

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

JOÃO VICTOR SOUSA MACIEL

**OS CONDOMÍNIOS FECHADOS E A SEGREGAÇÃO ESPACIAL EM SÃO LUÍS:
uma análise urbanística na região do Anil**

São Luís

2020

JOÃO VICTOR SOUSA MACIEL

**OS CONDOMÍNIOS FECHADOS E A SEGREGAÇÃO ESPACIAL EM SÃO LUÍS:
uma análise urbanística na região do anil**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo, da Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, como requisito parcial para obtenção do título de integração curricular.

Orientador: Prof. Me. Márcio Rodrigo da Silva Pereira.

São Luís

2020

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

Maciel, João Victor Sousa

Os condomínios fechados e a segregação espacial em São Luís: uma análise urbanística na região do Anil. / João Victor Sousa Maciel. ____ São Luís, 2020.

76f.

Orientador: Prof. Me. Márcio Rodrigo da Silva Pereira.
Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Curso de Arquitetura e Urbanismo – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2020.

I. Planejamento urbano – Espaços públicos. 2. Segregação espacial. 3. Condomínios. I. Título.

CDU 711.4(812.1)

JOÃO VICTOR SOUSA MACIEL

**OS CONDOMÍNIOS FECHADOS E A SEGREGAÇÃO ESPACIAL EM SÃO LUÍS:
uma análise urbanística na região do anil**

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: Prof. Me. Márcio Rodrigo da Silva Pereira

Aprovada em ___/___/ 2020.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Me. Márcio Rodrigo da Silva Pereira. (Orientador)

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco

1° Examinador

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco

2° Examinador

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco

À minha mãe,
pela força e potência que me inspiram a ser melhor.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço aos meus pais, pelo amor incondicional e suporte direcionados a minha formação como cidadão e profissional qualificado.

À comunidade ao qual eu direcionei esta pesquisa, pela grande contribuição na aplicação dos questionários acerca do espaço construído na região do Anil e pelas gentilezas do dia-a-dia que só os bairros de periferia podem proporcionar.

À minha prima-irmã Thaís, pelo amor fraterno e pela confiança das confidências trocadas desde a infância. À Júlia Bianca, minha irmã que ganhei da vida, agradeço de maneira inenarrável às trocas e aprendizados que a convivência contigo me concederam. A vida seria mais cinza sem você. Ao amigo Eduan, por fazer despertar o meu lado mais extrovertido, sempre extraindo risadas até nos momentos mais difíceis. À Letícia, por encher nossas reuniões com sua graça e carisma, assumindo a posição conciliadora quando necessário. Aprendi e aprendo todos os dias com vocês, mesmo que à distância.

Aos amigos do curso de Arquitetura e Urbanismo da UNDB, em especial Camila, Ilanna, Narjara, Victoria e Luma, pelas intensas conversas acerca dos percalços da vida e da faculdade. Pelos debates acalorados sobre as questões sociais mais problemáticas do nosso ramo profissional e por apresentarem seus contrapontos. Obrigado por deixarem mais leve a caminhada ao longo da graduação.

E por fim, mas não menos importante, ao Prof. Márcio Rodrigo pela orientação impecável. Muito grato não só pelas trocas durante a construção deste trabalho acadêmico, mas pelas aulas ministradas com grande sabedoria e preocupação em fomentar um pensamento crítico acerca das questões urbanas.

“Existem apenas duas classes sociais, a dos que não comem e a dos que não dormem com medo da revolução dos que não comem.”

Milton Santos

RESUMO

O presente trabalho científico propõe uma análise urbanística na região do Anil frente a implantação de condomínios fechados e os impactos causados por estes aos bairros pré-estabelecidos do entorno. A configuração urbana desse novo núcleo residencial expõe a ocorrência de um fenômeno conhecido como segregação espacial, implicando em diversas problemáticas para a referida área. Faz-se necessário, desta maneira, evidenciar a segregação urbana enquanto um fato comum nacionalmente e de maneira local, tendo em vista as influências do mercado imobiliário para ampliação desses tipos habitacionais em São Luís – MA e suas consequências para a cidade. Trata-se de uma pesquisa descritiva, com caráter quali-quantitativo e foi dividida em 03 etapas: Fundamentação Teórica, Pesquisa de Campo e Análise dos Dados. Foram utilizados alguns métodos aplicados em APO (Avaliação de Pós Ocupação), bem como registros visuais, observação de atividades, entrevistas para aferir a satisfação dos usuários, etc. Pôde-se constatar, portanto, que há uma completa falta de integração entre os bairros da região trabalhada, em especial entre os condomínios fechados e o bairro Pirapora, além da grande subutilização dos espaços públicos existentes. Para tanto, explanar essas questões e evidenciar este caso entre tantos outros na capital maranhense pode ser fundamental para trazer luz às pautas relacionadas a produção do espaço urbano e a importância de se debatê-las, como também propiciar material necessário para uma eventual intervenção urbana na mencionada região.

Palavras-chave: Condomínios Fechados; Segregação Espacial; Espaços Públicos; Mercado Imobiliário; São Luís - MA.

ABSTRACT

The present work proposes an urban analysis in the region of Anil in view of the implementation of condominiums and the impacts caused by these to the pre-established neighborhoods. The urban configuration of this new residential compound exposes the occurrence of a phenomenon known as spatial segregation, which implies in several problems for that area. It is necessary, in this way, to show urban segregation as a common fact nationally and locally, in view of the influences of the real estate market for the expansion of these housing typology in São Luís - MA and its consequences to the city. It is a descriptive research, with a qualitative and quantitative character and was divided into 03 stages: Theoretical Foundation, Field Research and Data Analysis. Some methods applied in POE (Post-Occupancy Evaluation) were used, as well as visual records, observation of activities, interviews to gauge user satisfaction, etc. Therefore, it can be seen that there is a complete lack of integration between the neighborhoods in the region worked on, especially between closed condominiums and the Pirapora neighborhood, in addition to the great underutilization of existing public spaces. Therefore, explaining these issues and highlighting this case among so many others in the capital of Maranhão state can be fundamental to bring light to the guidelines related to the production of urban space and the importance of debating them, as well as providing the necessary information for an eventual urban intervention in the mentioned region.

Keywords: Closed Condominiums; Spatial Segregation; Public spaces; Real estate market; São Luís - MA.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Foto que virou símbolo da desigualdade social entre ricos e pobres em São Paulo, entre a favela de Paraisópolis e o bairro Morumbi	23
Figura 02 - Praça Maria Aragão em São Luís – MA, projetada por Oscar Niemeyer e palco de manifestações culturais e políticas.	26
Figura 03 - Avenida Getúlio Vargas na década de 1960	28
Figura 04 - Ponte do São Francisco na década de 1970	28
Figura 05 - Número de imóveis tipo apartamento por setor censitário no ano de 2010, IBGE, 2000, elaborado por INCID, 2011	31
Figura 06 - Skyline do bairro Renascença e seu principal eixo viário, a Avenida Colares Moreira	31
Figura 07 - Condomínios Eco Space no bairro Cutim Anil, Alameda Jaguarema, em 2019.	32
Figura 08 - Separação do bairro Cutim Anil e Pirapora por muro de arrimo. Condomínio Eco Park ao fundo, 2019	33
Figura 09 - Bairro Anil nos anos 1950	36
Figura 10 - Clube Líteo em 1992.....	38
Figura 11 – Delimitação dos Condomínios Eco Park e Eco Space, vista satélite.....	39
Figura 12 - Limite de bairros pela Prefeitura de São Luís – MA	44
Figura 13 - Mapa de arruamento e bairros de São Luís – MA.....	45
Figura 14 - Mapa de Hierarquização de vias, São Luís – MA.....	45
Figura 15 - Condomínio Eco Park 4	47
Figura 16 - Condomínio Eco Space I.....	47
Figura 17 - Enumeração dos condomínios residenciais do bairro	48
Figura 18 - Mapa de vias da região	48
Figura 19 - Distância de 570 metros entre Eco Space 3 e ponto de ônibus.	49
Figura 20 - Área de Preservação Permanente ao lado dos Condomínios Fechados.	50
Figura 21 - Rede de Internet Subterrânea e Caixa D'água ao fundo.....	53
Figura 22 - Esgoto a céu aberto no bairro Pirapora.....	53
Figura 23 - Parada de ônibus na Avenida Edson Brandão.....	55
Figura 24 - Mercearia em trailer na Rua Presidente Lula	56
Figura 25 - Vazio em meio a Rua do Eco Park.....	57

Figura 26 - Muro de arrimo entre a Rua do Eco Park e a Rua Jaguarema, no Pirapora.	59
Figura 27 - Muro de arrimo entre a Rua do Eco Park e a Rua Jaguarema, no Pirapora.	59
Figura 28 - Acesso entre a Rua Jaguarema e a Rua do Eco Park.	61
Figura 29 – Calçamento nas vias de acesso aos Condomínios.	64
Figura 30 - Rebaixamento de calçadas nas esquinas.	65
Figura 31 - Praça do Eco Park.	66
Figura 32 - Praça na Rua do Eco Park, Condomínio ao lado e Residências no Pirapora ao fundo	66
Figura 33 - Curso D'água em meio a vegetação que circunda o núcleo residencial.	67
Figura 34 - Lado esquerdo da Avenida Edson Brandão	76
Figura 35 - Lado direito da Avenida Edson Brandão	76

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 - Gênero.....	41
Gráfico 02 - Faixa Etária.....	41
Gráfico 03 - Habitação por residência	42
Gráfico 04 - Escolaridade	43
Gráfico 05 - Renda	43
Gráfico 06 - Cor ou Raça.....	44
Gráfico 07 - Infraestrutura Urbana.....	52
Gráfico 08 - Transporte Público.....	54
Gráfico 09 - Tipo de Usuário	56
Gráfico 10 - Espaços Livres: como utilizam?.....	56
Gráfico 11 - Espaços Livres: quais são relevantes para o bairro?.....	58
Gráfico 12 - Muro de Separação dos Condomínios e Bairro Pirapora, como avaliam?	59
Gráfico 13 - Passagem acessível entre os bairros: como os moradores avaliam? ...	60
Gráfico 14 - Sentimento em relação ao bairro: como os moradores avaliam?	62
Gráfico 15 - Implantação dos Condomínios fechados: como os moradores avaliam?	62
Gráfico 16 - Espaços Públicos: como os moradores avaliam?.....	63
Gráfico 17 - Espaços Públicos: são suficientes?	63

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 A SEGREGAÇÃO URBANA.....	18
2.1 A morte do espaço público e sua privatização	24
3 O MERCADO IMOBILIÁRIO E A VERTICALIZAÇÃO EM SÃO LUÍS - MA.....	27
4 DO CUTIM AO BAIRRO ANIL: contexto histórico da região	33
5. DIAGNÓSTICO DA ÁREA DE ESTUDO	39
5.1 Fatores Socioeconômicos	40
5.2 Localização e Área de Abrangência.....	43
5.3 Terreno e suas condicionantes.....	46
5.3.1 Legislação Urbanística e Condominial	49
5.3.2 Infraestrutura Urbana	50
5.3.3 Uso e Ocupação do solo	54
5.3.4 Espaços Públicos	62
5.3.5 Legislação Ambiental	66
6 CONCLUSÃO	67
REFERÊNCIAS.....	70
APÊNDICE.....	73

1 INTRODUÇÃO

A produção do espaço urbano tornou-se um tema muito presente nas narrativas da sociedade atual, pois este está diretamente relacionado ao seu modo de viver e de se relacionar. A moradia é uma das necessidades básicas do homem e imprescindíveis para a sua dignidade, impondo assim toda a população a ocupar espaços, mesmo que esses não sejam de todo agradáveis. Muitos urbanistas como Maricato (2003, p. 154) expõe o sistema capitalista como corresponsável por essa conjuntura, onde a terra passa a virar mercadoria e objeto de disputas nos diversos segmentos sociais e, portanto, o domínio desses territórios e suas regras tornam-se restritas ao mercado imobiliário, responsável pela difusão em massa dos condomínios fechados, objeto de estudo no presente trabalho.

Em meados de 2010 começaram a ser implantados novos condomínios residenciais na região do Anil, urbanizando uma área do que havia restado das antigas quintas¹ dessa região. Essa gleba ainda não explorada na época estava envolta de bairros já estabilizados há muito tempo nesse território, a exemplo dos bairros Santo Antônio e Sítio Pirapora. Isso acarretou uma mudança drástica na dinâmica deste setor, bem como inchaço da estrutura viária, maior demanda no comércio local e por transporte público, entre outros; afetando a vida de todos os moradores já instalados ali há décadas.

Totalizam atualmente onze condomínios multifamiliares neste espaço, conformando assim praticamente um novo bairro. Devido a essa nova configuração, começaram a surgir situações comuns deste tipo de empreendimento, bem como ruas isoladas entre muros, priorização do uso de automóveis em detrimento aos pedestres e a constante sensação de insegurança dos mesmos em caminhar pelas ruas ociosas. Uma matéria jornalística de 2016 do portal Imirante alerta para a reclamação dos moradores sobre a insegurança e má iluminação dessa região, convivendo com o constante medo de serem assaltados. Segundo o jornalista Paulo de Tarso Júnior, “o problema se agrava após às 18h, quando a iluminação pública nas

¹ Propriedade rural; CHÁCARA; SÍTIO. Disponível em: < <http://www.aulete.com.br/quinta>>.

ruas é considerada precária pelos moradores, que precisam conviver com a escuridão e o medo para chegarem às suas casas” (IMIRANTE, 2016, p. 1).²

Outro fator importante para se frisar é a falta de integração dos condomínios com os bairros preexistentes do entorno, evidenciando a segregação espacial ocasionada na área. Estes residenciais fechados estão inseridos no bairro Santo Antônio, embora não haja qualquer permeabilidade entre ambos. O bairro Cutim Anil está limítrofe aos condomínios e fornece o escoamento de sua avenida principal (Av. Edson Brandão) para as ruas internas destes, o que possibilita uma mínima relação direta. O bairro Pirapora certamente foi o mais afetado por essa nova conformação urbana. Há uma separação deste com as ruas de acesso aos condomínios por um grande muro de arrimo, impedindo o acesso desse contingente populacional à Avenida Edson Brandão, principal eixo viário das imediações. Considerando a concepção da construtora, pode-se inferir que não houve preocupação com o ambiente construído a sua volta e as consequências de suas decisões em cercear o direito de ir e vir desses indivíduos.

