informal e conflito entre automóveis e pedestres.

8.4 Uso e Ocupação

Mapa 6 – Predominância de uso e Ocupação

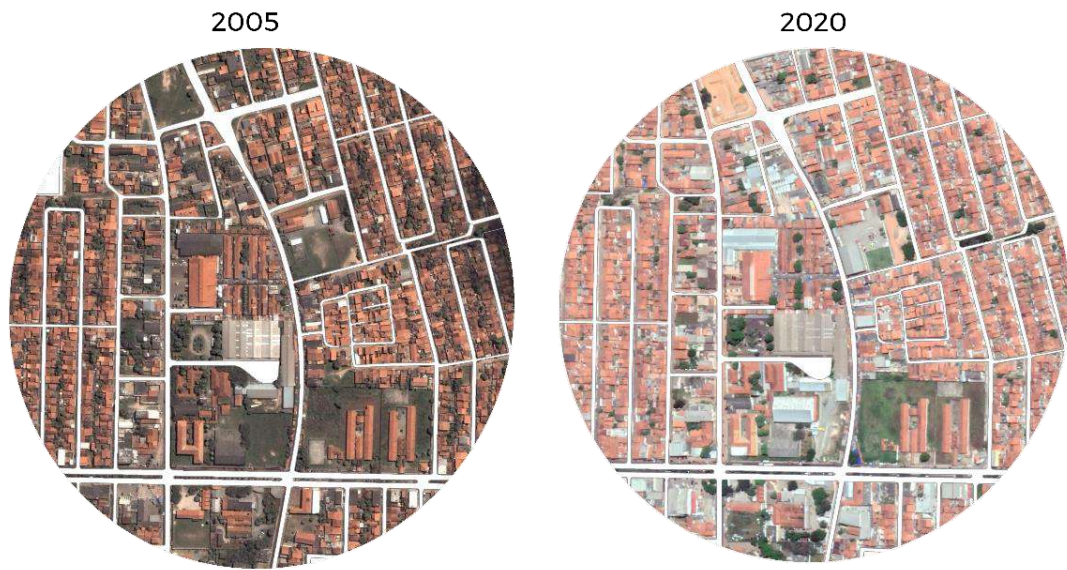


Fonte: Produzido pela autora.

A predominância do uso residencial na totalidade do bairro é moldada pela premissa de ter sido construído como um Conjunto habitacional. De acordo com Silva (2016), junto com as 7500 casas entregues na década de 80 foram entregues também alguns equipamentos, entretanto, devido a distância em relação ao centro, o bairro formou de forma espontânea a sua própria centralidade, com um funcionamento de atividades comerciais, prestação de bens e serviços essenciais aos moradores.

Na área de estudo, observa-se uma região bastante adensada, carente de áreas verdes e pouquíssimos vazios urbanos. A concentração do comércio e alguns equipamentos urbanos nas margens das avenidas é a grande causa de congestionamentos em horários de picos na região. O bairro da Cidade Operária não tem diversidade de uso dentre as quadras, essa homogeneidade de usos força que muitas pessoas se desloquem para o mesmo lugar ao mesmo tempo em busca de comércio e serviços.

Figura 21 - Contexto Histórico

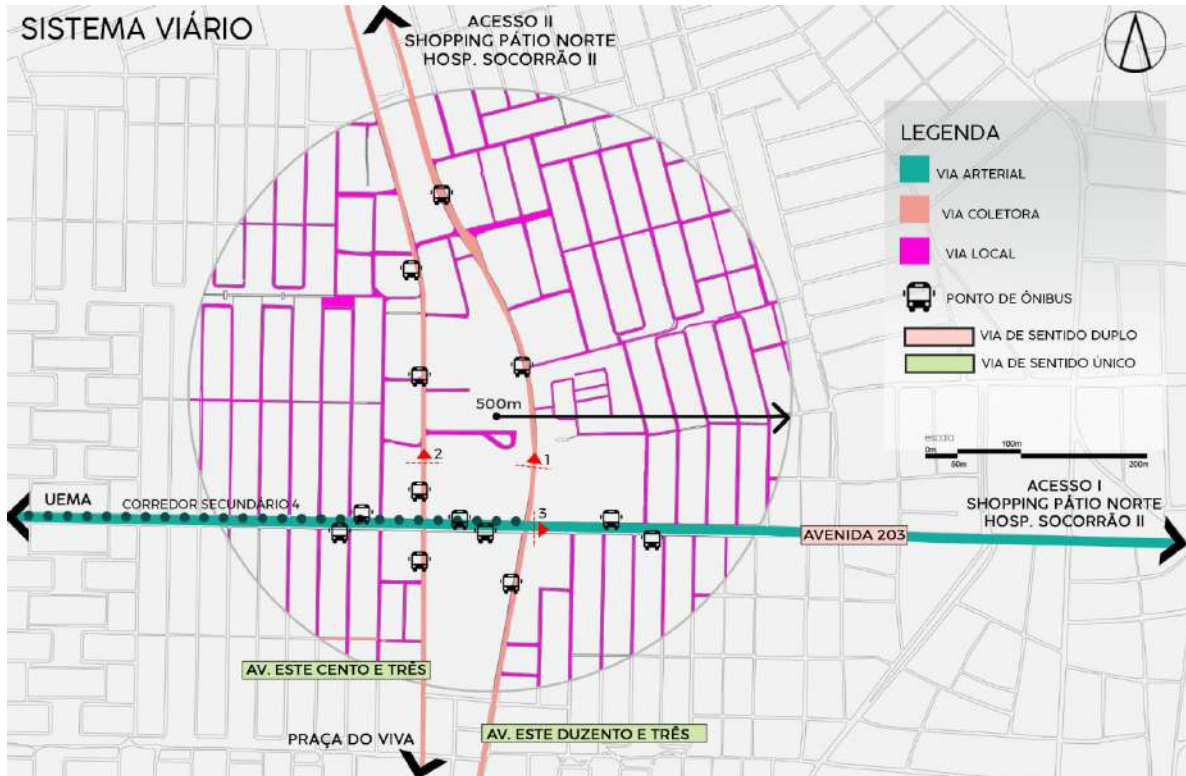


Fonte: Produzido pela autora.

No mapa 5 observa-se que a divisão de usos do bairro é bem definida, o comércio e serviços concentram-se nas margens das avenidas. A configuração do bairro não sofreu mudanças consideráveis nos últimos 15 anos, mas desde sua fundação, algumas casas ao longo da Avenida 203 sofreram alterações, de casas térreas passaram a ser edifícios comerciais de até 4 pavimentos.

8.5 Sistema Viário

Mapa 7 – Sistema Viário

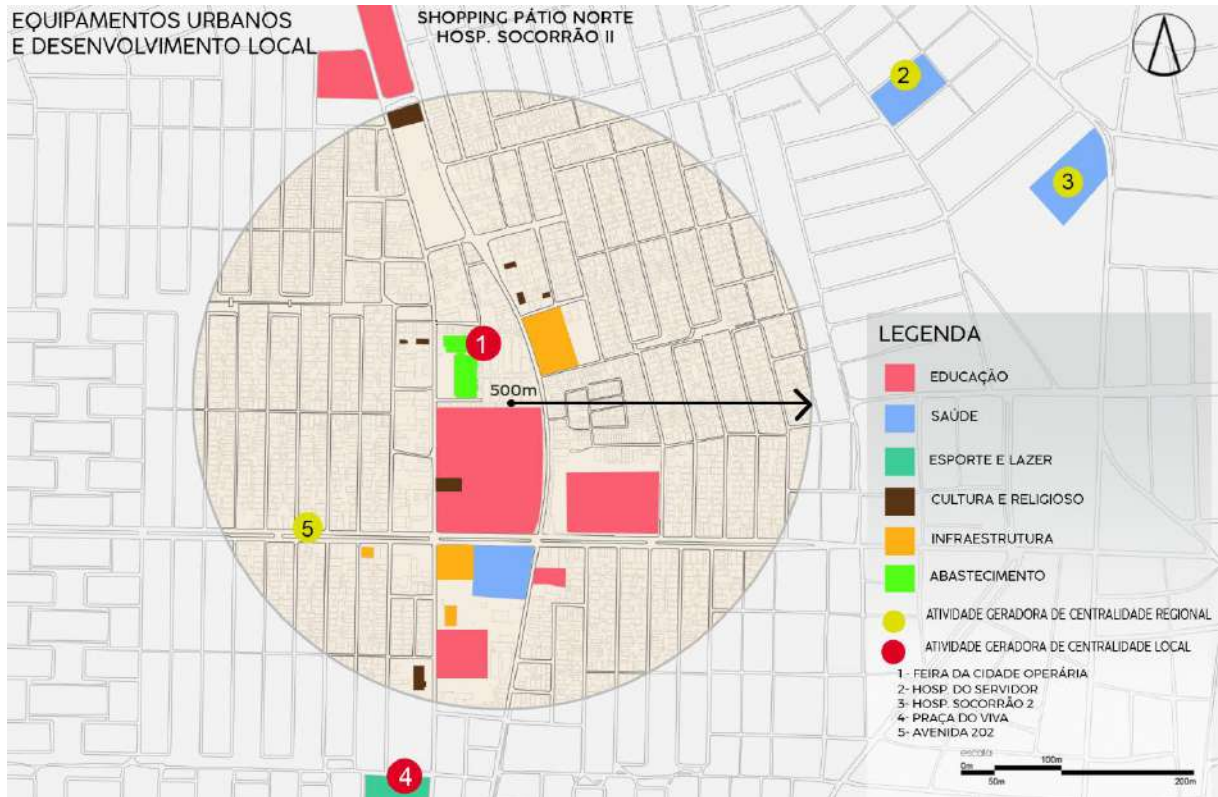


Fonte: Produzido pela autora.

A via de maior porte do bairro da Cidade Operária é a Avenida 203, designada como via arterial, grande estruturadora do local e o principal acesso para o bairro e adjacências como Jardim Tropical, Santa Efigênia, Jardim América, Cidade Olímpica e outros. A concentração de uso comercial é responsável pelo fluxo intenso de pessoas, ciclistas e automóveis. Ao longo das Avenidas listadas no Mapa X, são encontrados vários polos geradores de tráfego, como a UPA da Cidade Operária, escolas públicas e a feira. Todas elas são servidas com linhas de transporte públicos que alimentam a Cidade Operária e bairros adjacentes.

8.6 Equipamentos

Mapa 8 – Equipamentos



Fonte: Produzido pela autora

Localizados de forma pontual, os equipamentos urbanos da Cidade Operária são responsáveis por parte da identidade local, aliados ao comércio, possibilitam que o bairro tenha uma certa independência e permite que os moradores realizem a maioria das atividades sem sair do bairro.

Nas proximidades da área de estudo, encontra-se dois hospitais de referência para todo o estado, o Socorrão 2 e Hospital do Servidor, basta ficar alguns minutos na avenida Principal que é possível ver ambulâncias se deslocando para um destes locais. Ainda sobre os Estabelecimentos Assistenciais de Saúde, tem-se a UPA, localizada dentro da área de estudo, que foi um dos pontos de atendimento para os casos de COVID-19 durante a pandemia.

Dentre os equipamentos do bairro, a feira do bairro é um dos mais marcantes, ponto de referência em toda cidade, seja pela oferta de produtos todos os dias da semana ou pela situação de degradação sem solução há anos.

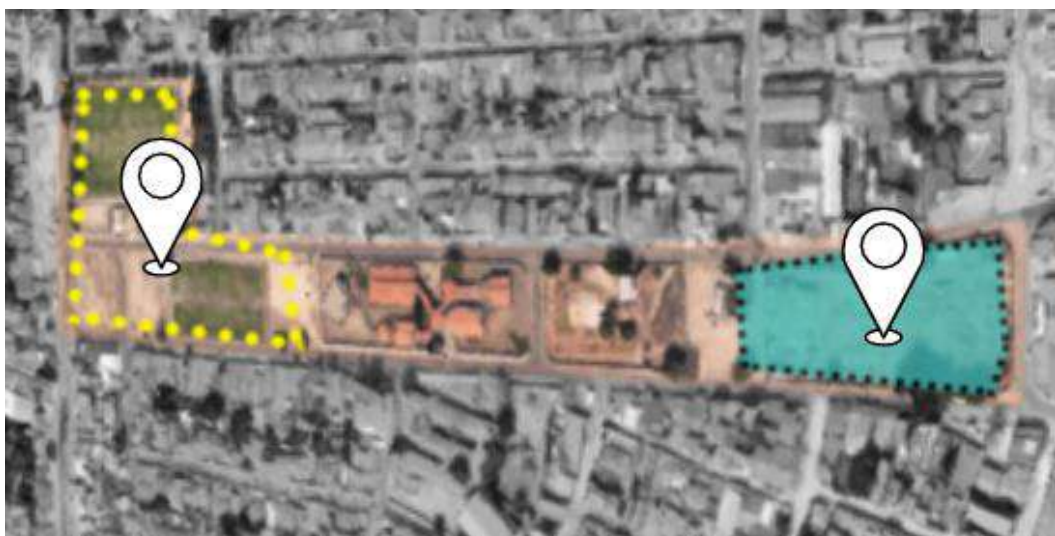
Figura 22- A maternidade da Cidade Operária



Fonte: Imirante (2017)

A obra nunca finalizada da Maternidade da Cidade Operária avaliada em R\$ 24.807.123,41 (DEAN, 2017), seria mais um equipamento para região, mas antes de tudo, poderia ser uma grande facilitadora para a vitalidade daquela região do bairro, que ainda que seja próxima à escolas e feira, sofre com a desertificação durante todos os horários. No entanto, a execução da maternidade foi cancelada e será inaugurada uma praça no ano de 2020, gerando indignação na população local, uma vez que, já existe uma praça na proximidade.

Figura 23 – Viva Maiobinha e Terreno da Maternidade.



Fonte: Adaptado de Google Eath, 2020.

8.7 Sistema de espaço livres públicos

Mapa 9– Sistema de espaço livres públicos



Fonte: Produzido pela autora.

Mapa 10 – Cheios e Vazios



Fonte: Produzido pela autora

Os mapas acima permitem identificar um espaço com pouquíssimas áreas verdes. As quadras retangulares e extensas, com lotes sem afastamento frontal, exibem uma alta densidade construtiva. O adensamento extingue as áreas abertas e são as ruas e calçadas que exercem várias funções.

8.8 Topografia

Mapa 11– Topografia



Fonte: Produzido pela autora

Com poucas linhas de níveis, ao caminhar pelo local, é possível perceber uma superfície plana. Os problemas relacionados a drenagem e escoamento de águas pluviais estão relacionados ao alto índice de impermeabilização e acúmulo de lixo nos bueiros.