Em face das problemáticas no que tange os condomínios fechados, a segregação espacial e o descaso com o espaço público e sua decorrente degradação no bairro Santo Antônio - no entorno dos condomínios multifamiliares e o bairro do Pirapora e Cutim Anil -, torna-se necessário frisar a importância de se colocar em pauta o espaço público como um direito de cidadania, reforçando as relações sociais entre as diferentes classes ali inseridas e a presença constante de transeuntes nesses espaços exteriores.

Diante disso, a pesquisa possui como questão central os condomínios fechados e a segregação espacial no bairro Pirapora, a morte do espaço público e as influências do mercado imobiliário para expansão urbana e verticalização da cidade de São Luís do Maranhão. Para resolver essas questões, deve haver uma completa reversão nos modos de produzir a cidade, superando algumas questões como a não aplicação correta dos planos urbanísticos tanto no âmbito federal, estadual, como também municipal. E, priorizando a diversidade de usos por meio das diversas funções como moradia, comércio, lazer, serviço, etc; no intuito de evitar uma cidade seccionada, trazendo maior segurança e vivacidade ao ambiente urbano.

² IMIRANTE. 2016. Disponível em: <<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2016/11/02/inseguranca-e-iluminacao-ruim-viram-motivo-de-reclamacao.shtml>> Acesso em: 10 mar. 2020.

O objetivo geral desse TCC é analisar o impacto da implantação dos condomínios fechados na região do Anil, compreendendo os bairros Santo Antônio, Cutim Anil e Pirapora. Como objetivos específicos, são apresentados:

- Realizar levantamento bibliográfico percebendo a formação da segregação urbana no Brasil e sua relação direta com os condomínios fechados, discutindo a questão da morte dos espaços públicos na cidade e sua gradual privatização.
- Contextualizar a influência do Mercado Imobiliário para expansão urbana e verticalização de São Luís.
- Analisar a conformação urbana do bairro desde seus primórdios aos dias atuais, verificando as mudanças positivas e negativas.
- Identificar o perfil socioeconômico da população, bem como entender os conflitos presentes no bairro.

Em seu livro, *Cidade para pessoas*, Jah Gehl (2010, p. 97) cita as visões idealistas entorno das cidades seguras, pautada na importância da segurança das ruas por meio da criação de cidades funcionais e convidativas às pessoas, numa sociedade aberta onde todos os grupos sociais convivem no mesmo espaço da cidade diariamente. No entanto, Gehl (2010, p. 97) reconhece que em muitas sociedades urbanas as desigualdades sociais são gritantes, dando vazão para os altos índices de criminalidade e às tentativas de proteger-se da violência urbana através da privatização das habitações, vide os condomínios fechados pautados neste estudo em questão.

Ao vivenciar empiricamente os conteúdos já elencados no bairro Anil, constatou-se que havia vasto acervo teórico para analisar essas problemáticas e trazer luz a esses temas, o que pode ser crucial para a manutenção do espaço urbano discutido neste estudo.

Em relação à metodologia, a pesquisa é descritiva, possui caráter qualitativo e foi dividida em 03 etapas: Fundamentação Teórica, Pesquisa de Campo e Análise dos Dados. Foram utilizados alguns métodos aplicados em APO (Avaliação de Pós Ocupação), bem como registros visuais, observação de atividades, entrevistas para aferir a satisfação dos usuários, entre outros. Na fundamentação teórica foram abordados conceitos acerca da disseminação dos condomínios fechados na cidade e suas problemáticas, bem como a conseqüente segregação espacial ocasionada pelos

mesmos, além das questões relacionadas a morte dos espaços públicos, o uso pedonal e a diversidade de funções na cidade. Foram analisados também o mercado imobiliário e suas influências na expansão e verticalização de São Luís, além de fazer um resgate do bairro Anil desde seus primórdios até os dias atuais.

A coleta de dados ocorrerá através de livros adquiridos pelo autor que tratam das seguintes temáticas: o mercado imobiliário, expansão urbana de São Luís, segregação socioespacial, o espaço público urbano, dentre outros. Também será fundamental para a pesquisa a contribuição de artigos, monografias, dissertações de mestrado, teses de doutorado, entre outros referenciais confiáveis encontrados na internet.

Em relação ao diagnóstico da área de estudo será necessário apresentar a localização e o contexto em que está inserido a pesquisa em questão, fazendo entender-se o porquê da análise e qual a importância dela. Para tanto, traçar um diagnóstico dessa região buscando conhecer suas problemáticas e potenciais pode ser fundamental para viabilizar uma eventual requalificação urbana dessa área, movimentando economia, melhorando a qualidade dos espaços públicos e integrando de forma saudável essa população no tecido urbano. O levantamento de campo se dará através de entrevistas online com os moradores por meio da plataforma Google Formulário.

Para a coleta dos dados, os aspectos quantitativos e avaliações qualitativas farão parte dos questionários a fim de descobrir os dados socioeconômicos das pessoas, o perfil destas e a percepção dos usuários em relação ao local da intervenção. Através da realização dessa pesquisa e divulgação dos dados obtidos, o que se espera é que haja a minimização dos danos causados pela segregação urbana no bairro e ociosidade dos espaços públicos, fornecendo material necessário para trazer maiores investimentos e ações de requalificação e revitalização urbana.

No segundo capítulo são tratadas questões acerca da segregação urbana, como ela se dá e de que forma se relaciona aos condomínios fechados, passando pelas esferas econômica, política e social. Foram apresentados também de que forma esses fenômenos se deram em São Luís – MA, além de problematizar questões como a morte dos espaços públicos e a gradual privatização destes depois do advento dos condomínios residenciais fechados.

No terceiro capítulo são analisados os impactos da atuação do mercado imobiliário na expansão urbana de São Luís e de que forma ela corrobora com a disseminação de condomínios fechados e conseqüentemente com a perpetuação de da segregação espacial.

No quarto capítulo será trazido à tona o contexto histórico do Anil, bairro do estudo em questão, entendendo como se deu sua construção e expansão ao longo do tempo. Assim podemos perceber como a cidade mudou suas dinâmicas de urbanização e produção dos espaços utilizando o exemplo local deste bairro.

No quinto capítulo será evidenciado o Diagnóstico da área trabalhada e todos os itens necessários para a melhor realização do estudo, bem como: fazer levantamento fotográfico urbanístico, analisar o contexto e localização onde está inserida a pesquisa, verificar as legislações a serem trabalhadas e confecção de pesquisa de campo quantitativa e qualitativa baseada nos questionários aplicados.

Por fim, espera-se que este TCC possa contribuir com os debates acerca da produção do espaço urbano e suas problemáticas, comprovando que este caso não é pontual na cidade de São Luís, mas que faz parte de um sistema complexo e que merece ser discutido para assim conseguirmos elucidar alguns impasses. Ademais, tornar essa pesquisa colaborativa e fazê-la retornar para a comunidade deste estudo é o que há de mais valioso, além de poder fomentar intervenções urbanas importantes para o cuidado com o bairro e o bem-estar da população.

2 A SEGREGAÇÃO URBANA

A segregação urbana, também conhecida como segregação socioespacial refere-se à periferização ou marginalização de determinadas pessoas ou grupos sociais por fatores econômicos, culturais, históricos e até raciais no espaço urbano. Os principais exemplos disso no Brasil são os aglomerados subnormais, habitações em áreas de risco, cortiços, entre outros. “A segregação urbana ou ambiental é uma das faces mais importantes da desigualdade social e parte promotora da mesma” (MARICATO, 2003, p. 151).

Rodrigues (2007, p. 74) revela que, por estarmos inseridos dentro da lógica do capitalismo, podemos dizer que essa desigualdade social é fruto do processo de

urbanização capitalista, pois esta, baseada no capital e consumo, dependem da perpetuação dessa desigualdade como condição para continuar reproduzindo seus mecanismos de acumulação. Esses mecanismos, segundo Rodrigues (2007, p. 74), se apresentam por meio da:

[...] cidade mercadoria, da exploração e da espoliação da força de trabalho, da acumulação desigual no espaço, da presença e da, aparentemente paradoxal, ausência do Estado capitalista no urbano.

Santos (1993, p. 10) enfatiza que este processo de urbanização brasileiro evidencia uma crescente associação com a pobreza; e as grandes cidades passam, cada vez mais, a serem palco disso. “A cidade [...], está desse modo fadada a ser tanto o teatro de conflitos crescentes como o lugar geográfico e político da possibilidade de soluções” (SANTOS, 1993, p. 11).

Villaça (2011, p. 37) reforça que nenhum aspecto da sociedade brasileira poderá ser compreendido sem considerar a enorme desigualdade econômica e de poder político que ocorre em nosso meio social. Para o autor, o maior problema do Brasil não passa apenas pela pobreza extrema, mas pela desigualdade e a injustiça a ela associada.

Por isso, torna-se importante analisar a segregação dentro do contexto urbano, pois esta configura-se como a mais importante manifestação da desigualdade operante em nossa sociedade. E, de acordo com Villaça (2011, p. 37), no caso das metrópoles, o enorme desnível existente entre os mais ricos e os mais pobres caracteriza eminentemente essa segregação urbana e sua consequente desigualdade.

Há de se reconhecer que quanto mais espaço urbano se produz mais elevado se torna o valor da terra, evidenciando a expulsão das classes mais desfavorecidas às áreas precárias e menos estruturadas. Conforme o discurso hegemônico, o Estado parece estar aquém da produção e reprodução dos conflitos originados pela desigualdade socioespacial, os quais acredita-se que poderão ser solucionados com desenvolvimento econômico e planejamento territorial urbano. Rodrigues (2007, p. 75) frisa que de acordo com a narrativa da classe dominante, o desenvolvimento advém dos agentes tipicamente capitalistas juntamente com o Estado; e tudo que estiver fora desse esquema de produção, bem como os

trabalhadores que autoconstróem, vivem em favelas, acomodam-se em ocupações coletivas, parecem ser os grandes causadores dos problemas urbanos.

Entretanto, em contraposição ao discurso dominante, Maricato (2011, p. 48) demonstra que “planejamento é competência do Estado e este é a expressão das classes dominantes, daí a impossibilidade do planejamento democrático e igualitário.” O Estado atende aos interesses da elite brasileira, no momento em que concentra a infraestrutura urbana em determinados bairros, tornando-os mais atrativos, inclusive para o capital imobiliário.

Ermínia Maricato alerta ainda sobre a distância entre plano e gestão que segundo a mesma, se presta ainda ao papel ideológico de encobrir com palavras práticas e conceitos modernos. Conforme Maricato (2011, p. 116), dentre essas práticas arcaicas podem ser elencadas:

- a) as obras são definidas pelas megaempreiteiras que financiam as campanhas eleitorais;
- b) as localizações dessas obras se submetem à lógica da extração de renda imobiliária e do bem-estar da “cidade oficial”;
- c) o conjunto delas se configura por um cenário segregado marcado por simbologia exclusiva;
- d) as leis se aplicam a apenas uma parte da cidade, cuja fiscalização é discriminatória;
- e) a política habitacional inexistente ou é constituída apenas por ações pontuais compensatórias.

Nesse sentido, a reprodução do espaço através de políticas públicas e projetos de intervenção seletivos, visando somente o bem-estar da chamada “cidade oficial” forja a conformação de um “novo lugar”. Bem como cita Alvarez (2012, p. 72) esse “novo lugar” representa a produção dos condomínios de alto padrão, edifícios corporativos, centros de entretenimento, produção de habitação em larga escala; dando vazão para a valorização imobiliária, criando novas centralidades e agravando ainda mais a segregação.

“Toda exclusão social só é possível a partir de uma dominação e esta é uma dominação política, ideológica e, principalmente econômica” (VILLAÇA, 2003, p. 1). Villaça (2003, p. 1) assinala que o mercado é o principal instrumento de dominação e exclusão econômica, quase sempre apresentando uma manifestação espacial, sendo esta uma manifestação de segregação. O mercado imobiliário pode ser um dos fortes elementos produtores dessa segregação.

Já no âmbito político, a segregação é produto e produtora do conflito social.

Rodrigues (2007, p. 79) aponta que a desigualdade socioespacial se aguça com a chamada acumulação flexível do capital e predomínio do neoliberalismo³. A adoção dessa cartilha neoliberal acentua a desigualdade com a precarização das relações de trabalho, privatização de serviços públicos, o acesso focalizado aos setores de equipamentos e meios de consumo coletivo. A transformação da coisa pública em privada, sendo resolvida pelo mercado, consegue intensificar ainda mais as desigualdades socioespaciais. Essa corrente político-econômica teve seu auge na década de 1980 do século XX, também conhecida como década perdida em se tratando da Economia, devido à forte crise financeira ocasionada por essas políticas na América Latina.

Portanto, sabendo-se que esta reorganização espacial está pautada na necessidade da segregação urbana e se interliga diretamente com as bases econômica e política, Rolnik (1995, p. 52) nos fala que, do ponto de vista econômico, essa segregação se relaciona com a mercantilização e monetarização dos bens necessários para a vida cotidiana e, a moradia está inclusa nesse sistema.

Teresa Caldeira (1997, p. 156) alega que a maneira que a segregação social se inscreve no espaço das cidades variam historicamente. Apesar de expor neste trabalho sobre a escalada da segregação urbana em São Paulo, fazendo um comparativo com a cidade de Los Angeles, a autora sugere que “[...] o caso extremo de segregação espacial de São Paulo ajuda a detectar um padrão que vem se espalhando por cidades do mundo todo, entre elas Los Angeles” (CALDEIRA, 1997, p. 156). Sendo assim, pode-se traçar um comparativo deste fenômeno ocorrido em São Paulo com a cidade de São Luís do Maranhão, objeto de estudo neste trabalho em questão.

Caldeira (1997, p. 156) revela que para se definir um padrão de segregação houveram quatro diferentes processos de mudanças urbanas. A primeira corresponde

³ Neoliberalismo é a resposta à crise do capitalismo decorrente da expansão da intervenção do Estado, antagônica à forma mercadoria, ainda que necessária para sustentá-la. Após alguns anos de diagnóstico e de tateações (Crozier *et alii*, 1975), o **neo** toma forma no final da década de 1970 como 'Reaganismo' e 'Thatcherismo', e consiste essencialmente em uma tentativa de recompor a primazia, e recuperar o âmbito, da produção de mercadorias. Renegando as formas socialdemocratas que acompanham o estágio intensivo, nega a crise estrutural e histórica do capitalismo e se volta às origens desse, do tempo do liberalismo -- daí o nome de neoliberalismo. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/c_deak/CD/4verb/neolib/index.html> Acesso em: 20 abr. 2020.

a crise econômica de 1980 já ressaltada anteriormente, com extrema recessão econômica, altas taxas de inflação, desemprego e aumento significativo da pobreza.

A segunda diz respeito ao processo de abertura e consolidação democrática nos anos 1980, após longos anos de ditadura, quando os movimentos sociais começaram a se articular e exigir do governo medidas para fazer regularizações fundiárias em seus bairros e melhorias da estrutura urbana. No entanto, isso acarretou numa gradual gentrificação desses bairros e a população empobrecida foi empurrada para favelas e cortiços (CALDEIRA, 1997, p. 157).

A terceira mudança remete ao processo de terceirização das atividades econômicas, quando São Paulo passa a ser um centro financeiro e há valorização de áreas mais distantes e degradações de outras que eram valorizadas, como a região central (CALDEIRA, 1997, p. 158).

A quarta e última mudança está mais próxima diretamente do novo padrão de segregação residencial: o crescimento do crime violento e o medo. Assim, as barreiras entre Público e Privado se tornaram cada vez mais palpáveis, depois que os cidadãos começaram a adotar estratégias de proteção e securitização, propiciando rigorosamente a modificação da paisagem urbana (CALDEIRA, 1997, p. 158).

Dentre os vários elementos em alteração na cidade, os enclaves fortificados conseguiram induzir ainda mais a manifestação da segregação e aparecem então como alternativa para moradia, trabalho, lazer e consumo para as classes médias e altas. Segundo Caldeira (1997, p. 159) este elemento transformador mantém a mesma característica básica em todos os tipos:

São propriedades privadas para uso coletivo; são fisicamente isolados, seja por muros, espaços vazios ou outros recursos arquitetônicos; estão voltados para dentro, e não para a rua; são controlados por guardas armados e sistemas de segurança privada que põem em prática regras de admissão e exclusão.

Deste modo, os enclaves se dispõem a atender as demandas de um grupo social homogêneo, de maneira geral as classes mais abastadas, que podem pagar por eles. No entanto, mesmo que estejam inclinados a serem espaços para as classes médias e altas, Caldeira (2000, p. 259) afirma que esses empreendimentos podem estar situados em áreas rurais ou mesmo na periferia, ao redor de favelas e casas autoconstruídas.

Figura 01 - Foto que virou símbolo da desigualdade social entre ricos e pobres em São Paulo, entre a favela de Paraisópolis e o bairro Morumbi.



Fonte: Tuca Vieira, 2004.⁴

A transformação dos enclaves fortificados em espaços de prestígio exigiu algumas mudanças importantes nos valores das classes altas. “Pela primeira vez algo como o subúrbio americano tornou-se popular entre a elite, e a distância do centro foi ressignificada para conferir status em vez de estigma” (CALDEIRA, 2000, p. 260). Dessa maneira, a ideia de centralidade no contexto urbano vai sendo norteadá pelo mercado e concomitantemente ao Estado e seus serviços públicos que se deslocam de acordo com os interesses desse mercado e das elites, dando ainda mais força a perpetuação de desigualdades no meio urbano.

O autor Santos (2010, p. 39) argumenta que o pensamento moderno ocidental opera hoje mediante o que ele chama de “linhas abissais”, dividindo o mundo humano do sub-humano. “A negação de uma parte da humanidade é sacrificial, na medida em que constitui a condição para a outra parte da humanidade se afirmar enquanto universal” (SANTOS, 2010, p. 39). Segundo ele, as cidades passam a se dividir em zonas civilizadas e zonas selvagens, esta última pode ser facilmente exemplificada pelas “favelas” no Brasil, que são alvos cotidianos de perseguições por parte do Estado.

Em vista disso, Santos (2010, p. 49) sugere que no pensamento abissal moderno, o Estado passa a ser chamado para lidar com os cidadãos através da lógica

⁴ ARCHDAILY, 2020. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/934485/como-a-violencia-urbana-moldou-as-cidades-brasileiras/5e56eaa16ee67e70000f9-como-a-violencia-urbana-moldou-as-cidades-brasileiras-imagem>>. Acesso em: 12 abr. 2020.

da violência, como se estes fossem “não-cidadãos” e se tratassem assim de selvagens coloniais.

2.1 A morte do espaço público e sua privatização

Segundo os ideais do chamado “novo urbanismo” de Jane Jacobs (2000), é importante que se mantenha a diversidade de usos para entender a complexidade das cidades, sendo possível dar vivacidade ao ambiente urbano por meio das diversas funções como comércio, lazer, serviço, entre outros.

Seja de que espécie for, a diversidade gerada pelas cidades repousa no fato de que nelas muitas pessoas estão bastante próximas e elas manifestam os mais diferentes gostos, habilidades, necessidades, carências e obsessões. (JACOBS, 2000, p. 161).

Desta forma, cria-se o efeito de prevenção à criminalidade através da vida na rua, na diversidade de funções das edificações, dos cuidados dos moradores para com o entorno e o espaço comum, bem como na variedade socioeconômica desses habitantes, convivendo todos no mesmo espaço.

Entretanto, o que se consegue perceber cada vez mais nas cidades é a criação de nichos sociais, não havendo uma mistura de classes e culturas distintas nos espaços públicos, ocasionando uma perda da vida comunitária em meio à diversidade.

De acordo com Rolnik (1988, p. 51) os condomínios fechados induzem a manifestação da segregação, através dos seus muros, controles de segurança, etc. Esta nova organização espacial tem impactos extremamente negativos para a cidade e as pessoas que nela vivem, dentre eles a subutilização dos espaços públicos tal como frisa a autora: “[...] a história da segregação espacial se liga à história do confinamento da família na intimidade do lar, que, por sua vez, tem a ver com a história da morte do espaço da rua como lugar de trocas cotidianas, espaço de socialização” (ROLNIK, 1988, p. 51).

Em dado momento de seu livro “Espaço público: do urbano ao político”, Sérgio Luís Abrahão versa sobre as observações de Carlos Nelson dos Santos para com os chamados “condomínios exclusivos”. Nestes, os espaços de uso público, como ruas, praças e parques, eram propriedades privadas coletivas. Bem como cita Santos (1981 apud ABRAHÃO, 2008, p. 137) nos condomínios, os moradores eram

organizados como uma unidade de vizinhança, ou um conjunto de unidades, numa falsa percepção de pequena cidade, assim a diversidade, tida por ele como condição indispensável para a produção urbana tanto em nível material quanto simbólico, eram cuidadosamente deixadas para além dos muros.

Dessa maneira, Abrahão (2008, p. 138) relata que o espaço da cidade ocupado pelos condomínios fechados perde sua característica mais específica: não tinha significado coletivo, nem possibilitava nesse espaço as diversas apropriações. Nesses condomínios exclusivos, os espaços de uso comum tinham proprietários preestabelecidos, o que transformava o que era para ser público em privado. “Tornavam-se significantes sem significado, não propiciavam nem prometiam mudanças” (ABRAHÃO, 2008, p. 138).

Do ponto de vista político, Santos (1981 apud ABRAHÃO, 2008, p. 141) acreditava que apenas com a criação de espaços públicos democráticos seria possível fazer com que os desassistidos pudessem ser ouvidos em suas reivindicações de direitos sobre a cidade, de forma contrária ao habitual autoritarismo da nossa sociedade nos anos de ditadura e mesmo atualmente.

O pesquisador Silva (2009, p. 14) nos fala que o centro das cidades brasileiras e seus espaços públicos, por possuírem hoje forte tendência monofuncional (comércio) e apresentarem grande concentração de grupos sociais homogêneos, manifestam uma dimensão política enfraquecida, por não serem mais lugares que se caracterizam pelas tensões e conflitos, mesmo num momento de grande desigualdade social em que vivemos.

O espaço público do ponto de vista político está imbricado a noção de liberdade. “No pensamento grego, a condição humana se realiza na política, na esfera pública. A liberdade e democracia só existe a partir da existência do espaço público” (SILVA, 2009, p. 12).

Na visão de Chauí (1999 apud ABRAHÃO, 2008, p.30) a hegemonia política e econômica neoliberal consegue acentuar o declínio do espaço público e sua relação com a democracia, devido ao autoritarismo das instituições e hierarquização das relações sociais, onde se observa o prevaletimento do privado em relação ao público. Um exemplo dessa hierarquia são as relações de subserviência no trabalho tão comuns no Brasil.

“O exercício da democracia é a luta permanente dos sujeitos contra a lógica dominante dos sistemas” (DUPAS, 2005, P. 34). O autor nos relata que esse espaço

de liberdade está se reduzindo cada vez mais a um ato de consumo, ao passo em que se rompe as relações entre Estado e sociedade civil. A democracia passa a ser ameaçada pelo individualismo das pessoas e o seu confinamento no lar, deixando que a vida social seja construída pelos aparelhos de gestão pública junto ao mercado imobiliário, forjando uma falsa ideia de coletividade dentro de seus muros.

Figura 02 - Praça Maria Aragão em São Luís – MA, projetada por Oscar Niemeyer e palco de manifestações culturais e políticas.



Fonte: Rômulo Marques, 2016.⁵

Em meio a isso, Gomes (2010, p. 182) menciona em seu livro *A Condição Urbana: ensaios de geopolítica na cidade*, que esse emuralhamento da vida social pode acentuar o individualismo nas pessoas, diminuindo os laços de vizinhança, além é claro das novas tecnologias e formas de comunicação à distância com os smartphones e computadores. Em relação a mobilidade, depende-se cada vez mais dos automóveis para conseguir vencer as grandes distâncias promovidas pela expansão urbana rodoviarista e zoneada. O uso pedonal é cada vez mais desencorajado, tanto pela sensação de insegurança com ruas vazias e entremuros quanto pelas risíveis larguras das calçadas, que se fecham cada vez mais para dar lugar a novas faixas de rolamento para os carros.

Por conta desse confinamento das pessoas em suas residências e o desuso dos espaços públicos, Gomes (2010, p. 185) relata que a outra consequência desse processo é que, ao tornar-se abandonado, este passa a ser ocupado por

⁵ ARCHDAILY, 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/798537/classicos-da-arquitetura-memorial-maria-aragao-oscar-niemeyer>>. Acesso em: 30 abr. 2020.

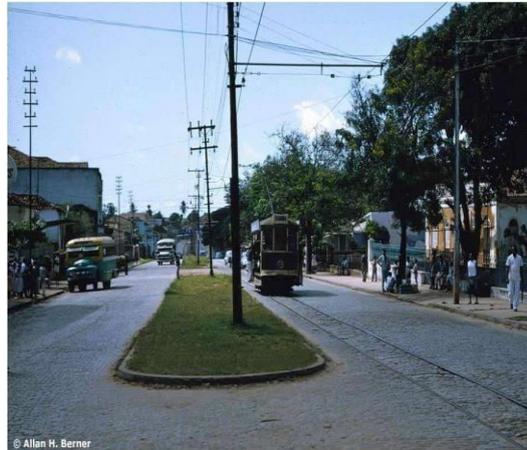
pessoas de baixo poder aquisitivo ou em situação de rua. “[...] no Brasil, a ideia de coisa pública se confunde, em grande medida, com algo de baixa qualidade ou de uso exclusivo das camadas populares [...]” (GOMES, 2010, p. 185).

3 O MERCADO IMOBILIÁRIO E A VERTICALIZAÇÃO EM SÃO LUÍS - MA

Tal como mencionado no capítulo anterior a respeito da experiência de São Paulo e seus processos de expansão urbana, a capital maranhense trilhou um caminho parecido para traçar a produção do seu espaço urbano. Burnett (2011, p. 18) nos mostra, em seu livro *São Luiz por um triz: escritos urbanos e regionais*; que a decadência do centro da cidade passa por processos paulatinos ao longo do século XX, quando a elite ludovicense começa a incomodar-se com a obsolescência arquitetônica da região e da mistura de classes e funções. Desse modo, as classes altas se articulam para explorar outras localidades.