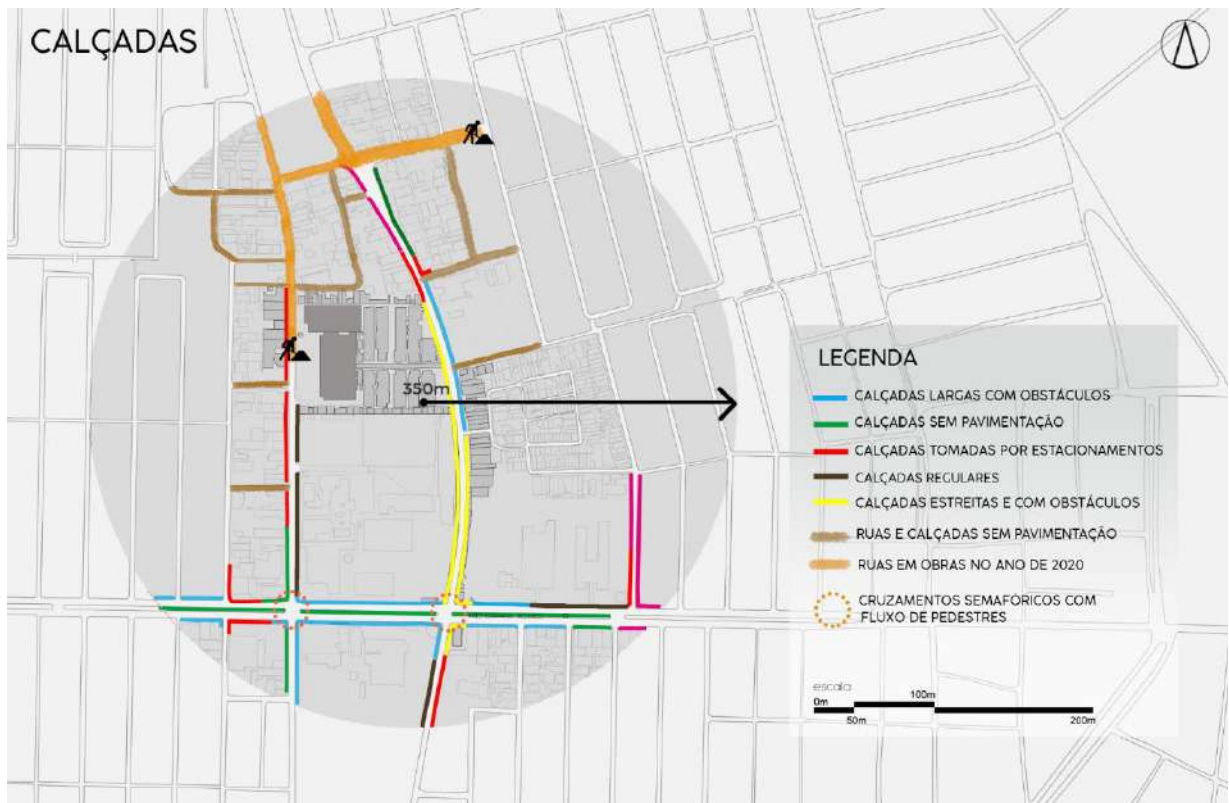
Figura 24 – Alagamento.



Fonte: Imirante, 2017.

8.9 Calçadas e infraestruturas

Mapa 12 – Calçadas



Fonte: Produzido pela autora.

Embora que o movimento pedonal seja intenso nas avenidas do bairro, é possível notar uma inconstância quanto a qualidade da pavimentação, larguras e

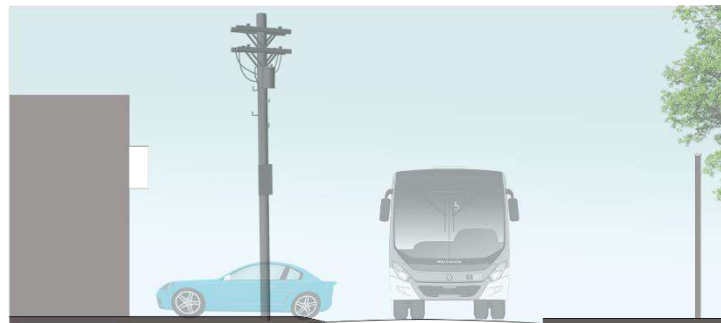
níveis, prejudicando a continuidade dos percursos. Algumas calçadas são largas e possuem acessibilidade, mas não permitem uma fluidez no fluxo de pedestres, uma vez que, ora são invadidas por estacionamentos de veículos, ora por barracas de comerciantes e feirantes e ora se divide espaço com lixos e entulhos e postes mal posicionados. Nos perfis de vias abaixo, é possível observar a variação de largura de vias e calçadas nas três avenidas:

Figura 25– Avenida 203



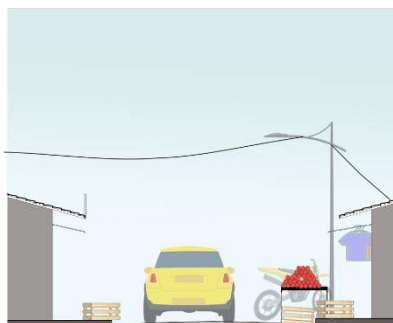
Fonte: Produzido pela autora.

Figura 26 – Avenida Este 203



Fonte: Produzido pela autora.

Figura 27– Avenida Este 103



Fonte: Produzido pela autora.

A avenida 203 é a única com canteiro central, enquanto as outras são de apenas um sentido. O canteiro é arborizado, mas sem pavimentação, acessibilidade e tomado pelo comércio informal, venda de lanches e acúmulo de entulhos. Na Avenida Este 203, as calçadas são largas e niveladas, mas utilizadas como estacionamento, carentes de arborização e alguns trechos não se encontra pavimentação. Por fim, a Avenida Este 103, com calçadas estreitas ocupadas por barracas dos feirantes, estacionamento de motocicletas e bicicletas, forçam os pedestres a dividir espaço com os veículos, em uma evidente situação de risco.

Figura 28– Pedestres sem calçadas.



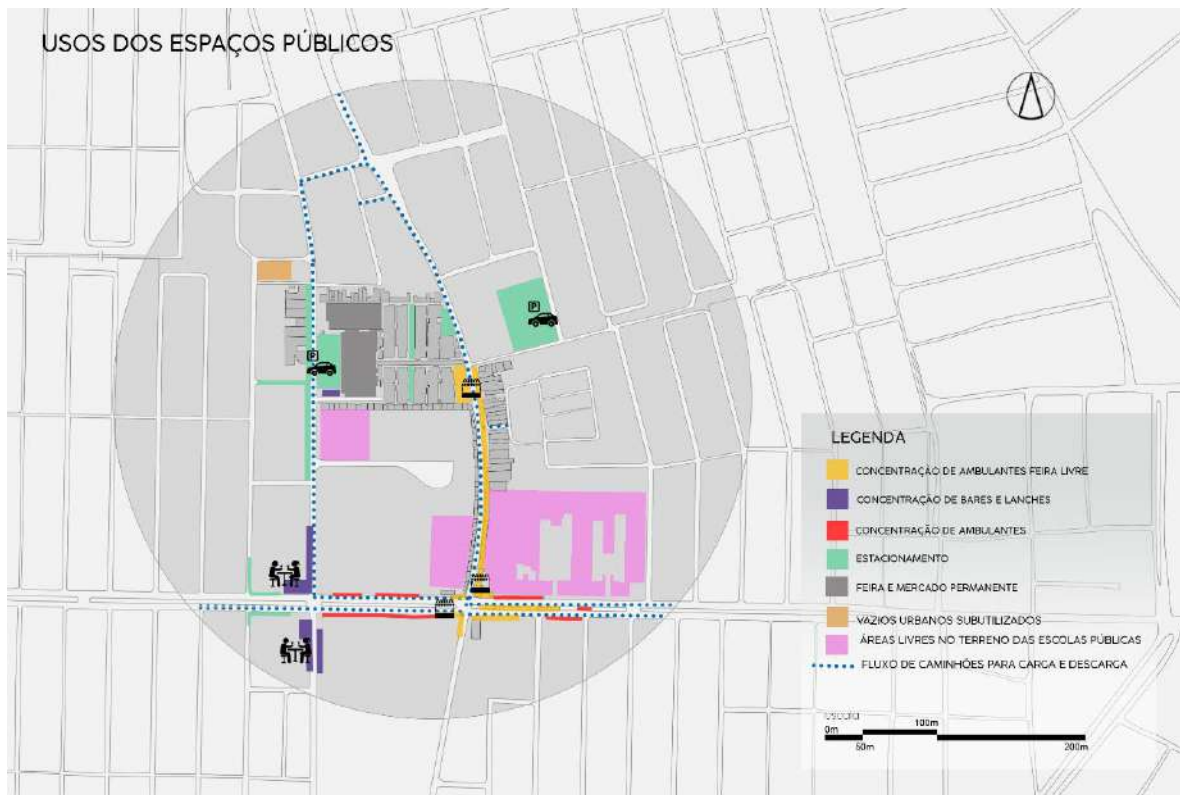
Figura 29 - Obstáculos nas calçadas



Fonte: Acervo da autora, 2020

8.10 Uso dos espaços públicos

Mapa 13 – Uso dos espaços públicos



Fonte: Produzido pela autora

Os espaços públicos da área estudada são utilizados basicamente de três formas: para o comércio informal, estacionamentos e bares e lanches. As bancas improvisadas se apropriam das calçadas e paredes das edificações, as bicicletas e motos estão presentes em todos os espaços, até onde o uso é destinado apenas para pedestres.

Figura 30 – Motos e bicicletas.



Fonte: Acervo da autora, 2020.

Figura 31 – Calçadas e estacionamentos



Fonte: Acervo da autora, 2020.

A ausência de mobiliários não estimula a permanência de pessoas, as mesas e bancos presentes são os dos bares e lanchonetes presentes nas calçadas local, uma tradução menos sofisticada dos cafés parisienses. Durante o período da tarde, em que parte das atividades da feira foram encerradas, é possível observar a presença de feirantes reunidos jogando cartas, dominós por cima das bancas vazias após o expediente.

Caminhões circulam livremente e sem restrições de acesso ou de horários nas Avenidas 203, Este 203 e Este 103, região caracterizada pelo predomínio do comércio atacadista, causam congestionamentos e dificultam a visualização dos pedestres ao atravessar as vias.

Figura 32– Cargas e Descargas.



Fonte: Acervo da autora, 2020.

Figura 33– Escolas e vazios.

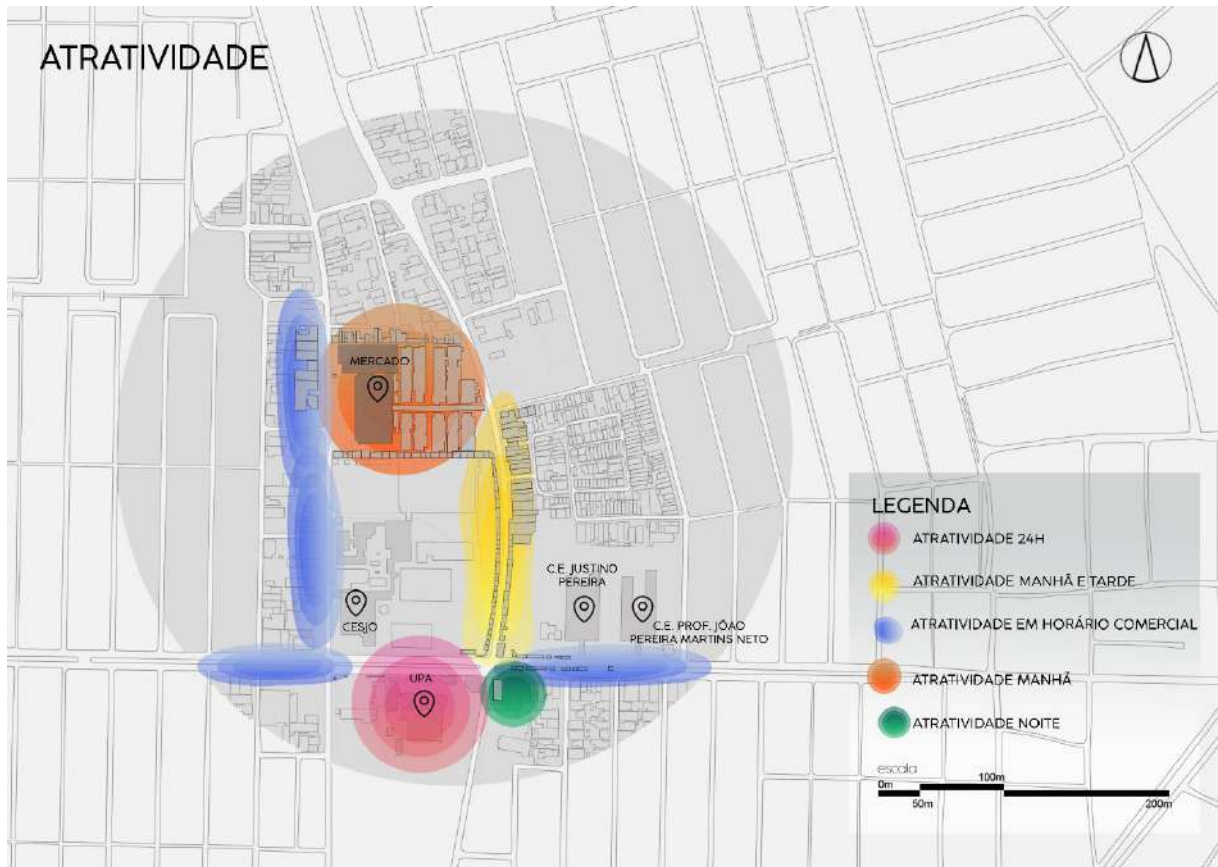


Fonte: Adaptado do Google Earth, 2020.

A região hachurada em azul na figura acima, exibe uma área parcialmente vazia e em estado de abandono dentro do terreno das escolas públicas nas proximidades da feira. Espaços subutilizados que não exercem funções de suporte às escolas a não ser acúmulo de lixo e estacionamento

8.11 Vitalidade Urbana e Segurança Pública

Mapa 14 – Atratividade



Fonte: Produzido pela autora

Como dito nas seções anteriores, os usos encontrados nas avenidas são responsáveis pelo fluxo intenso de pedestres. Cada região da área de estudo tem sua atratividade dividida em horários. Milton Santos (1988, p. 24) ressalta que:

As mutações da paisagem podem ser estruturais ou funcionais. Ao passarmos numa grande avenida, de dia ou à noite, contemplamos paisagens diferentes, graças ao seu movimento funcional. A rua, a praça, o logradouro funcionam de modo diferente segundo as horas do dia, os dias da semana, as épocas do ano.