Por conta das delimitações geográficas impostas pelos rios Anil e Bacanga, a expansão urbana segue pelo antigo Caminho Grande, inaugurado pelo interventor Paulo Ramos como Avenida Getúlio Vargas na década de 1930, bem como observa-se na Figura 03. Esse novo fluxo de crescimento da cidade representa o primeiro a se estabelecer fora do Centro Histórico, passando pelos bairros do Monte Castelo, João Paulo até chegar no Anil, bairro este que será o ponto central no presente estudo. Burnett (2011, p. 63) ressalta que a cidade manterá seu crescimento direcionado nesse sentido pelos próximos 30 anos, com o deslocamento de uma parcela da camada mais rica da população que ali construiu novas tipologias arquitetônicas e marcam a paisagem desses bairros até os dias atuais.

Figura 03 - Avenida Getúlio Vargas na década de 1960.



Fonte: Allan H. Berner, 2017.⁶

Essa expansão urbana atingiu seu ápice durante os governos militares nos anos 1960 e 1970, quando houve a destinação de verbas do Banco Nacional de Habitação (BNH) para a conformação de novos territórios na cidade e a construção das pontes Caratatiua e São Francisco, ambas possibilitando cruzar o rio Anil (BRUNETT, 2011, p. 67).

Figura 04 - Ponte do São Francisco na década de 1970.



Fonte: Rosila Dino, 2019.⁷

⁶ Facebook Minha Velha São Luís, 2017. Disponível em: <<https://www.facebook.com/MinhaVelhaSaoLuis/photos/a.215363145259620/1307592266036697/?type=3&theater>>. Acesso em: 02 mai. 2020.

⁷ Facebook Minha Velha São Luís, 2019. Disponível em: <<https://www.facebook.com/MinhaVelhaSaoLuis/photos/a.215363145259620/2138153352980580/?type=3&theater>>. Acesso em: 02 mai. 2020.

Assim sendo, a configuração espacial da cidade vai seguindo o caminho das elites com o auxílio do Estado, e então essa nova “centralidade” passa a ficar cada vez mais longe dos pobres. “A degradação física da área central atinge seu ponto de ruptura com o Plano Diretor e Zoneamento de 1992 quando, nas regiões litorâneas e seu entorno, o gabarito das edificações salta de 6 para até 15 pavimentos” (BURNETT, 2011, p. 21).

Após grandes investimentos do poder público para a conformação dos novos territórios e também com o título de Patrimônio da Humanidade no Centro Histórico, concedido pela UNESCO, a crise se agrava. O abandono do Centro se consolida com a decisão das autoridades de levar os aparelhos do poder executivo, legislativo e judiciário para a região litorânea, conformando o novo espaço das elites e tida como nova centralidade urbana, graças aos símbolos do Estado (BURNETT, 2011, p. 22).

Silva (2013, p. 9) mostra que esse destino já havia sido traçado no Plano de Expansão de 1958 do engenheiro Ruy Mesquita, onde havia sido designado as zonas residenciais de luxo próximas ao mar e ao redor da Laguna da Jansen, um parque cercado por uma ciclovia. Em 1974, quando houve a elaboração do Plano Diretor de São Luís pôde-se observar os mesmos vetores de crescimento apresentados por Mesquita no Plano de Expansão, como por exemplo, as já citadas zonas de luxo compostas pelas áreas norte e litorâneas da cidade. Ou seja, não há como negar as influências do pensamento do engenheiro na conformação do espaço urbano atual de São Luís (SILVA, 2013, p. 10).

Do mesmo modo, Barbosa (2016, p. 2) evidencia que no ano de 2006 ocorreu uma revisão do Plano Diretor de 1992, assegurando uma revisão e melhorias dos instrumentos reguladores do uso do solo urbano. Apesar disso, a cidade de São Luís apresenta expansão urbana fragmentada, com problemas visíveis atualmente, principalmente no que diz respeito a questão do uso do solo urbano e na malha viária (BARBOSA, 2016, p. 2).

Por conseguinte, Maricato afirma que o mercado residencial privado dentro da legalidade no Brasil possui pouca abrangência. “A maior parte da produção habitacional no Brasil se faz à margem da lei, sem financiamento público e sem o concurso de profissionais arquitetos e engenheiros” (MARICATO, 2003, p. 151).

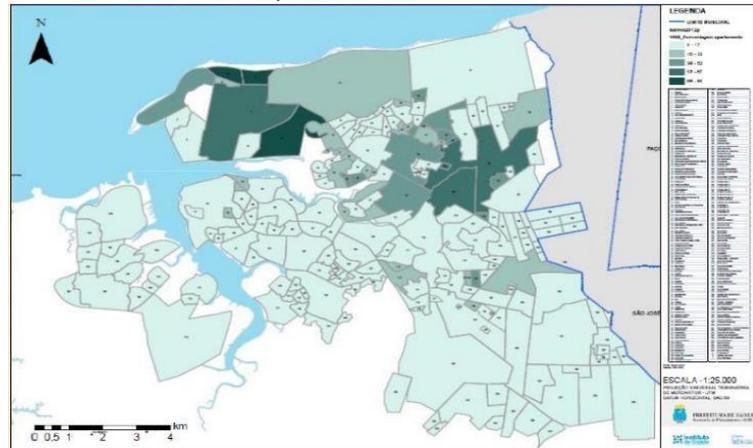
Nesse contexto, a reprodução dos aglomerados subnormais na cidade esteve presente. Tiers (2016, p. 8) aponta que em razão deste fato, resultou no surgimento de grande número de bairros em áreas distantes e adjacentes ao Centro Histórico de São Luís, nos quais nos dias de hoje reside grande contingente de pessoas com menor poder aquisitivo na cidade. Em contrapartida, na região Norte da Ilha de São Luís, nos bairros próximos à praia consolidou-se um padrão de condomínios verticais e do novo modo de vida e de consumo das camadas mais altas da sociedade ludovicense.

No Brasil, a verticalização é apontada como uma das mais vorazes do mundo e configura-se como inerente ao processo de urbanização nas cidades. A definição do investimento público em infraestrutura e equipamentos urbanos configura-se como sendo decisiva na lógica do mercado imobiliário, ao passo em que esses investimentos valorizam certas localizações.

O acesso à moradia está ligado ao seu preço, que, por sua vez, depende da sua localização na cidade. Quando alguém compra uma casa, está comprando também as oportunidades de acesso aos serviços coletivos, equipamentos e infraestrutura. Está comprando a localização da moradia, além do imóvel propriamente dito (MARICATO, 1997, p. 43).

Em São Luís, essa verticalização apresenta variações de acordo com essa premissa apresentada. Nas localidades onde há maior disponibilidade de infraestrutura urbana e equipamentos, a verticalização com gabaritos acima dos 10 andares é mais visível e densa nos bairros, a exemplo da Ponta D'areia, Ponta do Farol, Renascença, Calhau, etc. Os promotores imobiliários junto ao Estado fazem de tudo para tornar essa região a mais cosmopolita possível, ao bel prazer da burguesia local.

Figura 05 - Número de imóveis tipo apartamento por setor censitário no ano de 2010, IBGE, 2000, elaborado por INCID, 2011.



Fonte: Thiers Fabrício Santos Tiers, 2017.⁸

Como se pode observar na Figura 05, há grande incidência de residenciais verticalizados no eixo litorâneo, nos bairros citados anteriormente. Observa-se através das manchas em verde escuro maior nível de densidade destes.

Figura 06 - Skyline do bairro Renascença e seu principal eixo viário, a Avenida Colares Moreira.



Fonte: Meireles Junior, 2018.⁹

⁸ Artigo de Thiers Fabrício Santos Tiers, 2017. Disponível em: <<https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/sidr/article/viewFile/16727/4345>>. Acesso em: 02 mai. 2020.

⁹ Facebook Meireles Junior, 2018. Disponível em: <<https://www.facebook.com/estudiomeirelesjunior/photos/pcb.453679825073917/453679641740602/?type=3&theater>>. Acesso em: 01 de mai. 2020.

Este padrão habitacional passa a se tornar muito comum nos diversos segmentos sociais e firma seus tentáculos em outras regiões. As habitações possuem tipologias diferentes, com gabaritos menores dos que comumente se vê nos bairros nobres do quadrante Norte de São Luís. No caso do Anil, bairro do presente estudo, observa-se a predominância de residenciais unifamiliares de 1 ou 2 pavimentos e condomínios multifamiliares de até 4 gabaritos.

As classes médias e baixas também se veem tentadas por realizar o sonho da casa própria segundo os preceitos desse mercado, que promete benesses dentro dos muros desses condomínios exclusivos como áreas de lazer com playground, edícula, piscina, controle de portaria e outros artifícios de segurança. A proteção contra o mundo lá fora é um dos itens que possuem mais força na procura por esses empreendimentos. Isto se dá pelo anseio de se proteger da violência urbana cada vez mais latente.

Figura 07 - Condomínios Eco Space no bairro Cutim Anil, Alameda Jaguarema, em 2019.



Fonte: Acervo Pessoal.

Figura 08 - Separação do bairro Cutim Anil e Pirapora por muro de arrimo. Condomínio Eco Park ao fundo, 2019.



Fonte: Acervo Pessoal.

Instaura-se o padrão de habitação burguês na cidade e este vira norma no conjunto da sociedade, mesmo que na chamada “cidade ilegal” ainda persistisse a sobreposição de funções e o uso coletivo do espaço, diferentemente da cidade zoneada e unifuncional apregoada pelo Estado. Rolnik (1995, p. 51) evidencia que a cidade se torna dividida entre a privatização da vida burguesa e o território popular. A segregação ganha sob este ponto de vista um conteúdo político: a luta pelo espaço urbano.

4 DO CUTIM AO BAIRRO ANIL: contexto histórico da região

A área urbana de São Luís do Maranhão permaneceu limitada ao bairro da Praia Grande e suas adjacências até o final do século XIX e início do século XX, quando houve sua expansão através da criação do eixo viário conhecido por “Caminho Grande”, hodiernamente Avenida Getúlio Vargas. A cidade estendeu sua ocupação de forma linear, com base no Corredor Centro-Anil, acompanhando as margens dos rios Bacanga e Anil, sem nesse momento haver a transposição dos mesmos.

O Cutim, bairro ainda ermo da Província em comparação a Praia Grande, foi descrito por Aluísio de Azevedo em sua obra *O Mulato*: “Nada conhecia melhor e mais agradável do que um passeio ao Cutim, e, quando soube que se projetava uma linha de bondes até lá, teve uma satisfação violenta e nervosa” (AZEVEDO, 2007, p. 5).

Neste clássico da literatura naturalista brasileira lançado em 1881, o autor versa sobre uma história fictícia, mas que foi ambientada numa São Luís colonial verdadeira, com diversas críticas ao sistema de escravidão da população afro-brasileira, ao provincianismo, clericalismo, entre outros temas comuns da realidade local da época. Bem como na passagem do livro citada acima, Aluísio descreve idas de alguns personagens ao Cutim, início do atual bairro Anil, onde possuíam diversas chácaras de pessoas abastadas, configurando uma parte da Província ainda cheia de matas virgens, agradável ao passeio e com vistas a se tornar uma região importante.

Frente ao declínio da economia agroexportadora de São Luís e na baixa da mão de obra escrava em função da instituição de sucessivas leis (*Ventre Livre*, 1871; *Sexagenário*, 1885; e *Áurea*, 1888), o Maranhão passou a investir na atividade industrial em 1875. Ferreira (2014, p. 41) destaca que os industriais emergiram como os principais detentores do capital no Estado, influenciando inclusive na produção do espaço das cidades, tanto pela área e infraestrutura que demanda a implantação de um empreendimento desse porte quanto pela instalação de residências aos operários nas imediações dessas fábricas. Um exemplo disso foi a Fábrica Fiação e Tecidos do Rio Anil de 1893, onde hoje funciona o Centro Integrado Rio Anil (CINTRA).

Conforme colocado por Ferreira (2014, p.41), a criação dessa fábrica originou o bairro Anil, distante aproximadamente 8 quilômetros da Praia Grande, mas interligados pela linha de bonde. O autor frisa que a localização das indústrias, incluindo a do Anil, estão relacionadas com a facilidade de escoamento de seus produtos pelas vias fluviais (Rio Anil e Bacanga) e interligação destas com o principal porto estadual.

Feitosa (2016, p. 34) aponta que a região do Anil ganhou este nome por conta das características de seu principal rio, cujas águas possuíam coloração azulada devido à grande quantidade de plantas de anil em suas margens. O bairro

passa a manter uma identidade própria, chegando a ser chamado pelos moradores de Vila do Anil.

De acordo com Feitosa (2016, p. 20) o intenso comércio na região da Praia Grande, levou o governo em 1871, na gestão estadual de Augusto Olímpio Gomes de Castro e o negociante José Maria Bernes, a assinar um contrato para construir uma linha de bondes em São Luís. Essa linha de ferro partiria do Centro, passando pelo Caminho Grande até o Anil.

O contrato do senhor Bernes foi aprovado pela Lei Provincial 926, de 19 de maio de 1871. No mesmo ano de 1871, organizou-se a Companhia de Ferrocarris São Luís do Maranhão. No ano de 1891 a Companhia Ferro-Carril aumentou o seu capital e deu o início a construção de uma linha férrea para circular carro puxado por uma locomotiva até o Anil. O Diário do Maranhão de 22 de janeiro de 1891 menciona a ida do engenheiro da empresa e os trabalhadores do Caminho Grande até o Anil para estudar o terreno (FEITOSA, 2016, p. 20).

Segundo Palhano (2017, p. 315), baseado numa tabela dos fretes de carga assinada por Reinaldo Montoro, gerente da Companhia Carris na época, a linha dessa empresa ia, em 1874, do Largo do Palácio ao Cutim. No entanto, as primeiras linhas de bondes em São Luís eram puxadas por animais e costumavam ser alvo de críticas pelos inconvenientes. “O inefável ‘A Flecha’, em edição de 1879, zombava daquela Companhia pela impontualidade do serviço de bondes, dos encontros nas linhas, das faltas de condutores, da ‘pertinácia dos burros’, [...]” (PALHANO, 2017, p. 315).