Após o encerramento das atividades comerciais e dos feirantes, as vias nas proximidades da feira que de dia são repletas de pessoas e suas interações, à noite tornam-se palcos para criminalidade, uso e contrabando de drogas e até casos de abandono de animais, atividades facilitadas pela iluminação pública ineficiente. Nas calçadas da UPA tem-se atividade e entrada e saída de pessoas durante o dia inteiro impedindo essas situações.

Figura 34– O mesmo local entre turnos.



Fonte: Acervo da autora (2020).

Figura 35– Evolução Fachada Cesjo.



Fonte: Adaptado do Google Earth (2020)

A imagem acima mostra a evolução, ou melhor, o regresso da fachada da escola Cesjo. Em um período de oito anos, a escola substituiu o gradil e as árvores, por um muro alto de concreto. O que antes era um corredor verde, com diversidade de usos, hoje é uma calçada monótona e árida. Relatos de estudantes afirmam que a direção da escola justifica que as árvores foram demolidas por terem sido classificadas como inadequadas para o local, sobretudo os estudantes alegam que o muro foi levantado após um assalto à escola e que isso a deixou “parecendo um presídio”.

Figura 36– Ponto do empreendedor.

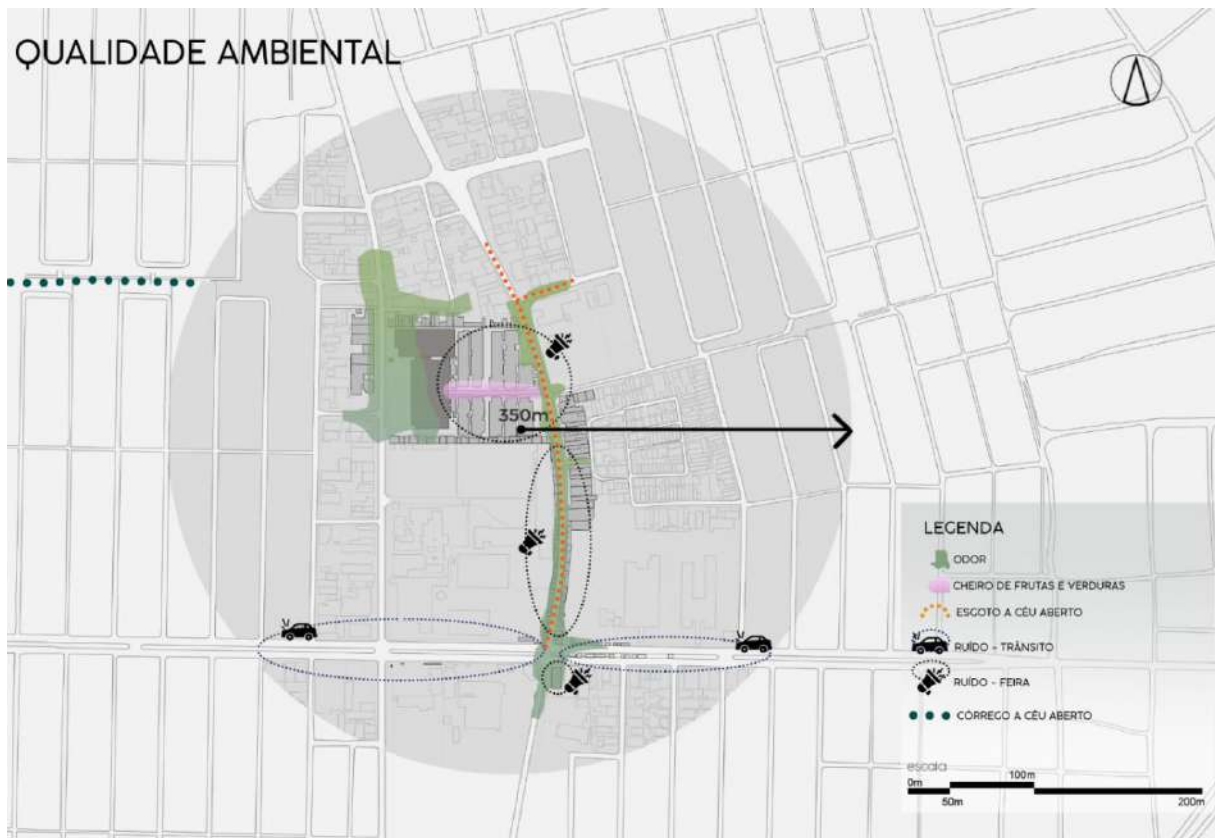


Fonte: Acervo da autora (2020).

O ponto do Empreendedor é um local dentro do terreno da escola Cesjo que tem como iniciativa dispor um espaço para os comerciantes locais venderem seus produtos, contudo, o muro alto torna menos atrativo e impede que os pedestres visualizem os produtos quando caminham pela calçada.

8.12 Qualidade Ambiental Urbana

Mapa 15– Qualidade Ambiental



Fonte: Produzido pela autora

Um dos maiores problemas da área de estudo é a insalubridade. O espaço não causa uma boa impressão, o mau cheiro e a presença de urubus denunciam de longe o esgoto a céu aberto e o lixo acumulado. Segundo a Prefeitura de São Luís, o lixo é quase 100% coletado, a coleta de lixo no bairro acontece três vezes pela semana, na segunda, quarta e sexta-feira. Sobretudo, pela ausência de lixeiras e descarte adequado pela população, o serviço de coleta não atende à demanda local. O mau cheiro chega a ser tão forte que a escola estadual Justino Pereira é conhecida popularmente no bairro como “escola fede à peixe”.

Figura 37– Lixo e urubus.



Fonte: Acervo da autora (2020).

Figura 38– Esgoto à céu aberto.

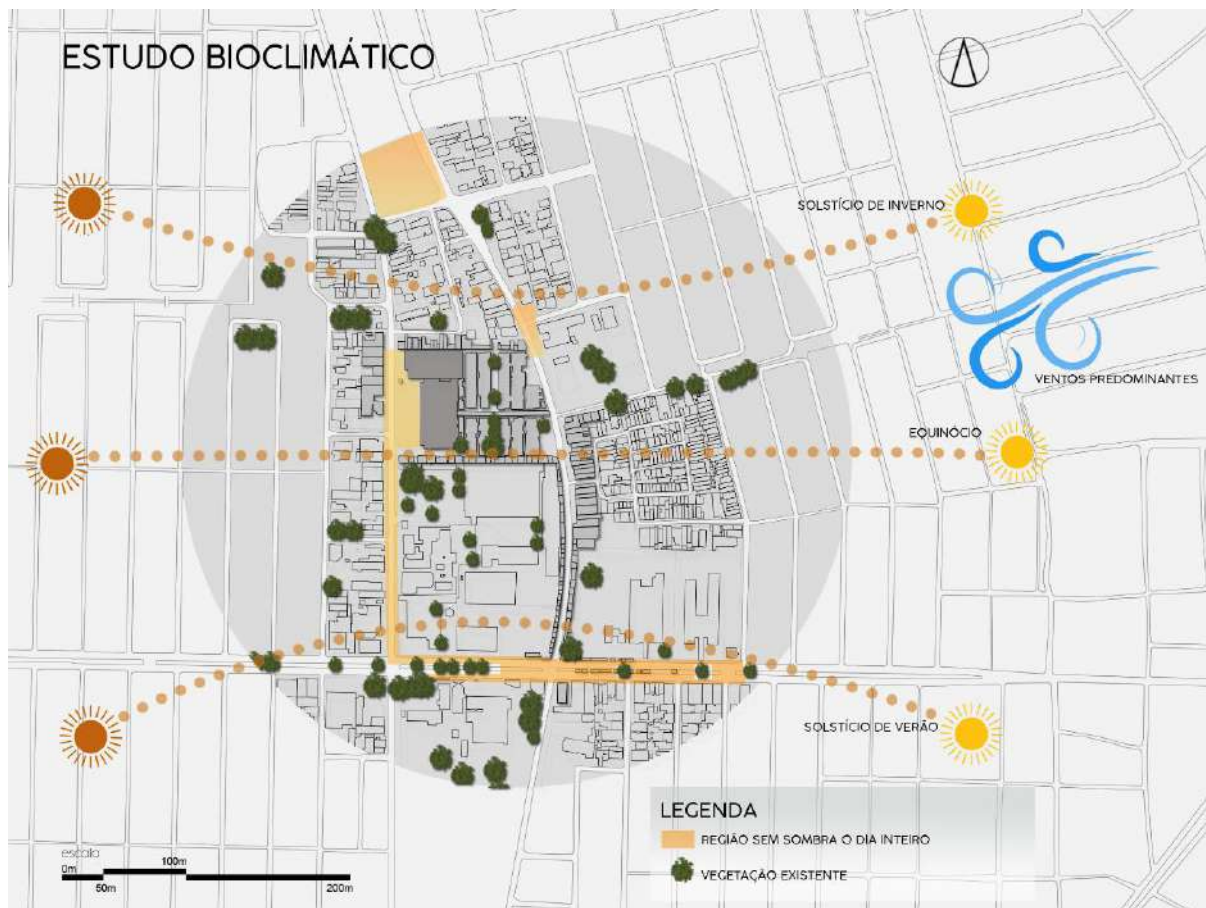


Fonte: Acervo da autora (2020).

Ir à Feira da Cidade Operária é sinônimo de despertar e estimular os sentidos humanos. O visual e o olfativo, relacionado as cores, cheiros agradáveis e diversidades de produtos expostos e também a bagunça das barracas e a paisagem formada pelo esgoto e ao lixo a céu aberto. Quanto a audição, se tem as ofertas dos feirantes, diálogos entre as pessoas e também as buzinas dos automóveis que estão sempre disputando passagem entre os pedestres.

8.1 Estudo Bioclimático

Mapa 16– Estudo Bioclimático



Fonte: Produzido pela autora

As edificações e lotes da área de estudo majoritariamente estão voltadas para o norte, com o nascente à direita e o poente à esquerda. A predominância do solo construído, a pouca arborização, poucas áreas livres e solos impermeáveis e bastante asfalto e concreto ocasionam uma elevação da temperatura local.

Figura 39– Motocicletas à sombra.



Fonte: Acervo da autora (2020).

Figura 40– Toldos e lonas existentes.



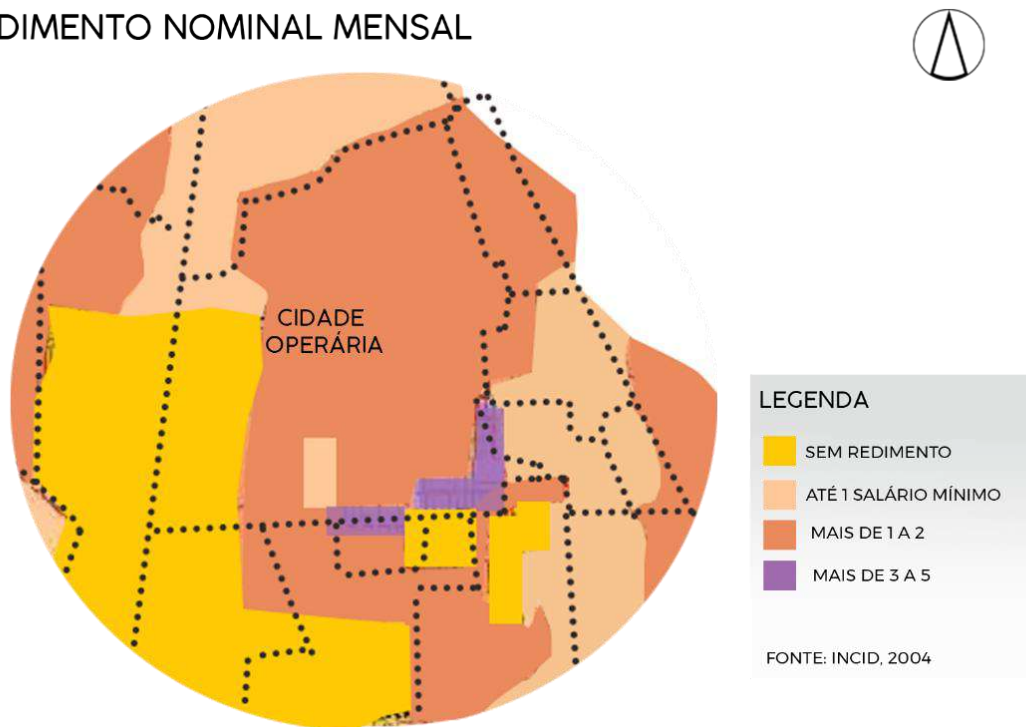
Fonte: Acervo da autora (2020)

As árvores existentes proporcionam sombras, mas não suficientes para amenizar a incidência solar na região da feira. Nas barracas, os feirantes improvisam toldos e lonas para se proteger do sol e aproveitam as sombras das árvores para estacionar suas motos e bicicletas.

8.2 Aspectos socioeconômicos

Mapa 17– Rendimento nominal mensal

RENDIMENTO NOMINAL MENSAL



Fonte: Adaptado de INCID (2004)

O setor terciário é o setor de grande importância econômica da estrutura produtiva na cidade de São Luís em termos geração de emprego e renda. O bairro da Cidade Operária exerce a função de centro comercial e abastecimento local. De acordo com dados divulgados pela Prefeitura de São Luís em 2004, o bairro possui uma renda média entre 1 a 2 salários mínimos, enquanto os bairros vizinhos, possuem uma renda até 1 salário mínimo ou nenhuma renda.

Após 14 anos desde a coletas desses dados, o comércio dessa região tem aumentado progressivamente. Filho (1999) citado por Silva (2016) afirma que, “quanto mais baixa for a renda da população, tanto mais será forçada a desenvolver um pequeno comércio ou pequeno serviço”. É possível que isso justifique a presença

marcante do comércio de rua e feirantes no bairro. Essa atividade informal é concentrada entre o Prédio do Mercado e a UPA, área de grande circulação de pessoas. Dessa forma, o comércio informal concorre com o formal presente nas Avenidas.

A Lei nº 3.546, de 05 de agosto de 1996, de São Luís, que dispõe sobre a vigilância sanitária no Município de São Luís, e dá providências acerca das feiras livres, conceitua o comércio informal como: “Art. 94 São considerados como comercio informal para efeito desta Lei os engraxates, jornaleiros, sorveteiros, pipoqueiros, educativos e culturais e artesões, incluindo os das feiras de artesanatos e feiras livres.”

Figura 41 – Trabalho Informal e Pandemia.



Fonte: Folha de São Paulo (2020).

Pelas características das atividades do comércio informal, a aglomeração de pessoas, a intensa troca de diálogos e um maior contato com superfícies contaminadas, é evidente que os trabalhadores informais têm maior vulnerabilidade para infecção pelo COVID-19, além de serem as mais afetadas financeiramente em questões de quarentena e isolamento social. Nessas situações, nem sempre o cuidado individual não é suficiente, é necessário que o espaço urbano providencie o conforto mínimo e provisão de necessidades básicas (GARCIA, 2020).

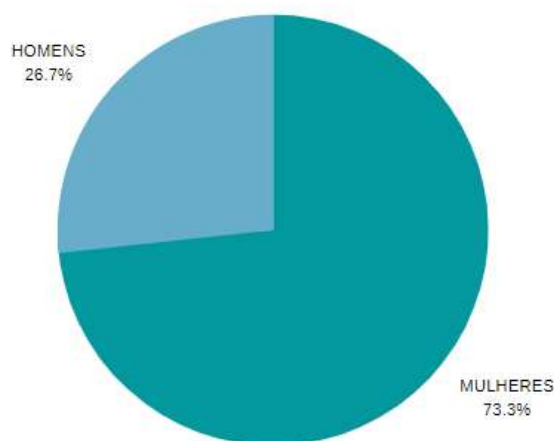
8.3 Sob a percepção dos moradores

A visão do ambiente externo é dependente de cada observador e a percepção cumpre um papel fundamental na construção das paisagens, que se revelam distintas por conta das particularidades do observador. Assim, a compreensão da percepção ajuda em processos de gestão e planejamento, pois há um estudo das relações entre o indivíduo e o ambiente construído, tal como a relação com a natureza (MELO; LOPES; SAMPAIO, 2017).

Desse modo, a percepção urbana caracteriza-se pela capacidade de se observar o espaço urbano, absorvendo e produzindo informações sobre o ambiente, abrangendo a população, seus usos e hábitos (FERRARA, 1999). Tal visão subjetiva e a reunião das informações obtidas por essa percepção espacial torna possível a valorização do lugar e a criação de uma imagem da cidade para quem nela habita, associada a diversos sentimentos como satisfação, aversão e indiferença, permitindo uma formação de opinião sobre o meio (MACEDO; TOURINHO; BRAGA, 2018).

Para identificar a percepção dos usuários sobre a feira da Cidade Operária e seu entorno em São Luís – MA, foi desenvolvido um questionário no qual foi possível aplicar num universo de 120 pessoas. Após as aplicações, os resultados foram organizados com o objetivo de auxiliar na compreensão das necessidades da população para o desenvolvimento do projeto, de modo a contribuir para a elaboração do programa de necessidades. Entre os entrevistados 73,3% é representado por pessoas do gênero feminino e 26,7% do masculino (Gráfico 01).

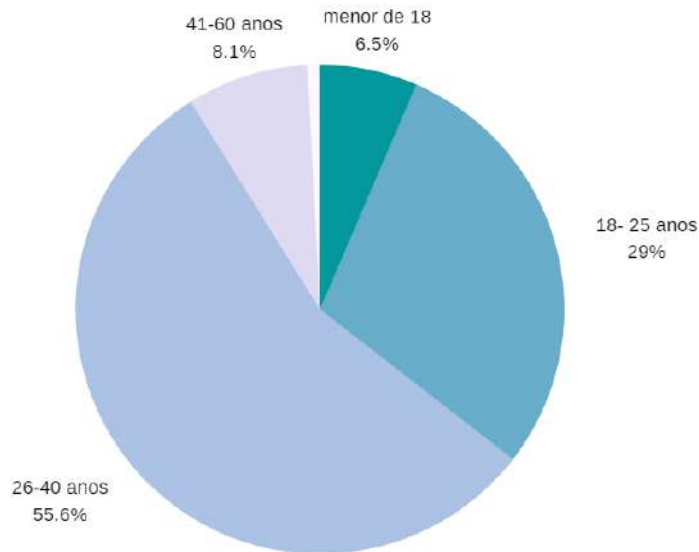
Gráfico 1– Gênero dos usuários.



Fonte: Produzido pela autora.

No que se refere a faixa etária das pessoas entrevistadas (Gráfico 02), 55,6% estão entre 26-40 anos, o que nos mostra que a maior parte do público-alvo são adultos. Acrescenta-se que durante as pesquisas de campo foi possível perceber uma presença significativa de pessoas que aparentam ter entre 40-70 anos.

Gráfico 2– Idade dos usuários.

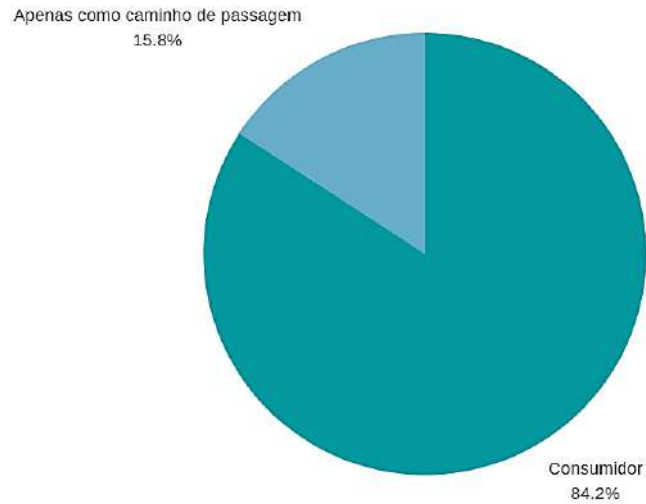


Fonte: Produzido pela autora

Com relação ao lugar que os entrevistados moram, 65% das pessoas responderam que moram na Cidade Operária, logo grande parte dos entrevistados tem uma visão mais concreta em relação as necessidades e potencialidades do bairro, principalmente em relação a feira que um elemento estruturador do local.

No gráfico 3 é possível observar com 84,2% dos entrevistados frequentam a feira como consumidores e as outras 15,8% apenas como caminho de passagem, já que é um local cortado por avenidas que criam atalhos para os hospitais do Servidor e Socorrão 2, também são caminhos que levam até o Shopping Pátio norte e rotas de fuga para os bairros do Cohatrac e Maiobão.

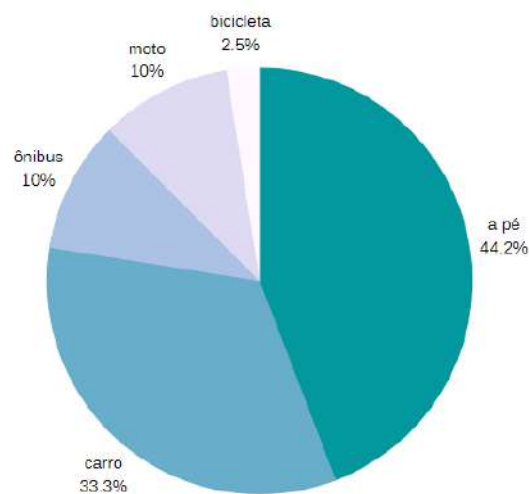
Gráfico 3– Como os usuários utilizam os espaços.



Fonte: Produzido pela autora

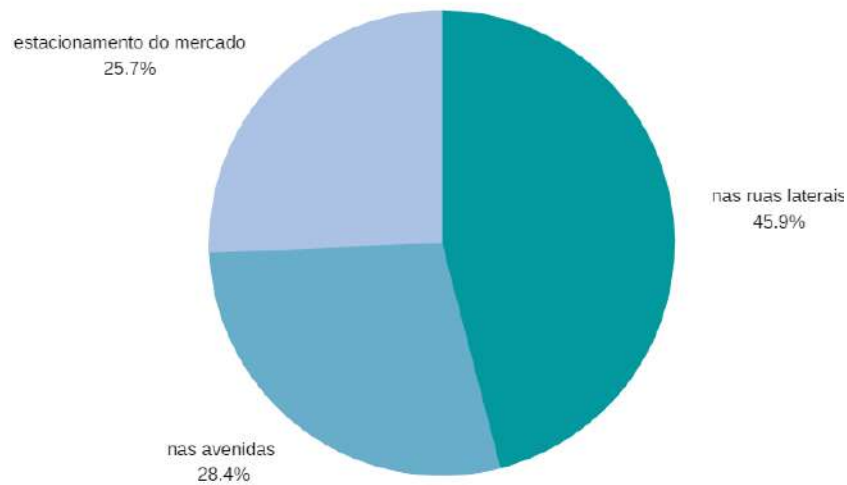
Cerca de 44,5% dos frequentadores do local utilizam o transporte pedonal para chegar até a feira e os que utilizam carros também acabam se tornando pedestres no local, uma vez que, a maioria dos motoristas estacionam nas vias laterais à feira (Gráfico 5), pois dificilmente encontram vaga no estacionamento disponibilizado em frente ao Mercado.

Gráfico 4– Como os usuários se deslocam até a feira.



Fonte: Produzido pela autora

Gráfico 5– Estacionamentos.



Fonte: Produzido pela autora

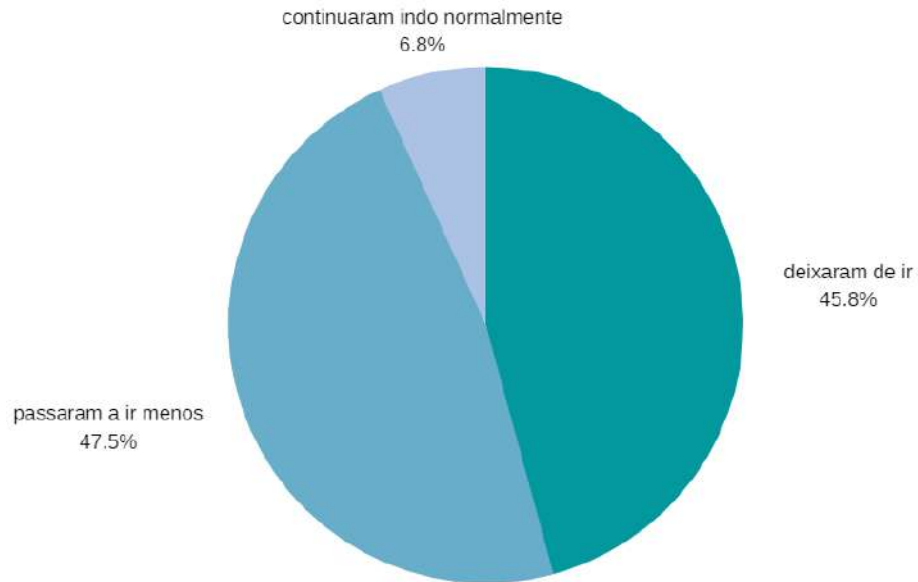
Buscando ouvir a população, várias perguntas foram feitas em aberto, para que as pessoas entrevistadas relatassem experiências, anseios e insatisfações. Na pergunta relacionada ao que mais os incomodava na Feira, as respostas muito se assemelharam: o mau cheiro, sujeira, desorganização e preocupação com o perigo que os carros presentes no local proporcionam. A resposta mais comum, quando se refere ao que mais gostam no local, é sobre a diversidade de produtos e os preços baixos.

É nítido que o conflito entre pedestres, veículos e barracas tomando de conta das calçadas tornam a experiência de ir ao local muito mais desagradável. Todos os dados obtidos por meio do questionário são importantes para o desenvolvimento da pesquisa e elaboração da proposta projetual, uma vez que, quando é questionado abertamente sobre uma possível restrição de veículos nas vias que cortam a feira, as pessoas respondem positivamente e expressam a necessidade de segurança e prioridade para os pedestres, mas que estacionamentos acessíveis também são importantes. Além da organização e capacitação dos feirantes e limpeza das ruas.

Em parte do questionário é solicitado que as pessoas avaliem as condições da feira quanto à pavimentação, segurança, acessibilidade, iluminação, limpeza, infraestrutura das barracas, drenagem e calçadas. Todas são avaliadas com notas baixas, o que condiz com os problemas encontrados in loco. Apesar da conexão que

o usuário tem com o local e facilidade de encontrar produtos, a feira da Cidade Operária não é romantizada quanto aos seus problemas, existe um ar de constante indignação e insatisfação com a situação atual.

Gráfico 6– Relação durante a Pandemia



Fonte: Produzido pela autora

Sobre a relação dos entrevistados com a Feira durante a pandemia (Gráfico 6), a maioria respondeu que passaram a ir menos e 45,8% deixaram de ir, isso pode ser justificado pela adesão ao isolamento social ou pelo incomodo com o fato do local não ter respeitado as recomendações de segurança da Organização Mundial da Saúde (OMS), onde encontrava-se uma enorme aglomeração de pessoas, a não adesão à máscara e o descaso com a higiene do local que nunca incomodou tanto quanto atualmente.

9 REDESENHO URBANO DA FEIRA DA CIDADE OPERÁRIA

A idealização da proposta de redesenho urbano parte do entendimento dos problemas e potencialidades da área de estudo, encontrados por meio da leitura urbana e questionários apoiados nas referências teóricas estudadas. Desse modo, o trabalho tem três elementos que estruturam e norteiam as diretrizes e decisões projetuais: Valorização, Mobilidade e Sociabilidade.

A valorização está relacionada com o comércio local, que deve ser incentivado e potencializado, uma vez que, essa atividade é um dos meios subsistência da população de baixa renda e no processo de requalificação urbana, ela surge nos espaços públicos de forma espontânea e quase previsível, por isso deve sempre ser incluída no meio urbano.

Figura 42– Imagem demonstrativa sobre a Valorização.



Fonte: Adaptado de Prefeitura de Maringá (2018).

A sociabilidade é relacionada com a oferta de espaços públicos que proporcionem o convívio, permanência e interação das pessoas, além de servirem como respiração de uma área demasiadamente carregada e evidencia a personalidade do local onde se insere.

Figura 43– Imagem demonstrativa sobre a Sociabilidade.



Fonte: Adaptado de Archdaily (2014).

Por fim, o elemento da mobilidade, relacionado com o protagonismo do pedestre, em que o uso do transporte individual motorizado deve ser limitado ao longo do eixo da intervenção e que áreas para pedestres sejam ampliadas.

Figura 44 - Imagem demonstrativa sobre a Sociabilidade.



Fonte: Adaptado de Archdaily (2019).

Tais diretrizes foram elaboradas com o intuito de atingir os problemas encontrados nesta área do bairro por meio de estratégias que definiram as propostas do redesenho urbano. Para tanto é elaborado uma matriz de planejamento, onde as diretrizes estão relacionadas com as estruturas acima e assinaladas por cor, sendo verde para Mobilidade, azul para Sociabilidade e amarelo para Valorização.