Somente em 30 de novembro de 1924, o bonde elétrico inaugurou na capital maranhense, com uma população eufórica e esperançosa com as promessas de modernidade e progresso para a cidade. Mendes (2005, p. 28) descreve que a viagem inaugural do carro número 1 da ULEN, Companhia americana responsável pela instalação dos mesmos, saiu da praça João Lisboa ao Anil sob clima festivo, com direito a banda da polícia a tocar e confetes e serpentinas lançados pelos civis.

Assim, tal como coloca Mendes (2005, p. 27), territórios antes desvalorizados tiveram uma valorização espetacular. O autor relata que o bairro Anil foi uma das áreas mais beneficiadas com a implantação do novo serviço de transporte, pois junto a este vieram também serviços de iluminação elétrica, água, esgoto, além do alargamento e calçamento das ruas. Isso possibilitou a criação de um eixo central em São Luís, estabelecendo áreas residenciais consistentes fora da região da Praia

Grande, que passava por uma fase de caos habitacional. Na figura 09 pode-se observar a paisagem urbana do Bairro Anil na década de 1950 em ótimas condições.

Figura 09 - Bairro Anil nos anos 1950.



Fonte: Álbum do Maranhão 1950.¹⁰

Contudo, alguns autores como Azevedo (1950/51 apud FERREIRA, 2014, p.47) restringiu-se a analisar somente o que era considerado cidade, isto é, os núcleos residenciais adjacentes ao Centro Histórico; não levando em consideração o distrito do Anil, bem como as vilas e povoados existentes, como Vinhais, Turú, Olho D'água, etc.

Se fazem presentes também na cidade, a ocupação desordenada de pessoas nos subúrbios, os quais Azevedo (1950/51, p. 60) cita: Diamante, Baixinha, Céu, Codozinho, Alto do Bode, Vila Operária, etc. O referido autor revela que esses núcleos residenciais se localizavam entre os manguezais do rio Anil e do Bacanga, zonas inadequadas para habitação, que viviam subordinadas ao fluxo das marés. Neste trecho poderiam ser encontradas as moradias mais pobres: “casas de pau-a-pique, cobertas com palmas de babaçu, tão comuns em todo o vale do Itapecuru, aparecem com freqüência, a atestar o baixo nível de vida de seus moradores, em sua maioria gente de côr negra.” (AZEVEDO, 1950/51, P.60)

Fica explícito, desta maneira, os resquícios do sistema escravista na vida da população afro-brasileira, uma vez que tiveram seus direitos de acesso à terra negligenciados. Ferreira (2014, p. 48) afirma que mesmo com a libertação dessas

¹⁰ Facebook Minha Velha São Luís, 2020. Disponível em: <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=2751456471650262&set=a.215363145259620>>. Acesso em: 06 jun. 2020.

peças do regime servil e sua contribuição na indústria têxtil, o declínio desta não possibilitou que se angariasse recursos suficientes para uma estabilização financeira desses indivíduos. O mencionado autor ressalta ainda que, o Código Civil de 1916 havia definido a figura jurídica da propriedade e uma renda monetária passou a ser pré-requisito para se ocupar e viver na cidade. As áreas de mangue e outras localidades não apropriadas para assentamento humano é o que sobra para essas pessoas ocuparem, caracterizando a segregação socioespacial na cidade já nessa época e o teor racista associado a este fenômeno. Infelizmente, ainda hoje se pode presenciar o uso e ocupação desordenada do solo em São Luís do Maranhão, inclusive no bairro do Anil, às margens do rio de mesmo nome.

A Fábrica do Rio Anil, que por muito tempo simbolizou o progresso e foi uma das responsáveis pela urbanização e consolidação do bairro Anil, obteve seu declínio de maneira vertiginosa. Feitosa (2016, p. 20) evidencia que a mencionada fábrica, a qual já começara com várias situações problemáticas, entrou em colapso na madrugada do dia 20 de março de 1959 quando uma das caldeiras explodiu; deixando três operários mortos e um gravemente ferido, que veio a falecer posteriormente. Depois do acontecido, os acionistas foram gradualmente vendendo suas ações ao perceber a dificuldade que haveria em reabilitar a indústria. Em 1960 a Fábrica Rio Anil já não existia mais.

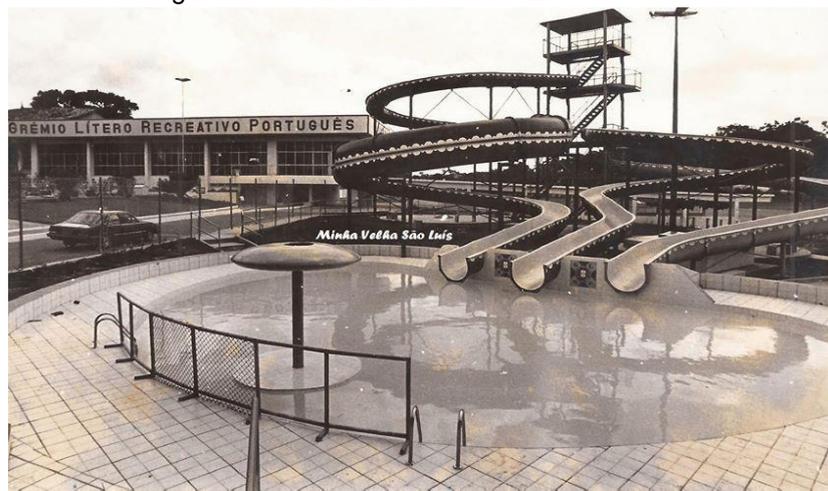
Concomitantemente a ocorrência desse fato, a existência dos bondes em São Luís torna-se cada vez mais ameaçada. Mendes (2005, p. 56) afirma que em 1965, José Sarney e Cafeteira tomam o comando dos governos estadual e municipal, respectivamente, e em nome do projeto desenvolvimentista apregoado pelo governo militar e cedendo às pressões da indústria automobilística, intensificam o processo rodoviarista do Estado.

Isto posto, a ocupação e produção do espaço urbano em São Luís modifica sua lógica pela primeira vez, saindo do Corredor Centro-Anil e espraiando-se para os setores Norte/Nordeste. A construção de duas pontes sobre o rio Anil, a Governador José Sarney (São Francisco) e a Newton Bello (Caratatiua), facilitaram o acesso e a expansão urbana para a região das praias. Nas palavras de Ferreira (2014, p. 52), a construção dessas pontes significou então, maiores possibilidades de reprodução do espaço urbano e do capital, tendo em vista a valorização das terras dessas localidades

e a conveniência para o investimento público em vias de acesso e outros equipamentos.

O bairro Anil vai se tornando cada vez mais obsoleto devido a modificação das direções de crescimento da cidade, embora houvesse ainda algumas representações de espaços da elite no bairro, como os clubes Jaguarema e Lítero Português, que por muito tempo foram uma das principais áreas de lazer da cidade.

Figura 10 - Clube Lítero em 1992.



Fonte: O Imparcial, 2019.¹¹

No que diz respeito a configuração urbana atual do bairro, o Anil figura como uma das principais rotas de passagem em suas principais avenidas: Avenida João Pessoa, Avenida Edson Brandão e Avenida Santos Dumont. Estes eixos viários interligam facilmente vários bairros adjacentes à região do Centro e a outras avenidas importantes como a Avenida dos Franceses e Rei de França. Isto faz com que o bairro possua alguns equipamentos urbanos notáveis como Faculdades, Posto de Saúde, Banco, Supermercado, etc. Sem dúvida, esses itens foram decisivos para o Mercado Imobiliário resolver implantar os condomínios residenciais na referida área. Trata-se de uma mudança brusca nas dinâmicas desse território, assimilando um novo contexto e transformações para o bairro e a cidade de São Luís do Maranhão.

¹¹ Facebook Minha Velha São Luís, 2019. <<https://www.facebook.com/MinhaVelhaSaoLuis/posts/1927073307421920>>. Acesso em: 06 jun. 2020.

Disponível em:
Acesso em:

5 DIAGNÓSTICO DA ÁREA DE ESTUDO

Neste capítulo será explanada a pesquisa de campo descritiva, que possui caráter quali-quantitativo, buscando compreender melhor o objeto de estudo através de testes estatísticos e análise da qualidade do ambiente construído, fornecendo assim material para uma eventual intervenção urbana nesta área.

Figura 11 – Delimitação dos Condomínios Eco Park e Eco Space, vista satélite.



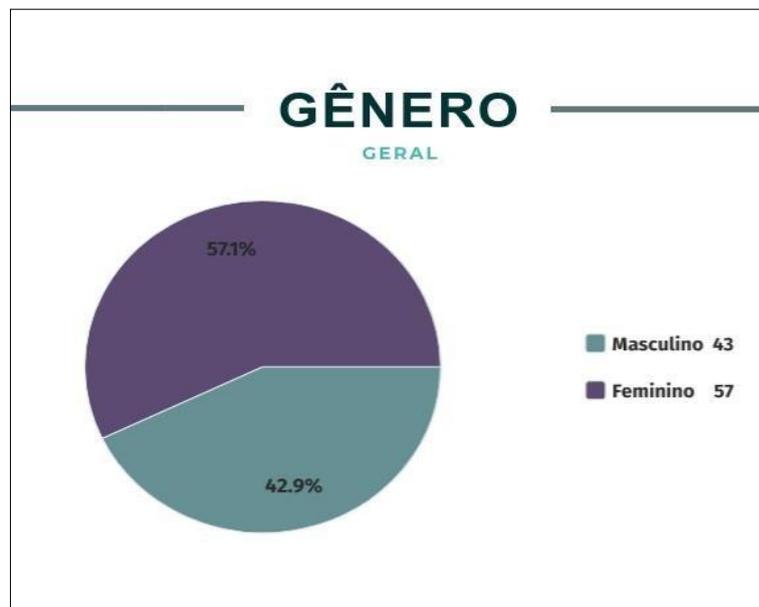
Fonte: Elaborado pelo autor.

Foram utilizados alguns métodos aplicados em APO (Avaliação de Pós Ocupação), bem como registros visuais, observação de atividades, entrevistas para aferir a satisfação dos usuários, etc. A pesquisa de campo se utilizando de dados quantitativos viabiliza o colhimento dos dados socioeconômicos da população inserida na área trabalhada e os bairros adjacentes, podendo perceber o perfil destes. As avaliações qualitativas compreendem a percepção dos usuários em relação a essa área específica, observando a qualidade desse ambiente construído. A aplicação dos questionários se deu através de entrevistas online com os moradores por meio da plataforma Google Formulário ao longo do mês de junho de 2020, totalizando 21 (vinte e um) entrevistados. Devido ao contexto de pandemia da covid-19, a coleta das entrevistas ficou comprometida e foram pouco representativas para o universo do trabalho. As perguntas deste questionário encontram-se no Apêndice “A”. Os dados coletados serão mencionados ao longo deste capítulo.

5.1 Fatores Socioeconômicos

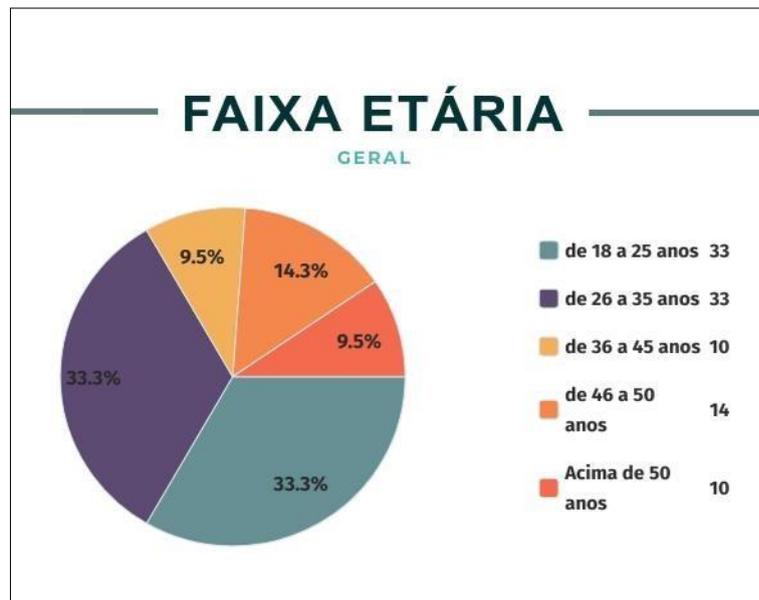
De acordo com os gráficos exibidos abaixo, constata-se que o perfil socioeconômico dos moradores da área trabalhada é majoritariamente do sexo feminino, com 12 entrevistadas e 9 entrevistados. São compostos em sua maioria por jovens adultos, entre 18 a 35 anos, em habitações com 3 a 4 pessoas em sua maioria.

Gráfico 01 – Gênero.



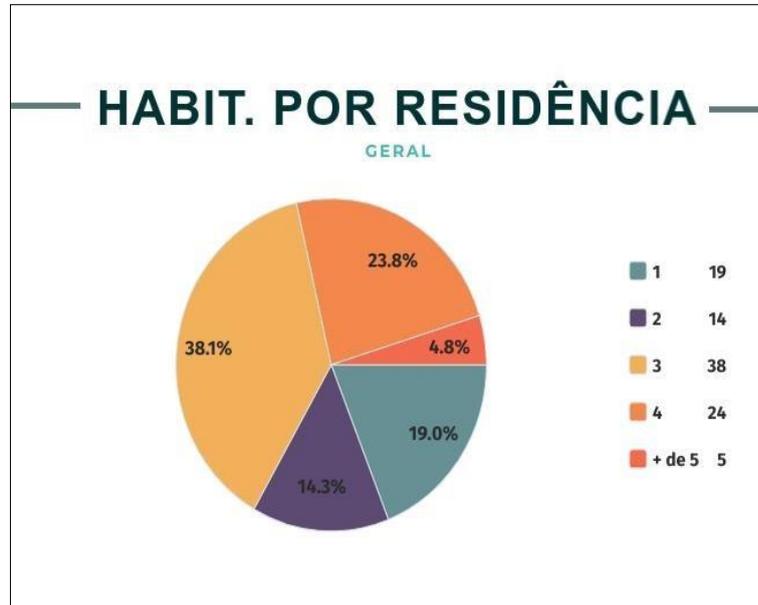
Fonte: Elaborado pelo autor.

Gráfico 02 – Faixa Etária.



Fonte: Elaborado pelo autor.

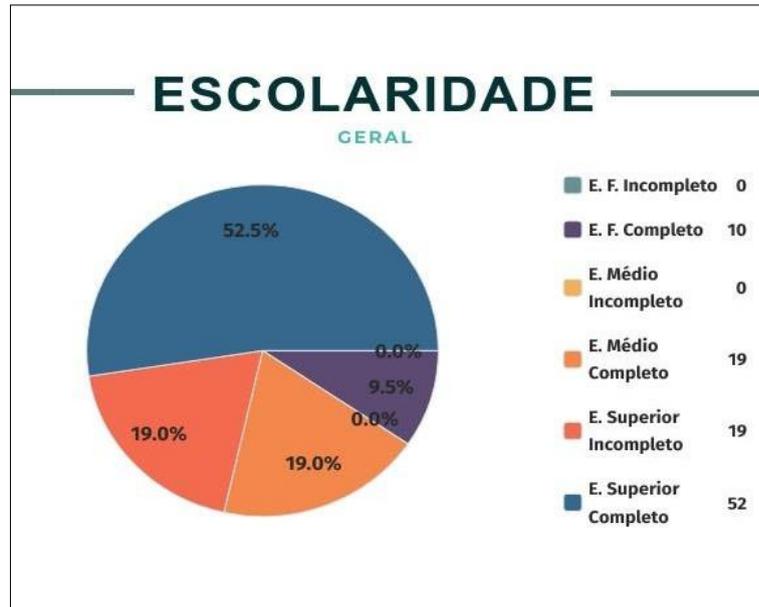
Gráfico 03 – Habitação por residência



Fonte: Elaborado pelo autor.

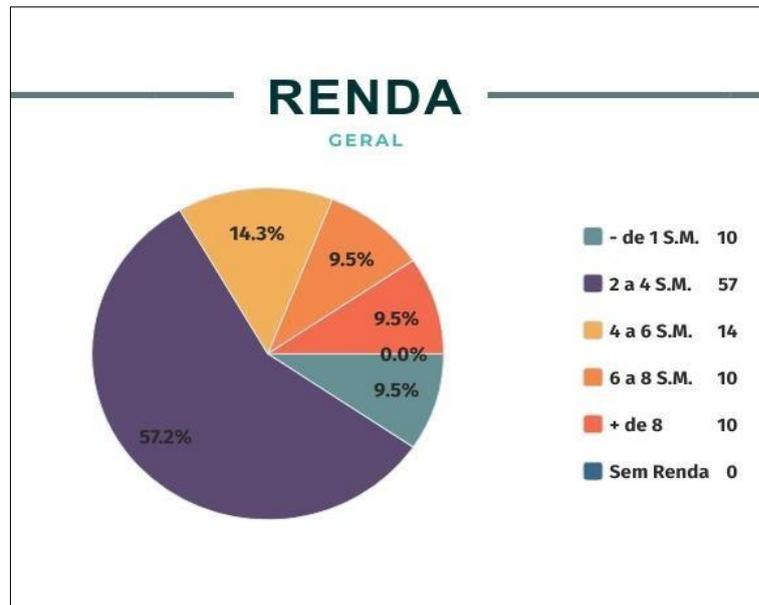
Em relação aos níveis de escolaridade, mais da metade dos entrevistados relataram possuir o Ensino Superior Completo, com 52,5%; superando a média municipal de aproximadamente 13% da população com o nível superior completo, segundo dados do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e Fundação João Pinheiro (FJP) de 2013. Sobre os rendimentos mensais, boa parte dessas pessoas recebe entre 2 a 4 salários mínimos, se equiparando a média municipal de 3 salários mínimos, segundo dados do IBGE, 2019.

Gráfico 04 – Escolaridade



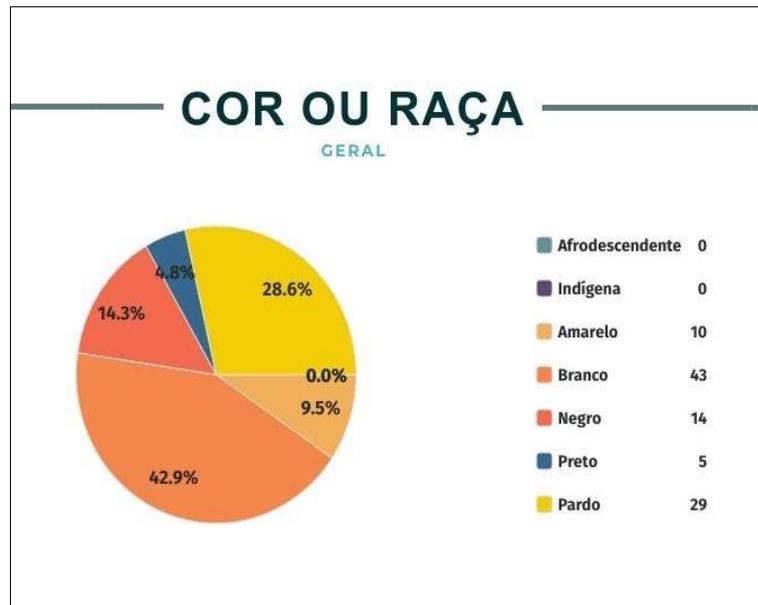
Fonte: Elaborado pelo autor.

Gráfico 05 – Renda



Fonte: Elaborado pelo autor.

Gráfico 06 – Cor ou Raça



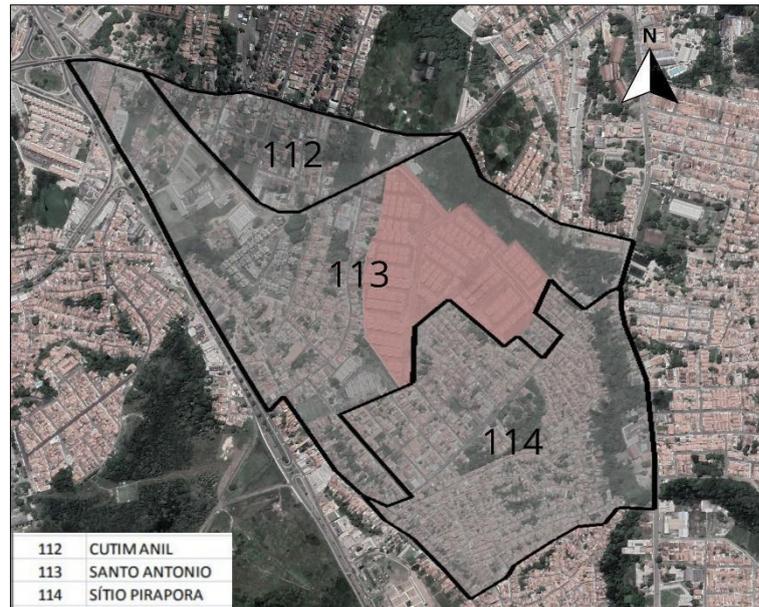
Fonte: Elaborado pelo autor.

Pretos/Negros e pardos representam a maioria das pessoas no bairro, totalizando 47,7% dos entrevistados. Em seguida, aparecem os brancos, representados por 42,9%. Permanecem na mesma linha dos dados nacionais, de acordo com o censo IBGE de 2018, com maioria da população brasileira de pretos ou pardos (55,8%), seguidos de brancos (43,1%).

5.2 Localização e Área de Abrangência

De acordo com o Mapa de arruamento e bairros disponibilizado pela Prefeitura de São Luís do Maranhão, a área do objeto de estudo encontra-se na zona 113, correspondente ao bairro Santo Antônio. As zonas 112 e 114, Cutim Anil e Sítio Pirapora, respectivamente, correspondem aos bairros adjacentes. No entanto, os serviços de Correios e a Companhia Energética do Maranhão reconhecem a área dos condomínios como sendo Cutim Anil, pois utilizam o CEP deste bairro para referir-se ao residenciais fechados. Para além disso, o imaginário popular e o que diz o senso comum, reconhecem a referida região apenas como Anil, pois trata-se de um bairro antigo e de muita notabilidade na cidade. O bairro Anil encontra-se na zona, segundo o Mapa de arruamento e bairros de São Luís.

Figura 12 - Limite de bairros pela Prefeitura de São Luís – MA.

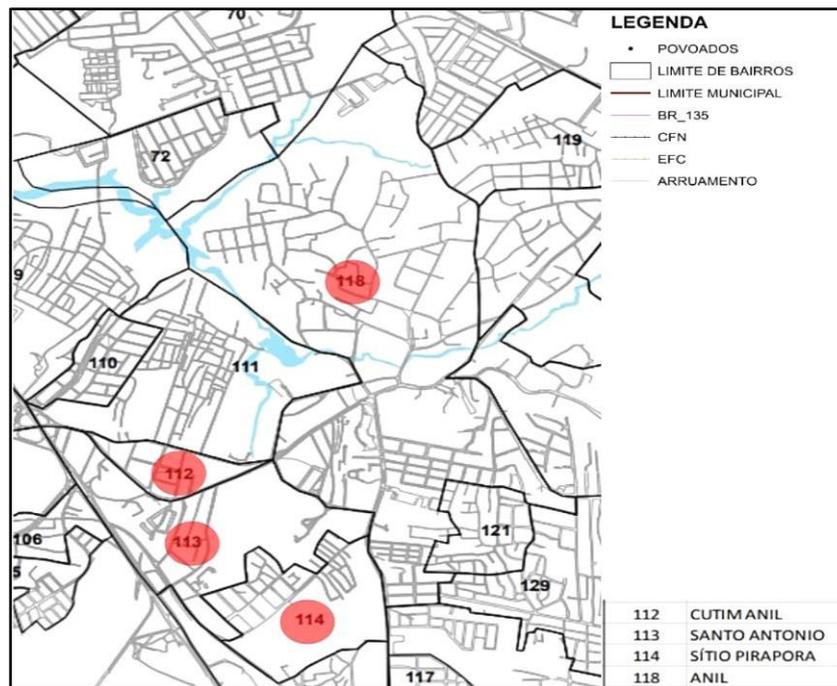


Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao perceber essas divergências de informações, decidi referir-me ao objeto de estudo em questão como bairro Anil, para melhor compreensão de todos na sociedade ludovicense, onde a pesquisa está centrada.

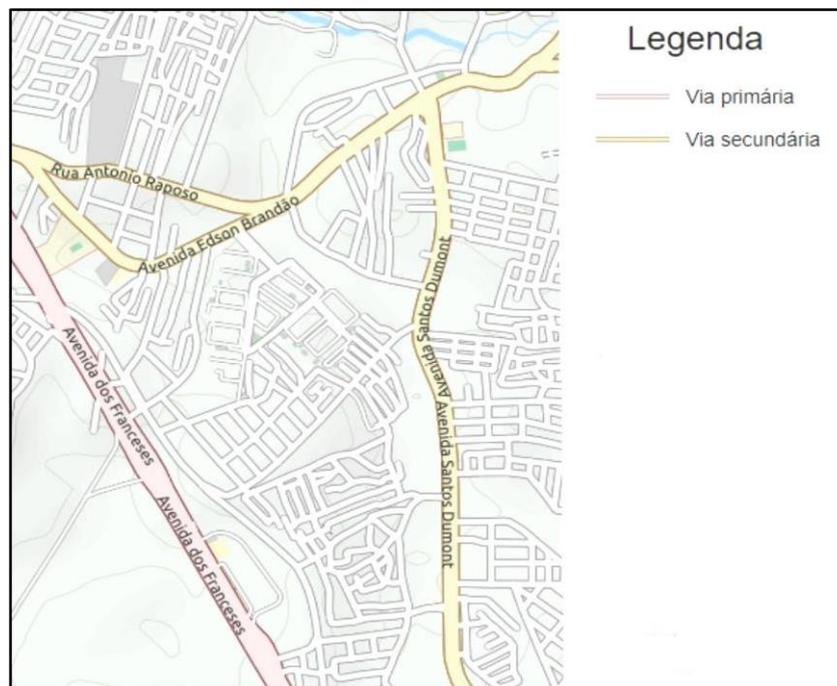
Pode-se visualizar assim que, os limites dos bairros são pautados através das vias que transpassam por eles. Em relação a hierarquização das vias, os principais eixos viários da cidade que circundam a área de estudo são: Avenida dos Franceses, Avenida Edson Brandão e Avenida Santos Dumont. De acordo com a Lei 3.253 de 1992, que dispõe sobre o Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano de São Luís, a Avenida dos Franceses constitui-se como Via Primária e as Avenidas Edson Brandão e Santos Dumont constituem-se como Vias Secundárias. As demais, de acesso aos condomínios e do entorno destes configuram-se como Vias Terciárias.

Figura 13 - Mapa de arruamento e bairros de São Luís – MA.