Quadro 1 - Matriz de Planejamento

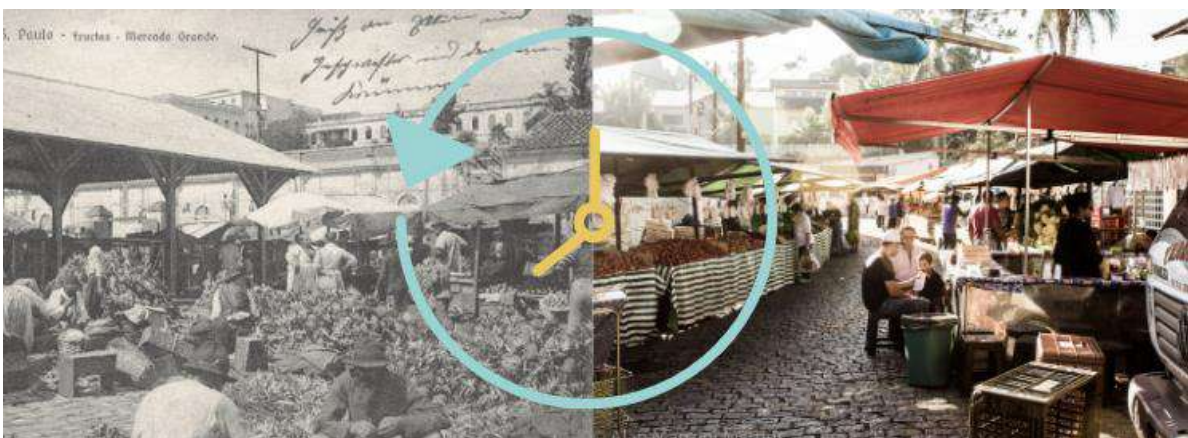
	AMEAÇAS	OPORTUNIDADES	DIRETRIZES
INFRAESTRUTURA	<ul style="list-style-type: none"> - Insegurança e abandono; - Distribuição desigual de espaços de lazer; - Ausência de mobiliário urbano e acessibilidade; - Espaços subutilizados e sem uso; 	Democratização do acesso aos espaços públicos.	<ul style="list-style-type: none"> - Identificação de áreas vazias e subutilizadas para recebimento de infraestrutura e equipamentos; - Iluminação adequada; - Integrar as escolas públicas presentes com o espaço urbano.
DEGRADAÇÃO AMBIENTAL	<ul style="list-style-type: none"> - Poluição visual, atmosférica e sonora; - Acúmulo de lixo; - circulação de animais; - Proliferação de doenças. 	Transformação da paisagem existente.	<ul style="list-style-type: none"> - limpeza e coleta de resíduos adequada; - Adequação dos anúncios das lojas e uso da fiação elétrica subterrânea; - introduzir alternativas de transporte e deslocamentos;
USO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS E COMÉRCIO INFORMAL	<ul style="list-style-type: none"> - Obstáculos nas calçadas; - Poluição visual; - Invasão dos carros nas calçadas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Atratividade e dinamização de usos; - Fomento na renda local. 	<ul style="list-style-type: none"> - Encorajar o comércio de rua proporcionando infraestrutura; - Dispor mobiliário urbano - Eliminação das faixas de estacionamento.
CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES E CICLISTAS	<ul style="list-style-type: none"> - Calçadas sem pavimentação e acessibilidade - Conflito entre automóveis, pedestres e ciclistas; - Acidentes; - Desestímulo a caminhada. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vitalidade urbana; - Redução do uso de veículos motorizados, 	<ul style="list-style-type: none"> - Redesenho de vias e calçadas; - Reorganização de fluxos.
BARRACAS	<ul style="list-style-type: none"> - Estruturas improvisadas; - Risco de curto circuito; - Baixo acesso à higiene. 	<ul style="list-style-type: none"> - Valorização e identidade para comércio informal existente; 	<ul style="list-style-type: none"> - Padronização de barracas; - Realocação de comerciantes localizados na avenida 203.
CARGAS E DESCARGAS	<ul style="list-style-type: none"> - Obstrução da visibilidade e fluidez no trânsito; - Acidentes. 	Fluidez no trânsito.	Definição de horários para esta atividade.
MICROCLIMA	<ul style="list-style-type: none"> - Elevação da temperatura local; - Constante exposição a intempérie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Melhoria na drenagem pluvial; - Maior conforto térmico urbano. 	Inserir infraestrutura amenizadora, árvores e coberturas e jardins de chuva

Fonte: Produzido pela autora.

9.1 Conceito

O projeto tem como intenção que o equipamento da feira da Cidade Operária funcione como um elemento catalisador do espaço urbano, assegurando em seu interior e entornos diversas atividades, tornando-se um espaço público permeável, expandindo-se até a rua e recebendo o comércio informal. Portanto, deve-se respeitar a essência da tradição de ir a feira, um legado transmitido de geração a geração, uma herança cultural de grande importância dentro da cidade.

Figura 45 - Imagem que demonstra a feira livre em São Paulo em diferentes momentos da história.



Fonte: Adaptado de Sampa Histórica (2018).

Acima de tudo, é preciso ordenar o caos circulatório que se encontra na região, bem como reparar a precariedade das instalações existentes. Sobretudo, o projeto deve considerar o tecido comercial que já existe e garantir dignidade aos vendedores com menos recursos. A confiança no domínio público e na sua capacidade de catalisar a atividade comercial dentro das margens do interesse geral teve de ser estendida aos indivíduos, buscando estreitar a relação das pessoas com a cidade e da cidade com as pessoas.

No que se refere ao estudo de cores e formas para paginação de piso, mobiliário e elementos arquitetônicos, utiliza-se o apelo multicolorido das frutas e verduras, as formas orgânicas e únicas encontradas na natureza, buscando uma composição dinâmica e cheia de identidade.

Figura 46 - Formas orgânicas encontradas na Feira.



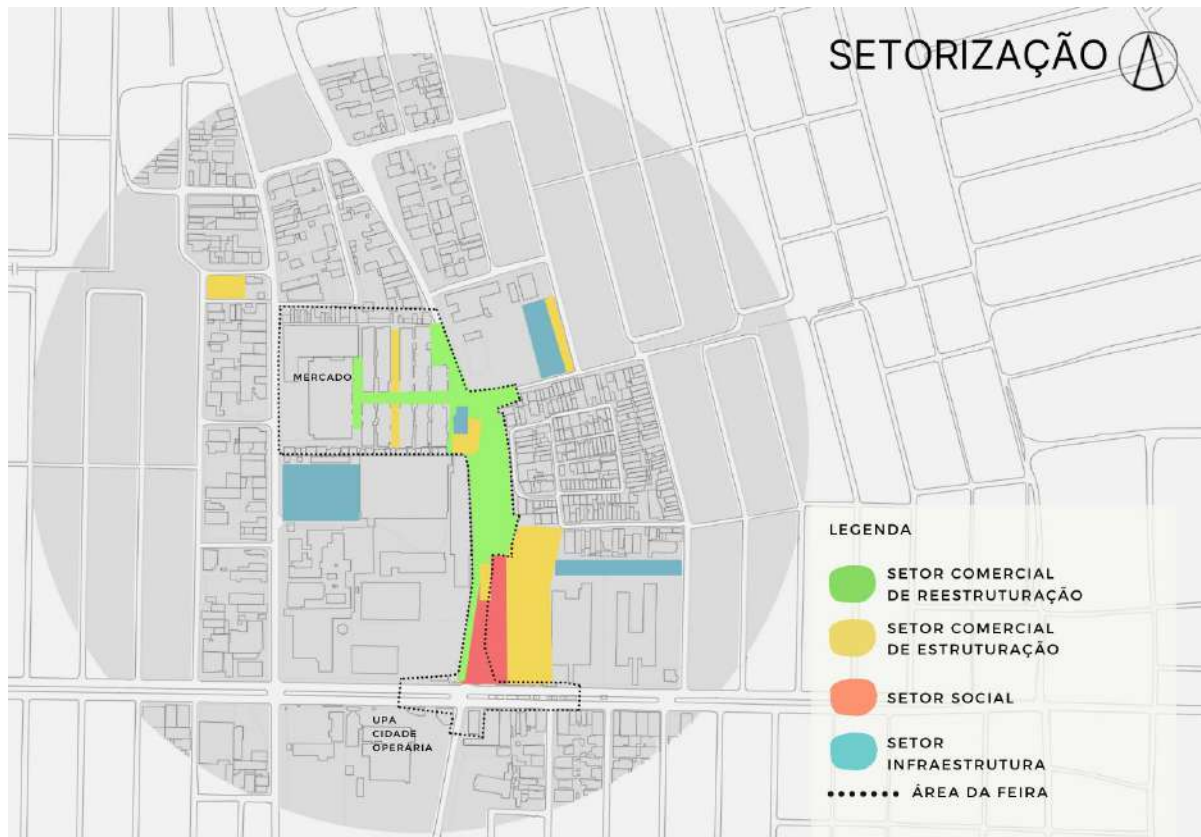
Fonte: Katerina Osa (2020).

9.2 Programa de Necessidades

A partir do entendimento das estruturas de valorização, sociabilidade e mobilidade, bem como os levantamentos feitos em campo, foi elaborado o programa de necessidades, baseado nas edificações e nas áreas livres das imediações. Antes de tudo, buscou-se observar os usos existentes que mais interferem na dinâmica local, no que se refere aos produtos comercializados e a forma de ocupação de barracas nos espaços públicos.

A finalidade é gerar fluxos e ambientes que venham a avivar os espaços públicos no entorno da Feira. O programa está dividido em 2 setores distintos somado a elementos de infraestrutura que visam a dar suporte para estes, contemplando os espaços fundamentais para organização e bom funcionamento.

Mapa 18 – Setorização.



Fonte: Produzido pela autora.

O setor comercial é subdividido em dois, o setor comercial de estruturação que evidencia os espaços público da Avenida 203 e trecho da Avenida Este 103, de modo a acolher as barracas que ocupam canteiros e calçadas, com predominância da venda de frutas e verduras, lanchonetes e chaveiros. Dessa maneira, essas barracas serão remanejadas por comprometer a circulação de pedestres, sobrecarregar as avenidas e a fluidez no trânsito de veículos. Será também o espaço destinado ao novo mercado. Enquanto o setor comercial de reestruturação é destinado a parte da Feira existente mais próxima ao prédio do Mercado, onde as barracas existentes serão reformadas e padronizadas, sem alterar o modo que já ocupam o local.

O setor social está voltado para os espaços de convívio, esporte, lazer e áreas livres. Com mobiliários urbanos e vegetação, tendem a estimular a permanência e bem-estar dos usuários. Na tabela abaixo estão listados os espaços referentes ao projeto de requalificação, bem como a quantidade e áreas.

Tabela 1- Programa de necessidades e pré-dimensionamentos.

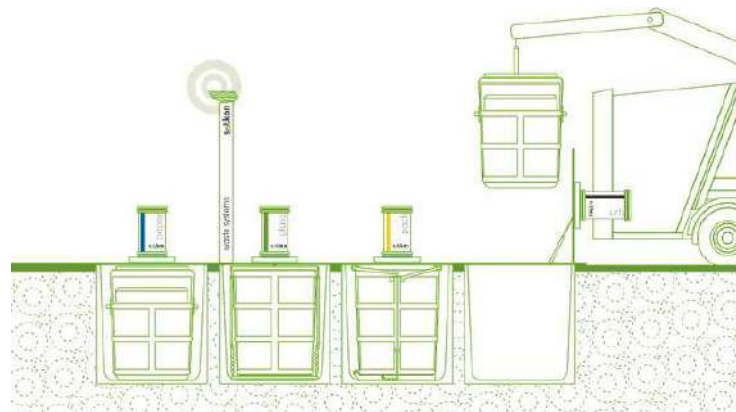
SETOR	AMBIENTES	QUANT.	ÁREA
COMERCIAL PARA ESTRUTURAÇÃO	Boxes para frutas e verduras;	66	654m ²
	Boxes para grãos	12	105m ²
	Boxes fechados para carnes e peixes	6	140m ²
	Quiosques para acessórios e utilidades	7	56m ²
	Quiosques para chaveiros e sapateiros	10	120m ²
	Lanchonetes	2	45m ²
COMERCIAL PARA REESTRUTURAÇÃO	Reforma e padronização de barracas	56	900m ²
	Peixaria Comunitária	1	200m ²
	Padronização de fachadas e toldos existentes	-	-
SOCIAL	Praças	5	-
	Quadra poliesportiva e arquibancada	1	700m ²
	Playground	1	210m ²
	Academia ao lar livre	1	150m ²
	Área de jogos	3	200m ²
	Posto de táxi	1	82m ²
	Quiosque	1	25m ²
INFRAESTRUTURA	Vestiários	2	128m ²
	Lixeiras subterrâneas	3	-
	Estacionamento	170 vagas	2125m ²
	Paradas de ônibus	4	.
	Bicicletário	4	-
	sala de administração	1	9m ²

Fonte: Produzido pela autora.

Figura 47– Sistema de lixeiras subterrâneas



Figura 48 - Corte esquemático das lixeiras subterrâneas.



Fonte: WordBrasil (2011).