Fonte: INCID, 2010.¹²

Figura 14 - Mapa de Hierarquização de vias, São Luís – MA.



Fonte: OpenStreetMap, 2020.

¹² Prefeitura de São Luís – MA, 2010. Disponível em: <https://www.agenciasaoluis.com.br/midias/anexos/2253_bairros_e_arruamento_urbano.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2020.

5.3 Terreno e suas condicionantes

Há forte relação com a implantação dessas habitações e as respectivas vias apresentadas acima, pois estas proporcionam fácil interligação com outros bairros importantes da Grande Ilha, inclusive o Centro que está cerca de 8km de distância. Além disso, estão dispostos ao longo dessas avenidas alguns equipamentos urbanos de suma importância, bem como Instituições Privadas de Ensino Superior, Supermercado, Banco, Posto de Saúde, dentre outros.

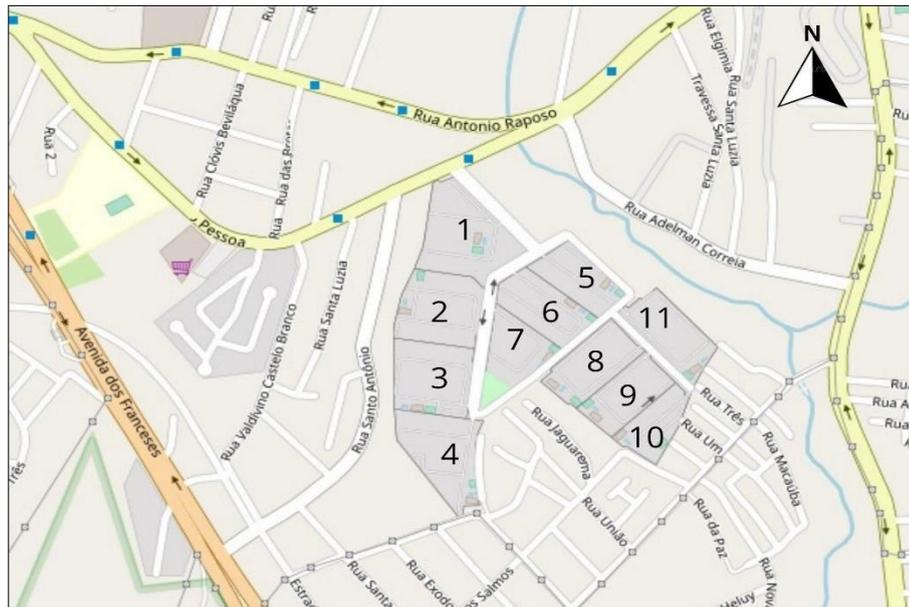
Trata-se de onze condomínios residenciais, totalizando 129 blocos com 16 apartamentos cada. Se levarmos em consideração a ocupação destes com 4 pessoas por habitação, a população correspondente a este setor é superior a 8000 pessoas. Esses residenciais fechados foram estruturados de maneira que suas vias de acesso se interligam com a cidade apenas pela Avenida Edson Brandão, formando assim um enclave dentro do bairro, pois da forma como estes condomínios exclusivos estão implantados percebe-se que não há qualquer integração ou relação direta com o próprio bairro e os bairros adjacentes senão pela referida avenida. São 7 condomínios Eco Park e 4 condomínios Eco Space, todos inseridos na mesma localidade. O que os diferencia pela nomenclatura é a planta baixa e fachada que possuem características diversas.

Figura 15 e 16 - Condomínio Eco Park 4 e Eco Space I, respectivamente.



Fonte: Acervo Pessoal.

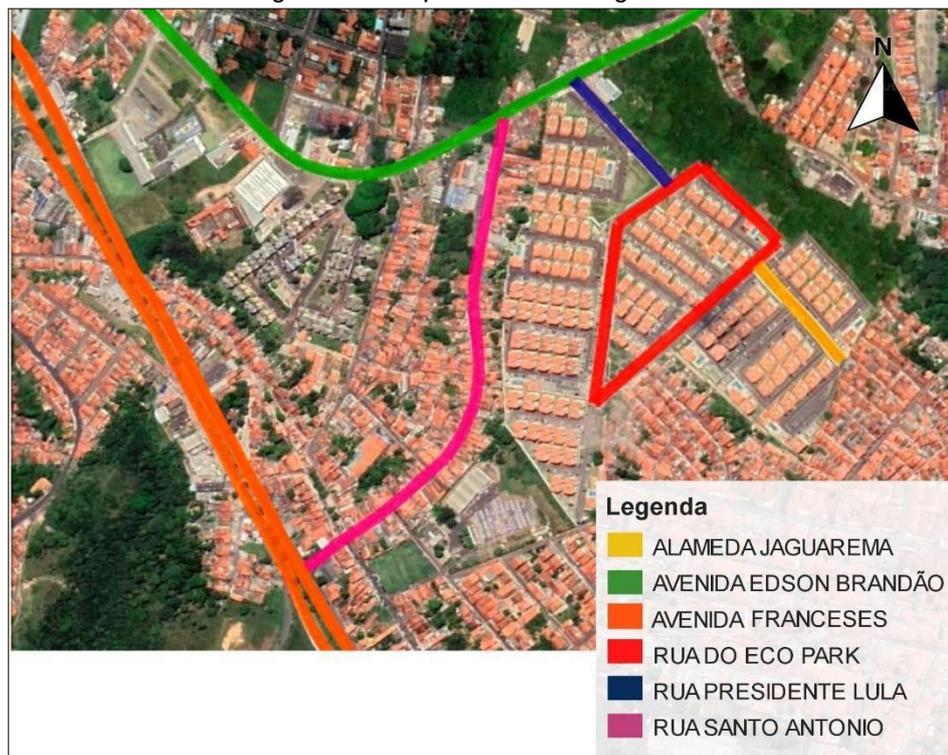
Figura 17 - Enumeração dos condomínios residenciais do bairro.



Fonte: Elaborado pelo autor.

As vias de acesso aos condomínios são reconhecidas pela Plataforma Google Maps como: Rua Presidente Lula ou Rua do Eco Park e Alameda Jaguaréna. A Rua Santo Antônio funciona como um ponto de interligação entre o Corredor Primário Avenida Franceses e o Corredor Secundário Avenida Edson Brandão.

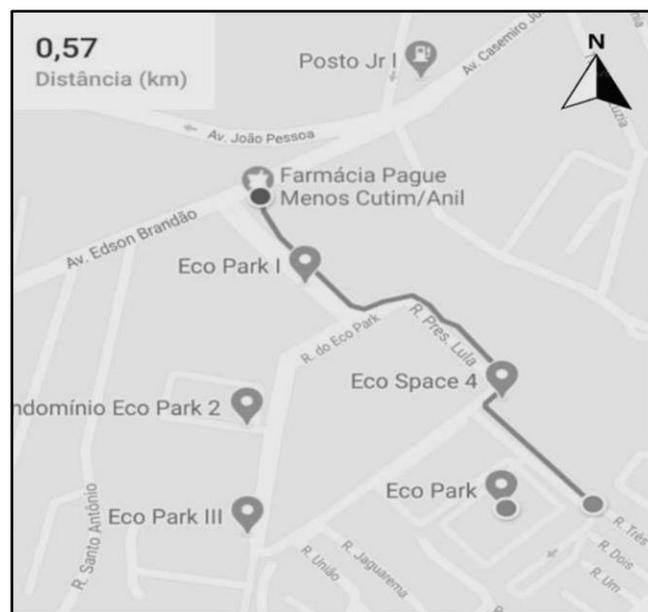
Figura 18 - Mapa de vias da região.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Por se tratar de um núcleo residencial com onze condomínios e alguns deles situando-se no fim dessas vias internas, constata-se que as distâncias percorridas até a Avenida Edson Brandão são longas demais, fazendo com que o uso do automóvel muitas vezes seja indispensável. Em casos extremos como no Condomínio Eco Space 3, último da Alameda Jaguarema, percorre-se quase 600 metros até a parada de ônibus mais próxima, localizada na Avenida Edson Brandão, o que pode ser considerado insatisfatório do ponto de vista da Acessibilidade. De acordo com Ferraz e Torres (2004), a distância aceitável de caminhada até o sistema de transporte público deve ser de até 300 metros e no mínimo 500 metros para se fazer relativamente aceitável. Ultrapassando a marca dos 500 metros percorridos, a qualidade de acessibilidade ao transporte público é posta em cheque.

Figura 19 - Distância de 570 metros entre Eco Space 3 e ponto de ônibus.



Fonte: Aplicativo Runtastic, 2020.

Além disso, existe uma Área de Preservação Permanente (APP)¹³ ao lado dos habitacionais fechados, contando com um córrego que transpassa por ela e desagua no Rio Anil. Vislumbra-se esta APP através da expressiva mancha verde na imagem abaixo, que contorna toda a extensão desse núcleo residencial.

¹³ O Código Florestal atual estabelece como áreas de preservação permanente (APPs) as florestas e demais formas de vegetação natural situadas às margens de lagos ou rios (perenes ou não); nos altos de morros; nas restingas e manguezais; nas encostas com declividade acentuada e nas bordas de tabuleiros ou chapadas com inclinação maior que 45°; e nas áreas em altitude superior a 1.800 metros, com qualquer cobertura vegetal.

Figura 20 - Área de Preservação Permanente ao lado dos Condomínios Fechados.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Um bairro residencial situado tão próximo a uma APP implica em potenciais problemas, principalmente no que diz respeito a destinação de resíduos para o este leito d'água e o desmatamento de suas matas ciliares.

5.3.1 Legislação Urbanística e Condominial

Em relação a legislação urbanística da capital maranhense há a Lei nº3252 de 1992, que dispõe sobre o zoneamento, uso, ocupação e parcelamento do solo dentre outras providências, está vigente desde 1992. E, a Lei nº 4.669 de 11 de outubro de 2006, que dispõe sobre o Plano Diretor no município de São Luís, principal instrumento que norteia a política de desenvolvimento urbano e rural com sustentabilidade socioambiental. De acordo com o Plano Diretor municipal de 2006 o macrozoneamento urbano que trata da referida região de estudo é a Macrozona de Qualificação. O artigo (trinta e oito) 38 desta mesma lei diz que:

A Macrozona de Qualificação é composta por áreas habitadas, predominantemente por população de baixa renda e baixo nível de escolaridade, com grande concentração de assentamentos espontâneos, que apresentam infraestrutura básica incompleta e deficiência de equipamentos e serviços urbanos, necessitando de investimentos públicos para fins de regularização fundiária, implantação de programas de habitação popular e equipamentos públicos que melhorem o padrão de qualidade de vida dos moradores (SÃO LUÍS, 2006, p. 5).

Segundo a Lei nº3252 de 1992, a área do presente estudo faz parte da Zona Residencial 5 - ZR-5 e pautada pelo: Corredor Primário – CP (Avenida dos Franceses) e Corredor Secundário 5 – CS5 (Avenidas Edson Brandão e Santos Dumont).

Art. 153 - Os usos permitidos e proibidos, nos Corredores Secundários 5, estão definidos na tabela anexa à presente Lei.

Art. 154 - Os lotes resultantes de novos parcelamentos são fixados e disciplinados pelas seguintes normas:

- I. Área mínima do lote igual a 250,00 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados);
 - II. Testada mínima igual a 10,00 m (dez metros). PREFEITURA DE SÃO LUÍS SECRETARIA MUNICIPAL DE GOVERNO Este texto não substitui o publicado no D.O.M N° 88 DE 15/04/1993.
- Art. 155 - Os lotes atualmente existentes têm seus usos fixados de acordo com o estabelecimento neste Capítulo.
- Art. 156 - A ocupação dos lotes pelas edificações é disciplinada pelas seguintes normas:
- I. Área Total Máxima de Edificação (ATME) igual a 180% (cento e oitenta por cento) da área do terreno;
 - II. Área Livre Mínima do Lote (ALML) igual a 40% (quarenta por cento) da área do terreno;
 - III. Afastamento frontal mínimo de 5,00 m (cinco metros), para edificação até 04 (quatro) pavimentos e 8,00 m (oito metros) para as demais;
 - IV. Gabarito máximo permitido igual a 08 (oito) pavimentos (SÃO LUÍS, 1992, p. 38).

No que concerne a Legislação Condominial há a Lei 4.591 de 16 de dezembro de 1964, conhecida como Lei dos Condomínios. No entanto, quando se trata de conflitos há uma legislação mais atual, a Lei nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002. No Novo Código Civil, as informações acerca dos Condomínios encontram-se nos capítulos VI e VII.

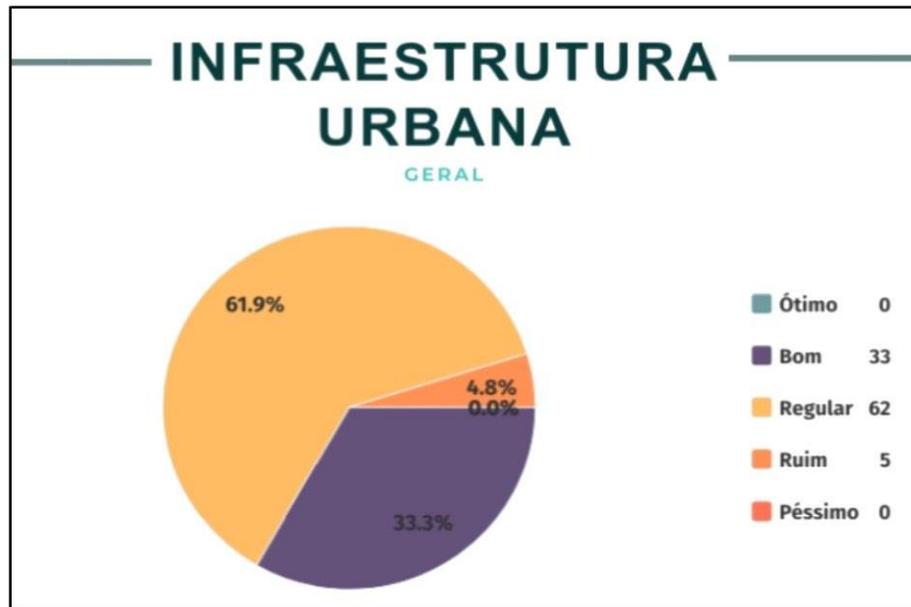
Assim, no que se refere aos condomínios residenciais da área de estudo, observa-se a utilização dos espaços públicos apenas do limite de seus muros para dentro, fazendo com que haja a subutilização dos espaços exteriores.