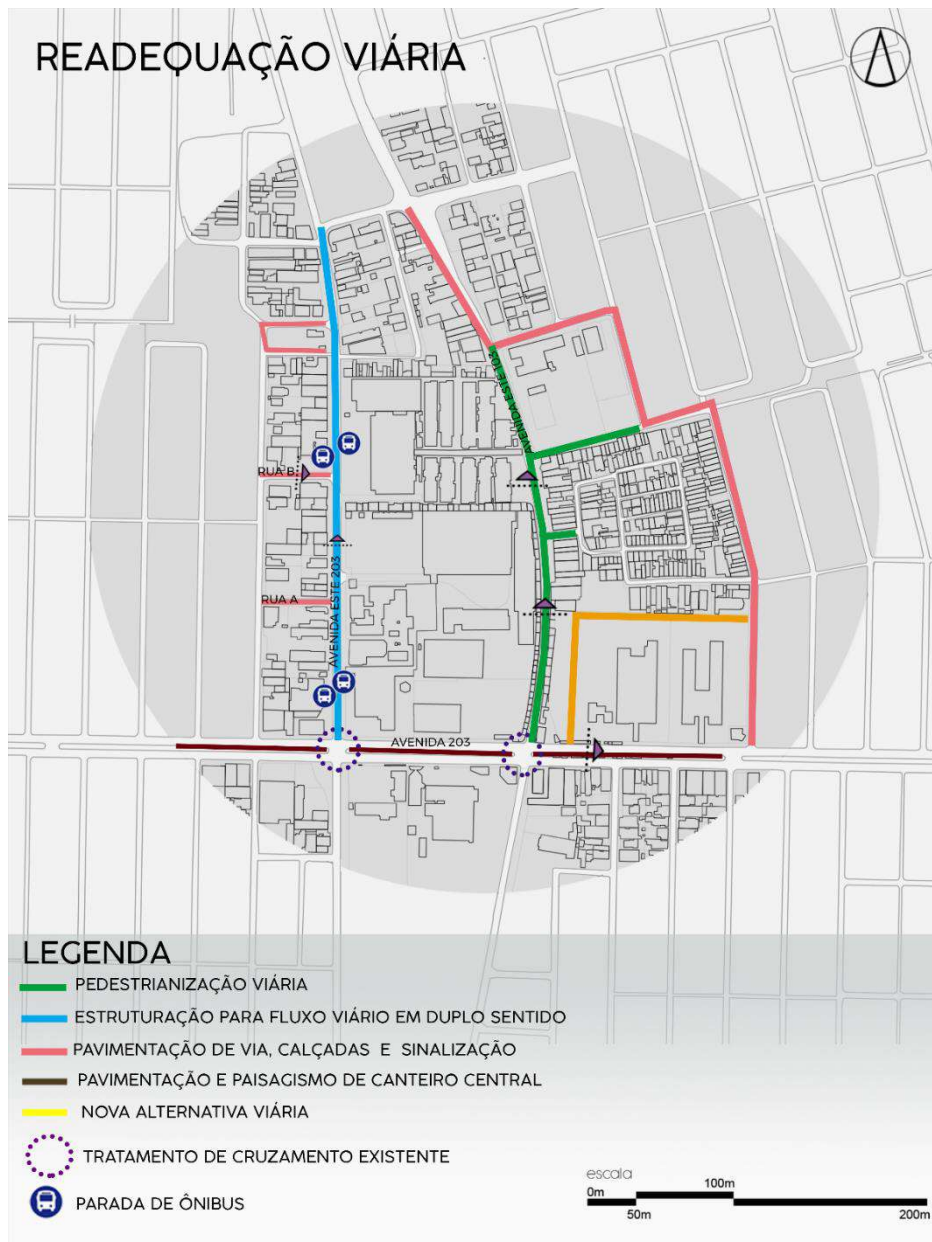
De maneira a solucionar os problemas de animais (urubus, ratos e baratas) circulando pela feira, acúmulo de lixo e mau cheiro, propõe-se a utilização de lixeiras subterrâneas, que consiste em um sistema de coleta instalado no subsolo que mantém os dejetos depositados e quando cheios acionam a empresa de coleta de lixo para que possam ser transportados para um local adequado.

9.3 Readequação Viária

O projeto identifica os diferentes tipos de transporte: o transporte ativo, através das ciclorrotas, bicicletários e calçadas acessíveis; transporte coletivo com a disposição de paradas cobertas; transporte individual, com a disposição de bolsões de estacionamento com acesso democrático à Feira e transporte de cargas, com definição de horários e serviços para esse tipo de atividade. Dessa forma, a conexão acontece por meio das calçadas niveladas e soluções de moderação e fluidez de tráfego para garantir interações seguras entre os diversos tipos de usuários do

espaço.

Mapa 19– Readequação Viária.



Fonte: Produzido pela autora.

Visando a melhoria na circulação de pessoas e veículos, tendo o pedestre como protagonista, é necessário a pedestrianização de parte do eixo da Avenida Este 103. Para viabilizar essa decisão, a Avenida Este 203 será transformada em uma via de sentido duplo, na qual as calçadas existentes serão reestruturadas e o estacionamento será proibido, por ausência de largura suficiente. A avenida não terá ciclovias, mas será uma ciclovia, com sinalizações horizontais e verticais que indiquem o fluxo de ciclistas no local.

Figura 49– Perfil Avenida Este 203 após a reestruturação.



Fonte: Produzido pela autora.

Em cerca de 360 metros da Avenida Este 103 será reestruturado o fluxo de carros, motocicletas e transporte público, sendo permitido apenas o fluxo de caminhões e carros para carga e descarga entre as 19h da noite e às 7h da manhã. Toda a pavimentação asfáltica será removida e as calçadas demolidas, onde será feito o nivelamento para o recebimento de novo pavimento, totalizando aproximadamente 9000m² de pavimentação em bloquete intertravado mesclado com pavimento drenante para auxiliar na drenagem de águas pluvias e manutenção de lençóis freáticos, somado aos jardins de chuva que serão dispostos ao longo da via. As instalações elétricas e telefônicas serão subterrâneas e novos postes de iluminação pública serão instalados.

Figura 50- Trecho da Avenida Este 103 após pedestrianização

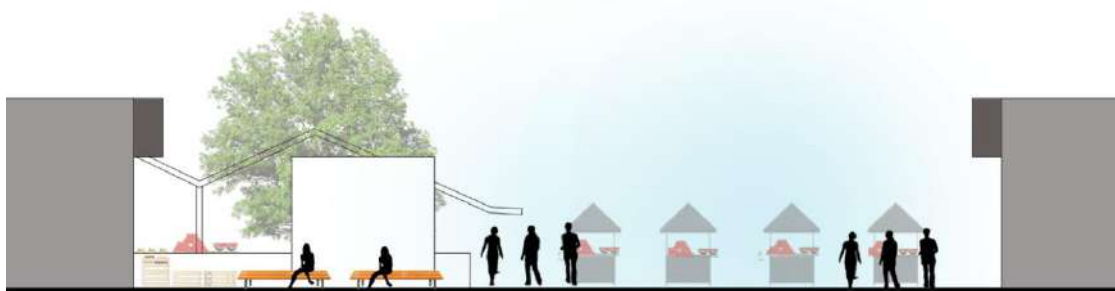


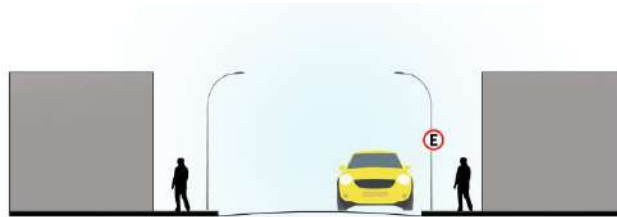
Figura 51- Trecho da Avenida Este 103 após pedestrianização.



Fonte: Produzido pela autora.

A rua próxima do Mercado, que iremos denominar como rua B, já é utilizada como estacionamento, ainda que não possua pavimentação e nem calçadas, então será estabelecido a construção de calçadas com 2,20m de largura com faixa de serviço de 40cm para colocação de postes de iluminação. Mantém-se uma faixa de estacionamento na via de maneira que não prejudique os acessos dos pedestres à calçada e o fluxo de carros.

Figura 52 – Perfil Rua B



Fonte: Produzido pela autora.

Na avenida 203, a principal do bairro, propõe-se a eliminação de todos os obstáculos presentes nas calçadas, as barracas serão realocadas para o novo mercado e lixos removidos. A pavimentação será refeita, onde será colocado rampas de acessibilidade, piso tátil e canteiros verdes e paisagismo serão trabalhados.

Figura 53– Perfil Avenida 203 após a retirada de obstáculos.



Fonte: Produzido pela autora.

9.4 O plano

Os arredores de um mercado, por ser um Pólo gerador de tráfego, sempre fervilhavam com a atividade de pequenas lojas e vendedores ambulantes. Em vários momentos da história, estes últimos foram forçados a se concentrar sob o teto do mercado para evitar o caos circulatório do setor, mas a falta de espaço e seus impulsos competitivos acabaram fragmentando os espaços de passagem e, até mesmo, invadindo as ruas do perímetro. Desse modo, o projeto tem a restrição da circulação de automóveis no trecho da Avenida Este 203 e utilização de parte do

terreno das escolas públicas vizinhas como base para todas as decisões seguintes.

A avenida Este 103 é palco do comércio pé na rua, o número de feirantes que ocupam o local e transeuntes que procuram os produtos é muito alto, por isso, a realocação de todos, seria inviável, uma vez que, não teria espaço suficiente para todos dentro de um mercado. Portanto, o espaço que antes era destinado para os carros, torna-se espaço para um fluxo seguros de pedestres e ocupação espontânea dos feirantes. Sobretudo, para a organização é necessário a padronização das barracas, disposição de pias e acesso à água, iluminação pública e descarte de lixo adequado para o final do expediente.

No entanto, ainda que não atenda a todos os feirantes, estipula-se a construção de um novo mercado aberto, destinado a abrigar as barracas que ocupam o canteiro central e calçadas da avenida principal é comprometem a fluidez do trânsito. Tem-se também a realocação de algumas barracas para permitir a integração de todo o espaço, é possível observar no mapa a seguir:

Mapa 20– Realocação de barracas.

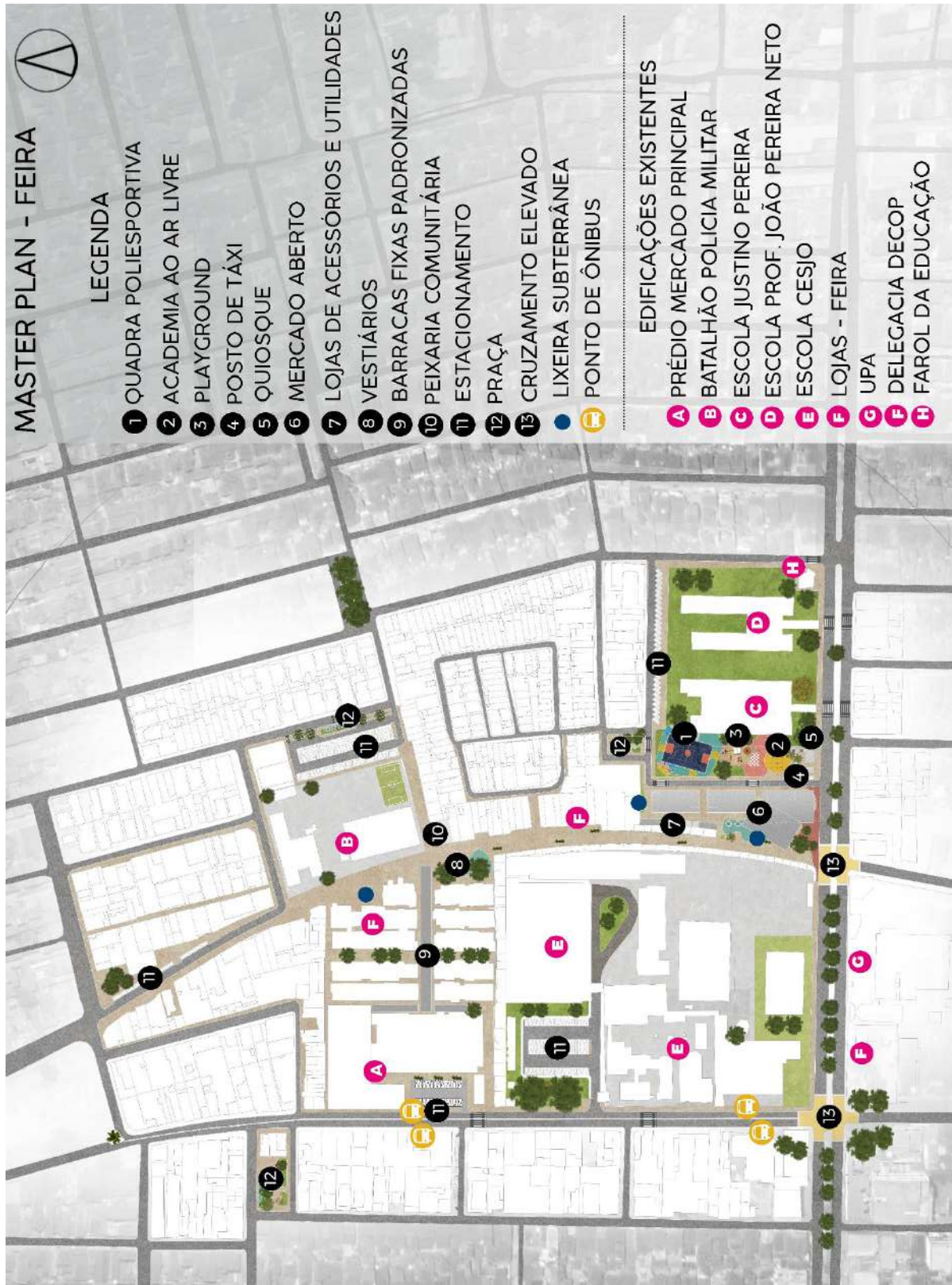


Fonte: Produzido pela autora

O novo mercado será destinado também aos vendedores de carnes, peixes e aves, onde terão boxes com acesso a pia individual, pois, são os produtos que, se não forem processados dentro das diretrizes de higiene estipuladas pela vigilância

sanitária, podem proliferar doenças e comprometer a qualidade ambiental com o mau cheiro e acúmulo de resíduos como víceras, peles e entre outros.

Mapa 21 – Master Plan.



Fonte: Produzido pela autora.

A feira é um espaço público por excelência e palco de grandes manifestações. No entanto, a feira da Cidade Operária sofre com grandes problemas e a percepção das pessoas a relaciona com um lugar sujo, fedido e desorganizado. Para tanto, além das mudanças de tráfego de automóveis e pedestres e implantação do mercado aberto, para ressignificar o local é necessário construir um sentimento de pertencimento e recriar o espaço existente.

Figura 54 - Antes da requalificação.



Fonte: Adaptado de Google Earth (2020).

Figura 55- Após a requalificação.



Fonte: Produzido pela autora

À vista disso, o espaço público incentiva que os usuários permaneçam e exerçam a cidadania através do esporte e lazer, integrando os equipamentos da feira e escola sem que prejudique a função e funcionamento de nenhum deles e

desmistifique o apelido de “escola fede a peixe”, afinal agora estar perto da feira não é mais um problema. Os muros das escolas serão substituídos por um gradil, de modo a garantir integração e também a segurança e controle de acesso do alunos.

Figura 56– A integração através de um espaço público de qualidade.



Figura 57 - A relação entre o mercado e as escolas.



Fonte: Produzido pela autora.

Figura 58 – Um espaço para a cidadania



Fonte: Produzido pela autora

Figura 59 – Estacionamentos



Fonte: Produzido pela autora

Para viabilizar a restrição do tráfego de veículos foi necessário considerar a demanda de usuários que utilizam o carro como meio de transporte, para tanto, são dispostos bolsões de estacionamento nas imediações da Feira, incluindo vagas para acessibilidade.

9.5 O Mercado Aberto

A leveza e ausência de fachadas, tornam o novo Mercado, um ambiente cívico permeável à atividade da rua e sem necessidade de climatização artificial. O uso de uma linguagem arquitetônica contemporânea e arrojada, não contradiz a velha tradição de proteger os alimentos do sol e da chuva sob um pavilhão alto e aberto.

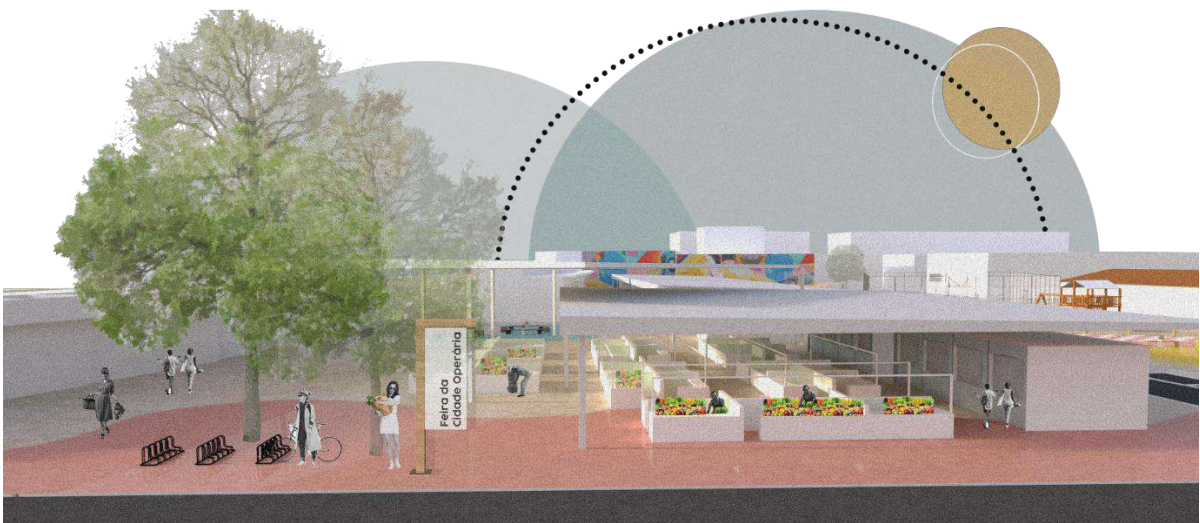
Uma opção mais pertinente do que confinar os feirantes em um ambiente asséptico, com ar condicionado e impermeável à vida da vizinhança. Ao mesmo tempo em que pretende oferecer áreas de convívio e socialização, o mercado ao ar livre permite um maior distanciamento social e os boxes garantem recursos aprimorados de limpeza.

Mapa 22 – Layout do Mercado aberto.



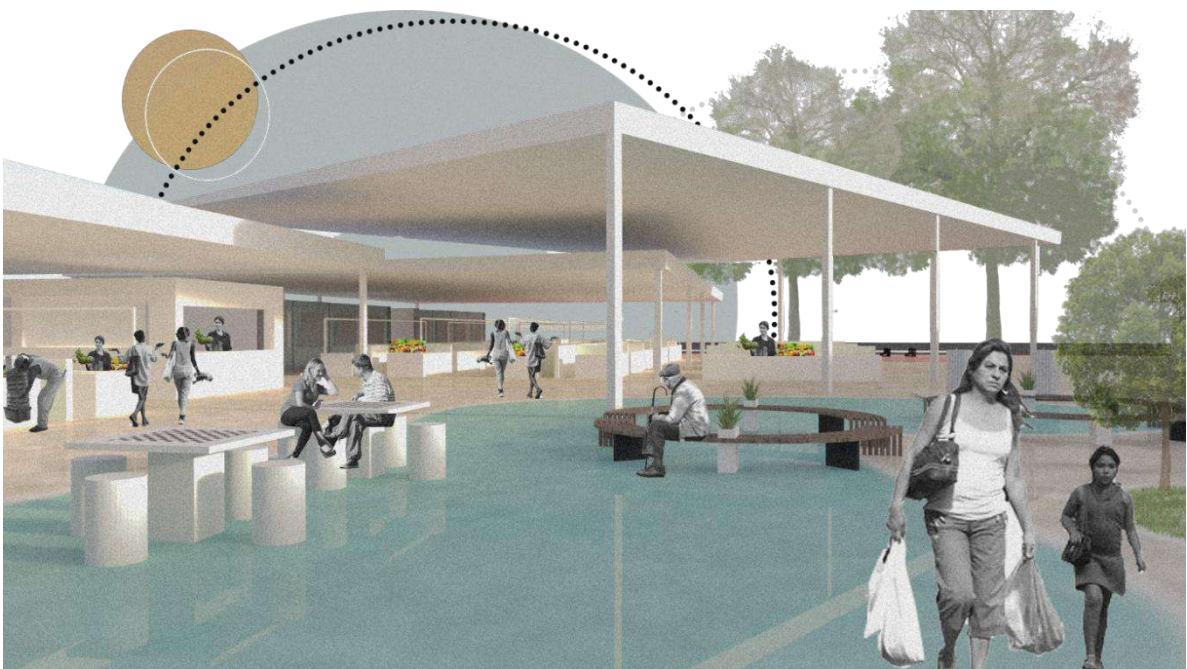
Fonte: Produzido pela autora.

Figura 60 – o Mercado aberto



Fonte: Produzido pela autora

Figura 61 - A sociabilidade em meio ao mercado.



Fonte: Produzido pela autora

Desse modo o novo espaço vira uma porta de entrada para a Feira, um espaço convidativo, onde o pedestre é protagonista e o feirante exerça sua jornada de trabalho com dignidade e segurança. Tornando-se assim, um espaço vivo, saudável e dinâmico, onde pessoas possam ganhar a vida em um espaço público tão inclusivo quanto produtivo.

Figura 62 - O antes.



Fonte: Adaptado de Google Earth, 2020.

Figura 63 - Imagem demonstrativa da padronização de barracas.



Fonte: Produzido pela autora.

Além da construção do mercado, estipula-se a padronização de barracas que formam um corredor colorido de frutas e verduras na parte interna da feira. Na qual as bancadas serão em granito e a cobertura metálica com detalhes em madeira, com acesso à pias e energia elétrica. Na figura 60, pode-se notar uma amenização da poluição visual com a uniformização das barracas e mais disponibilidade de espaço quando não se tem que disputar lugar com os carros.

CONCLUSÃO

A feiras e mercados são equipamentos que figuram o cotidiano da sociedade desde o início das civilizações. Reproduzem um espaço público carregado de significados e em inúmeros momentos, contribuiu para o desenvolvimento de cidades, o surgimento do comércio local e alternativas da economia informal voltadas para a sobrevivência e simultaneamente fortalecendo tradições. Contudo, com os processos de urbanização e industrialização desordenadas das cidades, estes e outros espaços públicos passaram a perder lugar e importância dentro do meio urbano.

Ainda que seja em um cenário de dominância de shoppings e supermercados, as feiras ainda sobrevivem e são locais que atraem grande parte da população, principalmente em bairros mais antigos e periféricos, pois é uma tradição que emana cultura e resistência. O presente trabalho destaca a Feira da Cidade Operária, um lugar que agrupa uma dinâmica conflituosa de fluxos de pessoas, comerciantes e transportes.

Desse modo, em tempos de reflexão acerca dos problemas urbanos e da relevância do planejamento urbano no contexto de pandemia, o mundo reconhece a necessidade de mudanças e a sociedade está se vendo obrigada a implementar soluções para problemas que demorariam anos para serem executadas. Para o desenvolvimento do trabalho, considerou-se a requalificação desta área urbana como facilitadora para melhores condições de acesso de pedestres e condições de trabalho para os comerciantes locais.

Adiante disso, observa-se as potencialidades da feira da Cidade Operária, como um grande eixo de atratividade, interação social e acesso democrático a oferta de produtos saudáveis e de qualidade, mas em contrapartida, encontra-se também um cenário de descaso e abandono no que se refere a qualidade de infraestrutura urbana e ambiental. Por isso, buscou-se estratégias urbanísticas e arquitetônicas que fortalecesse as relações interpessoais e comerciais.

Acredita-se que o desenvolvimento do trabalho responde à questão que norteou todo o processo até aqui, visto que, promover condições adequadas para a utilização dos espaços públicos no entorno da Feira, por veículos, pedestres e feirantes, configura um espaço convidativo e com infraestrutura para a mobilidade

ativa, vitalidade e valorização do comércio local, sendo as soluções mais práticas e que permitem que as pessoas usufruam da cidade em um contexto de pandemia.

O mercado aberto proposto é destinado às barracas que se encontram em situações que mais comprometem o funcionamento sustentável dos espaços públicos da região. Os aspectos físicos do mercado podem na verdade torná-lo mais seguro do que os supermercados, devido a sua adaptabilidade aos contextos de mudança da saúde pública.

O redesenho urbano dos espaços públicos da feira da Cidade Operária procurou respeitar o entorno e as funções existentes de cada espaço, para assim recuperar o espaço do pedestre. Permitindo que as pessoas se reaproximem da cidade e que esta tenha espaços públicos mais acessíveis democráticos. Espera-se que este trabalho estimule a discussão sobre a importância de espaços públicos convidativos e que proporcionem mobilidade ativa e vitalidade urbana.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Fernando M. Brandão. **Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano**: Proposta Metodológica. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003. 350 p. Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Disponível em: <<http://bibliografia.bnportugal.gov.pt/bnp/bnp.exe/registro?1157599>>. Acesso em: 30 ago. 2020.
- ANDRADE, Vítor.; LINKE, Clarisse. Caminhabilidade e Vitalidade Urbana. In: FARJADO, Washington. **Cidades de pedestres**: A caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017. p. 104 -105. Disponível em: http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/12/Cidades-de-pedestres_FINAL_CCS.pdf. Acesso em: 29 mar 2020.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16636-3**: Elaboração e desenvolvimento de serviços técnicos especializados de projetos arquitetônicos e urbanísticos: Referências. Rio de Janeiro, p. 4. 2019.
- BARATA, Lurdes. As Epidemias e as Pandemias na História da Humanidade. **FMUI**: Roteiro da Memória, Lisboa, v. 99, n. 1, n.p, mar. 2020. Mensal. Disponível em: <https://www.medicina.ulisboa.pt/newsfmul-artigo/99/epidemias-e-pandemias-na-historia-da-humanidade>. Acesso em: 04 jun. 2020.
- BARREIRA, Wagner G. **A gripe espanhola e o desarranjo social no início do século 20**. Nexo. São Paulo, p. 1-1. 21 Não é um mês válido! 2020. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/ensaio/2020/A-gripe-espanhola-e-o-desarranjo-social-no-in%C3%ADcio-do-s%C3%A9culo-20>. Acesso em: 16 jun. 2020.
- BASSOLS, Manuel Guardia.; BAÑALES, José Luis Oyón. Los mercados públicos en la ciudad contemporánea el caso de Barcelona. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 12, n. 744, ago. 2007. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-744.htm>. Acesso em: 16 de outubro 2020.
- BOCCACCIO, Giovanni. **Decameron**; tradução Ivone C. Benedetti. – 1. ed. – Porto Alegre, RS: L&PM, 2013.
- BRANDÃO, Maria Beatriz Afflalo. **Comércio de rua: ocupação consolidada no espaço público, possibilidades de abordagem no projeto urbano**. 2008. 116 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Ufrj, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: https://www.academia.edu/30163876/Com%C3%A9rcio_de_rua_ocupa%C3%A7%C3%A3o_consolidada_no_esp%C3%A7o_p%C3%BAblico_possibilidades_de_abordagem_no_projeto_urbano. Acesso em: 04 set. 2020
- BRAUDEL, Fernand. **Os jogos das trocas**. São Paulo: Martins Fontes, 1998, v. 2. 573 P.
- BURNETT, C. **Uso do solo e ocupação territorial na região metropolitana de São Luís**: dinâmica econômica e realidade socioambiental dos municípios de São Luís e São José de Ribamar. São Luís: Setagraf, 2012.

CALDEIRA, Junia Marques. **A Praça Brasileira – trajetória de um espaço urbano: origem e modernidade**. Tese (Doutorado) Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, SP. 2007.

CALTHORPE, P. **The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream**. Nova York: Princeton Architectural Press, 1993.

CHASLES, Virginie. **Saúde urbana e higienismo, o exemplo da França**. Rev. Inst. Estud. Bras., São Paulo, n. 64, p. 65-74, Ago. 2016. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0020-38742016000200065&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 14 Junho 2020. <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v0i64p65-74>

CLEPS, Geisa Daise Gumiero. Comércio informal e a produção do espaço urbano em Uberlândia (MG). **Soc. nat. (Online)**, Uberlândia, v. 21, n. 3, p. 327-339, Dec. 2009. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1982-45132009000300008&lng=en&nrm=iso>. access on 20 Sept. 2020. <https://doi.org/10.1590/S1982-45132009000300008>.

CORREA, M. Análise geoespacial da Cidade Operária: a dinâmica de ocupação como um dos eixos de expansão urbana do município de São Luís – MA. **Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento**, v.2, n.2, p. 69-79, jul./dez. 2013.

CUNHA, Patrícia. **É dia de viver a feira nos bairros de São Luís**. 2019. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/cidades/2019/01/e-dia-de-viver-a-feira-nos-bairros-de-sao-luis/>. Acesso em: 24 de agosto 2020.

DANIELLI, Leonardo.; MACKMILLAN, Vanderli Machado. Mercado público: tipologias e sociabilidades do ambiente urbano. In: I Simpósio Nacional de Geografia e Gestão Territorial e XXXIV Semana de Geografia da Universidade Estadual de Londrina, 1., 2018, Londrina. **Anais**. Londrina: UEL, 2018. p. 1105-1116.

DE VASCONCELLOS, Lélia Mendes.; DE MELLO, Maria Cristina Fernandes. Terminologias em busca de uma identidade. **Revista de Urbanismo e Arquitetura**, v. 6, n. 1, 2003.

DEAN, Jock. **Cidade operária padece com abandono de obras**. 2017. Disponível em: <https://imirante.com/oestadoma/noticias/2017/02/17/cidade-operaria-padece-com-abandono-de-obras/>. Acesso em: 20 de setembro 2020.

DEL RIO, Vicente. **Desenho Urbano e Revitalização na Área Portuária do Rio de Janeiro: A Contribuição do Estudo da Percepção Ambiental**. Tese de Doutorado – Universidade de São Paulo, 1991.

_____. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Ed. Pini, 8ª ed, 2004

DIAS, Luiz Jorge Bezerra da Silva.; FERREIRA, Antônio José de Araújo. Problemas ambientais na Cidade Operária e área de entorno imediato. **Ciências Humanas em Revista**, São Luís, v. 2, n. 1, p. 193-208. Jan./jun.2004.

DITTRICH, Maria Glória *et al.* O calçadão de Curitiba: sua história como espaço

público social da cidade. **Revista Brasileira de Tecnologia Sociais**, Itajai, v. 2, n. 2, p. 173-184, 2015.

DUTRA, Laécio da Silva. **Mercado público**: função, forma e transformação do espaço urbano na região Itaqui - Bacanga, São Luís (MA). 2017. 250 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2017.

FARR, D. **Urbanismo sustentável**: desenho urbano com a natureza. Tradução: Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2013.

FERRARA, L. **Olhar periférico**: informação, linguagem, percepção ambiental. São Paulo: Edusp, 1999.

FERRETTI, Mundicarmo. **Feiras nordestinas - estudos e problemas**. In: FERRETTI, Sérgio (org.). Reeducando o olhar: estudos sobre feiras e mercados. São Luís: Ed. UFMA-PROIN-CS, 2000.

FOUCAULT, Michel. **O nascimento da medicina social**. In: FOUCAULT, Michel. Microfísica do poder. 25. ed. São Paulo: Graal, 2012. p. 157

GARCIA, Diego. **Pesquisa mostra que trabalho informal eleva contágio e morte pelo Covid-19 no Brasil**. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/10/trabalho-informal-eleva-risco-de-contagio-e-morte-por-covid-19.shtml>. Acesso em: 20 de outubro 2020.

GATTI, Simone. Coordenação do Programa Soluções Para Cidades (org.). **Espaços Públicos**: leitura urbana e metodologia de projeto [dos pequenos territórios às cidades médias]. São Paulo: ABCP, 2017. 122 p.

_____. **Coordenação do Programa Soluções Para Cidades** (org.). **Espaços Públicos**: leitura urbana e metodologia de projeto [dos pequenos territórios às cidades médias]. São Paulo: ABCP, 2017. 122 p.

GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013, p 3 – 116

GEHL, J. GENZOE, L. **Novos Espaços Urbanos**. Barcelona: G. Gili, 2002

GLAESER, Edward L. Cities and Pandemics Have a Long History: contagious disease has always been the enemy of urban life; we should persevere and bolster our defenses against future outbreaks.. **City Journal**. Manhattan, n.p. 22 abr. 2020. Disponível em: <https://www.city-journal.org/cities-and-pandemics-have-long-history>. Acesso em: 10 jun. 2020.

GODINHO, Victor. **A peste no Maranhão**. *Maranhão; Typogravura Teixeira; 1904. 152 p. illus.*

GOMES, Paulo Cesar da Costa. Conceitos fundamentais da Geografia: espaço público, espaços públicos. **Geographia**, Niterói, v. 20, n. 44, p. 115-119, dez. 2018.

GONDIM, M. F. 2001, **Transporte não Motorizado na Legislação Urbana do Brasil**, Dissertação de M. Sc, Programa de Engenharia de Transportes,

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil.

GOULART, Adriana da Costa. Revisitando a espanhola: uma queixa pandêmica de 1918 no Rio de Janeiro. **Hist. cienc. Saúde - Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 12, n. 1, p. 101-142, abril de 2005. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702005000100006&lng=en&nrm=iso. Acesso em 15 de junho de 2020. <https://doi.org/10.1590/S0104-59702005000100006>

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1996. 272p.

ISRAEL, Haniel.; GIANNELLA, Isabela.; BRIAND, Clementine. HIPERLUGARES MÓVEIS: configuração das feiras livres em são paulo. In: ENANPUR, 18., 2019, Natal. **Anais**. Natal: ANPUR, 2019. p. 1-24.

ITIKAWA, Luciana Fukimoto. **Trabalho informal nos espaços públicos no centro de São Paulo**: pensando parâmetros para políticas públicas. 2006. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006, p. 554. Acesso em: 11 de out. 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 296 p.

JUNQUEIRA, Antonio Hélio.; PEETZ, Marcia da Silva. **100 anos de feiras livres na cidade de São Paulo**.. São Paulo: Via Imprensa Edições de Arte, 2015, p.312

LE GOFF, J. **Mercadores e banqueiros na Idade Média**. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

LEAL, Giuliana Franco.; LOBO, Thayse de Almeida.; CHAVES, Stefani Ribeiro. Feira Livre: interações em um espaço urbano. **Interespaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 4, n. 15, p. 288-302, 2 jan. 2019.

LOPES, José Antônio Viana (Org.). **São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara**: Guia de arquitetura e paisagem. Sevilha: Editora Bilingue, 2008.

LOPES, Ricardo Ferreira.; VASCONCELLOS, Lélia Mendes de. Considerações sobre os mercados públicos: relação de sociabilidade e vitalidade urbana nas cidades. In: Colóquio Internacional Sobre Comércio e Cidade, 3., 2010, São Paulo. **Anais**. São Paulo: USP, 2010. p. 1-16.

LUCENA, Thiago Isaias Nóbrega de.; GERMANO, José Willington. **Feiras livres: cidades de um só dia, aprendizados para uma vida inteira**. Natal: Edufrn, 2016. (ISBN 978-85-93839-09-2). Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/22121/8/Feiras%20livres%20%200cidades%20de%20um%20s%C3%B3%20dia%20%20aprendizados%20para%20uma%20vida%20inteira.pdf>. Acesso em: 07 set. 2020.

LUCHEZI, Tatiana de Freitas. **O automóvel como Símbolo da Sociedade Contemporânea**. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUR,

6, 2010, Caxias do Sul. Anais...Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 2010. s/p.

MACEDO, A.; TOURINHO, L.; BRAGA, A. **Afuáguas**: a relação entre paisagem e percepção urbana na cidade de Afuá (PA), v.1, n.2, p.158-179, 2018.

MADEIRA, Angélica.; VELOSO, Mariza. **A cidade e suas feiras**: um estudo sobre as feiras permanentes de Brasília. Brasília: : IPHAN / 15ª Superintendência Regional, 2007. 80p.

MASCARENHAS, Gilmar.; DOLZANI, Miriam C. S. Feira Livre: territorialidade popular e cultura na metrópole contemporânea. **Ateliê Geográfico**, Goiânia, v. 2, n. 2, p. 72-87, ago. 2008.

MEDRADES, Franciel Teixeira *et al.* Origem e venda dos vegetais in natura na feira da Cidade Operária - São Luís Maranhão. In: Semana Acadêmica das Ciências Agrárias, 4., 2015, São Luis. **Anais**. São Luís: Uema, 2015. p. 1-3.

MEHTA, Vikas. Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear: Urban Design and Social Interaction on Streets. **Journal of Urban Design**, v. 14, n. 1, p. 29 -64, 2009.

MELO, H.; LOPES, W.; SAMPAIO, D. **Os Parques Urbanos na História da Cidade**: percepção, afetividade, imagem e memória da paisagem. Revista Nacional de Gerenciamento das Cidades, v.05, n.32, 2017.

MOREIRA, Maria da Graça Santos Antunes. **Requalificação urbana**: alguns conceitos básicos. Artitextos. ISBN 978-972-9346-03-3. Nº 5 (Dez. 2007), p.117-129

NARCISO, Carla Alexandra Filipe. **Espaço público**: ação política e práticas de apropriação. Conceito e procedências. 2008. Lisboa, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras - Departamento de Geografia, 2009.

PEIXOTO, Paula. Centros históricos e sustentabilidade cultural das cidades. **Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**, v. 13, 2017.

PENN, A.; HILLIER, B.; BANISTER, D.; XU, J. Configurational modelling of urban movement networks. **Environment and Planning B: Planning and Design**, v. 25, n. 1, p. 59–84, 1998.

PINTAUDI, S. M. **Os mercados públicos: metamorfoses de um espaço na história urbana**. Scripta Nova. 2006.

PORTAS, Nuno. **Notas sobre a intervenção na cidade existente**. Espaço & Debates, Ano VI, 1986, nº 17: 94-104.

PORTAS, Nuno.; TRAVASSO, Nuno. **As Transformações do Espaço Urbano: Estruturas e Fragmentos**. In: PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João – Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011, p.161-229.

PPS (Project for Public Spaces). **Endless bounty: The transformative benefits of public markets**. 2010. Disponível em: <https://www.pps.org/article/the-benefits-of-public-markets>. Acesso em: 20 de setembro 2020.

QUEIROZ, Thiago Augusto Nogueira de; AZEVEDO, Francisco Fransualdo de. Circuitos da economia urbana: arranjos espaciais e dinâmica das feiras livres em natal-RN. **Sociedade e Território**, Natal, v. 24, n. 1, p. 115-133, jan. 2012.

REZENDE, J.M. **À sombra do plátano**: crônicas de história da medicina. Unifesp, 2009. 408 p.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana. 2ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SÃO LUÍS. Lei nº 3.253 de 29 de dezembro de 1992. **Dispõe sobre o Zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e dá outras providências**. São Luís, dez. 1992

_____. **Plano Diretor Municipal de São Luís**. Secretaria de Planejamento do Governo do Estado do Maranhão. Institui o Plano Diretor de desenvolvimento social e urbano do município e estabelece diretrizes para as leis complementares. São Luís.

SERDOURA, F. **As dimensões do espaço urbano público**. Revista ArtiTextos, Lisboa, v.5, p.149-156, dez. 2007. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/322991903_As_Dimensoes_do_Espaco_Urbano_Publico. Acesso em: 05 set. 2020.

SHAH, Sonia. **Pandemic**: tracking contagions, from cholera to ebola and beyond. New York: Sarah Crichton Books, 2016. 271 p.

SILVA, Diego Vernille da. Mercados Municipais de São Paulo: equipamentos essenciais ou excentricidade urbana?. In: ENANPUR, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais**. Belo Horizonte: ANPUR, 2015. p. 1-12.

SILVA, Patricia. **Um olhar sobre centralidade e urbanidade**: Bairro da Cidade Operária, São Luís, MA. 2016. 94 p. Orientador: Jussara Martins. Monografia (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) – UEMA, São Luís, 2016. Disponível em: <http://www.arquitetura.uema.br/wp-content/uploads/2018/08/UEMA-AU-TCC-2016-SILVA-Um-olhar-sobre-centralidade-e-urbanidade-Bairro-da-Cidade-Operaria-S%C3%A3o-Luis-MA.pdf>. Acesso em: 05 mar 2020.

SOUZA, CMC. **Sob o império da doença: sanear e modernizar a cidade da Bahia**. In: A Gripe Espanhola na Bahia: saúde, política e medicina em tempos de epidemia [online]. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2009, pp. 37-89. História e saúde collection. ISBN: 978-85-7541-538-2. Disponível em: <http://books.scielo.org/id/fv3c6/epub/souza-9788575415382.epub>. Acesso em: 20 de jun. 2020.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**: tradução Anita Dimarco, Anita Natividade. - 1. ed.

- São Paulo: Perspectiva, 2016, p.278

TUCIDIDES. **A guerra do Peloponeso**. Prefácio de Hélio Jaguaribe; tradução do grego e notas de Mário da Gama Kury; 4ª. edição: Brasília: Editora Universidade de Brasília, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2001, xvii + 584 p.; Clássicos IPRI; ISBN: 85-230-0204-9

UJVARI, Stefan Cunha. **A história e suas epidemias**. A convivência do homem com os microrganismos. Rio de Janeiro, Senac Rio; São Paulo, Senac São Paulo, 2003.

VALENTIM, Luís Sérgio Ozório. **Requalificação Urbana, Contaminação do Solo e Riscos à Saúde: um caso na cidade de São Paulo** São Paulo: Annablume: Fapesp, 2007

VARGAS, H. C. **Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: SENAC, 2001. 335p.

_____. **Comércio, espaço público e cidadania**. I Encontro da Associação Nacional de pós graduação e pesquisa em Ambiente e Sociedade. Indaiatuba: ANPAS, 2002.

_____. **Mobilidade Urbana nas Grandes Cidades**. 2008. Disponível em <<http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/08/2008-VARGAS-HelianaComin.-imobilidade-urbana.-URBS-S%C3%A3o-.pdf>>. Acesso em 27 maio 2020.

APÊNDICE

APÊNDICE A - Questionário de pesquisa monográfica para a obtenção de dados sobre o projeto de requalificação dos espaços públicos da feira da Cidade Operária em São Luís – MA.

1 - Gênero:

- Masculino
- Feminino
- Outro

2 – Idade:

- Menor de 18 anos
- 18 – 25 anos
- 26 – 40 anos
- 41 – 60anos
- acima de 60 anos

3 – Em qual bairro você mora?

- Cidade Operária
- Jardim América
- Maiobinha
- Santa Efigência
- Cidade Olímpica
- Jardim Tropical
- Outro:

4 - Com que frequência você frequenta a feira da Cidade Operária?

- Não frequento
- Poucas vezes no ano
- Uma vez no mês
- Uma vez por semana
- Mais de uma vez por semana

5 - Você frequenta a feira como:

- Feirante
- Consumidor
- Apenas como caminho de passagem

6 - Como você se desloca até o local?

- A pé
- Bicicleta
- Moto
- Ônibus
- Carro particular
- Carro lotação
- Outro:

7 - Se você vai de carro ou moto, onde costuma estacionar?

- No estacionamento próximo ao Mercado
- Nas ruas laterais
- Nas Avenidas
- Não vou de carro/moto
- Outro:

8 - Como você avalia a situação da Feira em relação à pavimentação?

Nada satisfeito

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Muito satisfeito

9 - Como você avalia a situação da Feira em relação às calçadas?

Nada satisfeito

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Muito satisfeito

10- Como você avalia a situação da Feira em relação à limpeza?

Nada satisfeito

- 1
- 2

3

4

5

Muito satisfeito

11- Como você avalia a situação da Feira em relação à segurança?

Nada satisfeito

1

2

3

4

5

Muito satisfeito

12- Como você avalia a situação da Feira em relação à acessibilidade?

Nada satisfeito

1

2

3

4

5

Muito satisfeito

13- Como você avalia a situação da Feira em relação à iluminação?

Nada satisfeito

1

2

3

4

5

Muito satisfeito

14- Como você avalia a situação da Feira em relação à drenagem?

Nada satisfeito

1

2

3

4

5

Muito satisfeito

15- Como você avalia a situação da Feira em relação à infraestrutura das barracas?

Nada satisfeito

1

2

3

4

5

Muito satisfeito

16- Como você avalia a situação da Feira em relação à diversidade de Produtos?

Nada satisfeito

1

2

3

4

5

Muito satisfeito

18- Como foi sua relação com a Feira da Cidade Operária durante a Pandemia?

Deixei de ir

Passei a frequentar menos

Continuei indo normalmente

Passei a frequentar mais o local

19- O que você mais gosta na Feira?

20- O que mais te incomoda na Feira?

21- O que você acharia de uma possível restrição do tráfego de veículos na área da feira?

22- Qual a sua expectativa com a obra de ampliação do mercado atualmente em vigor?

- Acredito que vai melhorar muitos dos problemas
- Acredito que vai melhorar alguns problemas
- Acredito que não irá melhorar nem piorar
- Acredito que vai piorar alguns problemas

23- O que você acha que poderia melhorar a situação do local?