5.3.2 Infraestrutura Urbana

No que diz respeito a infraestrutura urbana existente, referindo-se de maneira geral aos serviços básicos de: abastecimento e distribuição de água, gás, energia elétrica, rede telefônica, serviços básicos de saneamento, entre outros;

o grau de satisfação da população local é neutro em relação a qualidade destes itens. A maior parte dos entrevistados (61,9%) optou por avaliar a infraestrutura urbana local como regular, o que denota não haver nem um alto grau de descontentamento nem uma realização total com estes serviços.

Gráfico 07 – Infraestrutura Urbana.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Dentro do núcleo residencial dos condomínios fechados verifica-se boas condições de infraestrutura, como instalações de TV e internet subterrâneas, cujas vantagens são notáveis em comparação as de fiação exposta, tanto pela questão estética quanto pelas diminuições em manutenção. Alguns desses condomínios possuem também caixas d'água tubulares de concreto, que podem armazenar e distribuir grande quantidade de água, evitando assim problemas com o abastecimento.

Figura 21 - Rede de Internet Subterrânea e Caixa D'água ao fundo.



Fonte: Acervo Pessoal.

No bairro Pirapora, limítrofe aos condomínios residenciais, percebe-se que a infraestrutura urbana nessa área deixa um pouco a desejar principalmente no que se refere ao saneamento básico e condições das ruas e calçadas, onde grande parte destas encontram-se em estado precário.

Figura 22 - Esgoto a céu aberto no bairro Pirapora.

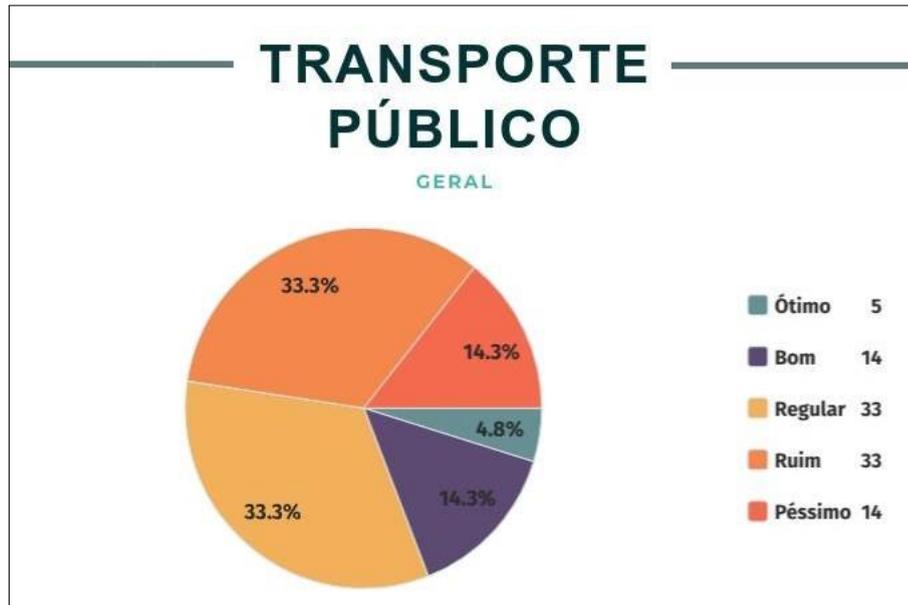


Fonte: Acervo Pessoal.

Com relação ao transporte público e as paradas de ônibus, um nicho bem abrangente dentro da Infraestrutura Urbana, o resultado declinou para um maior grau de descontentamento, com avaliações regular e ruim despontando com (33,3%), seguidos de péssimo (14,3%). Isto pode se relacionar com a situação das vias e o

longo percurso desses moradores de suas respectivas casas aos pontos de ônibus, bem como relatado anteriormente; além, é claro, das condições desses pontos.

Gráfico 08 – Transporte Público.



Fonte: Elaborado pelo autor.

A parada de ônibus está localizada às margens da Avenida Edson Brandão, em frente a uma famosa rede de farmácias, e atende tanto a população dos condomínios quanto dos bairros lindeiros. Como se pode perceber não há nenhuma estrutura adequada que dê abrigo aos usuários, protegendo do sol intenso e das intempéries. O que há na verdade é uma tenda improvisada que consegue proteger minimamente poucas pessoas nessas situações rotineiras.

Figura 23 - Parada de ônibus na Avenida Edson Brandão.



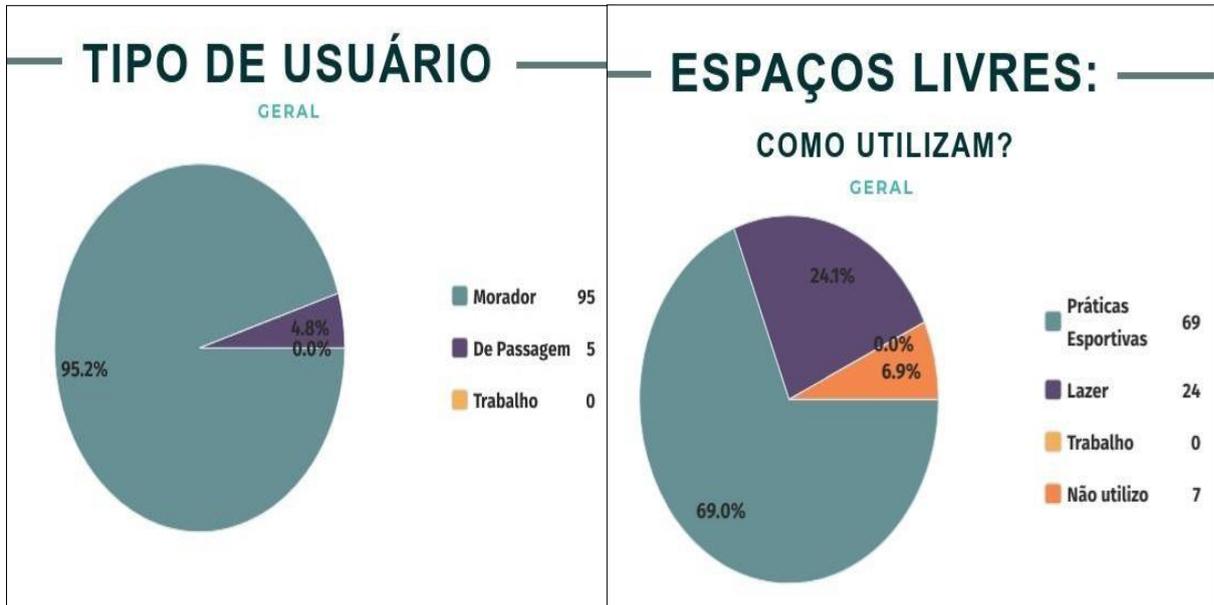
Fonte: Acervo Pessoal.

5.3.3 Uso e Ocupação do solo

É possível observar que a área do presente estudo é massivamente residencial, com estabelecimentos comerciais de maneira pontual ao longo da região, os quais são responsáveis por suprir as demandas das pessoas.

O gráfico 09 (Tipo de Usuário) revela que a maior parte das pessoas entrevistadas mora no bairro e apenas 01 pessoa estava de passagem pelo mesmo. A respeito dos usos mais comuns dos espaços livres no bairro, as práticas esportivas dominam com 69% dos entrevistados, denotando muita ativez da população entorno de atividades físicas e anseio por melhores condições para praticá-las. Em seguida aparece a utilização desses espaços através do lazer com 24,1% e uma pequena parcela de 6,9% revelou não utilizar este espaço, denotando não se interessar por tal ou por sentir-se desencorajado.

Gráfico 09 e 10 – Tipo de Usuário e Espaços Livres: como utilizam?



Fonte: Elaborado pelo autor.

Faz-se necessário frisar também, a forte adesão dos residentes locais em abrir estabelecimentos comerciais em trailers, compondo boa parte das vias internas. Este tipo de solução acaba surgindo na medida em que o uso estritamente residencial desses condomínios torna-se obsoleto, forçando a população a implementar um uso misto com os comércios em trailers, mesmo que estes não estejam dispostos da maneira mais adequada.

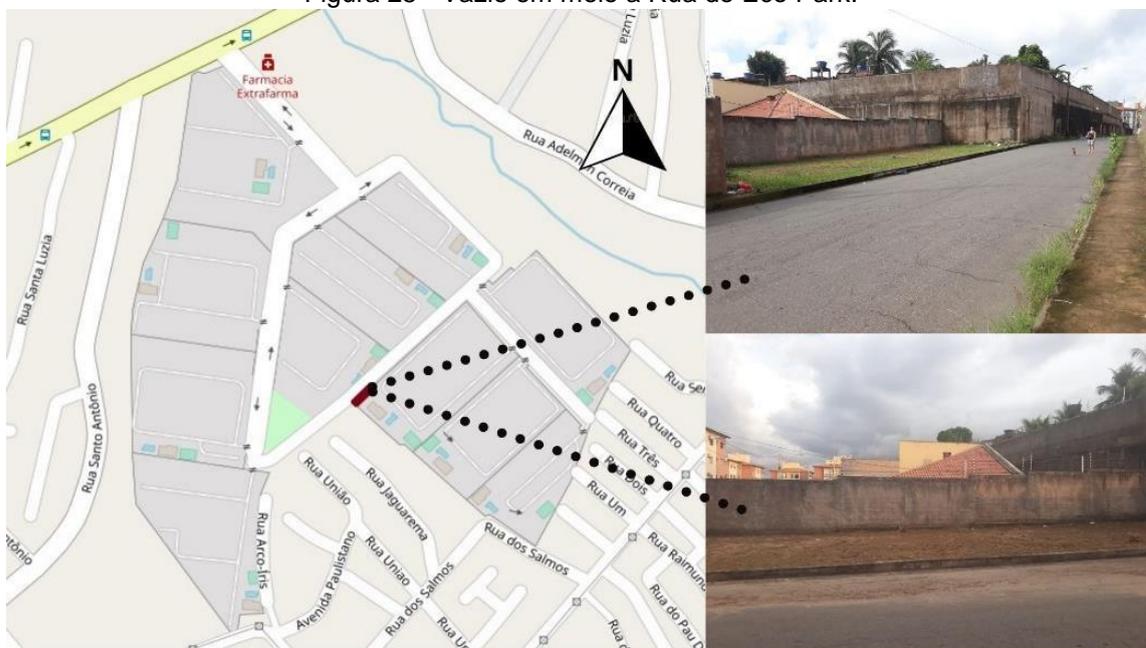
Figura 24 - Merceria em trailer na Rua Presidente Lula.



Fonte: Acervo Pessoal.

Segundo o Gráfico 11, os espaços livres que os moradores consideram relevantes para o bairro, dizem respeito equiparadamente aos espaços para interação social e pista de cooper, ambos com 21,8%. Isto indica que há uma grande demanda por espaço exclusivo para práticas de corridas, comumente realizadas pelos moradores que disputam esse espaço com os veículos. Em relação ao espaço para interação social, pode-se afirmar que há um anseio por praças, parques e outros lugares apropriados para o convívio social de todo o bairro, tendo em vista que os poucos que há estão degradados ou mal estruturados.

Figura 25 - Vazio em meio a Rua do Eco Park.



Legenda

Vazio Urbano

Fonte: Acervo Pessoal.

Este vazio em meio a uma das ruas internas dos condomínios pode exemplificar a subutilização ou ociosidade dos espaços livres. A situação se agrava por este estar localizado em uma rua entre muros, o que comprova a necessidade de haver uma estruturação do mesmo como maneira de dar vivacidade para a rua. A julgar pelas respostas dos moradores acerca da relevância de certos espaços para o bairro, comprovou-se também haver certo anseio destes por academia ao ar livre e espaço para seus pets, ambos com (17,9%). O referido vazio urbano acima poderia

ser destinado para esses devidos fins. Os outros itens requeridos dizem respeito a espaço para quiosques e parque infantil, com 15,9 % e 4,7%, respectivamente. Os quiosques seriam uma ótima alternativa de substituição dos trailers, podendo compor de maneira mais adequada os espaços de convívio do bairro.

Gráfico 11 - Espaços Livres: quais são relevantes para o bairro?



Fonte: Elaborado pelo autor.

O que pode explicitar ainda mais a questão da segregação espacial no bairro, é a separação do núcleo dos condomínios com o bairro do Pirapora através do muro de arrimo, tendo em vista que uma parte da rua do Pirapora está em um nível bem elevado em relação aos condomínios. Este muro separa a Rua do Eco Park da Rua Jaguarema, a primeira pertencente a área dos condomínios e a segunda já no bairro Pirapora. Existem algumas consequências negativas por trás dessa configuração espacial, dentre elas podem ser citadas a tentativa de homogeneização do bairro somente pelos condôminos, o impedimento de acesso da população do Pirapora às ruas internas e, portanto, a Avenida Edson Brandão, que possui grande movimentação viária de transporte público e outros serviços, dentre outras questões.

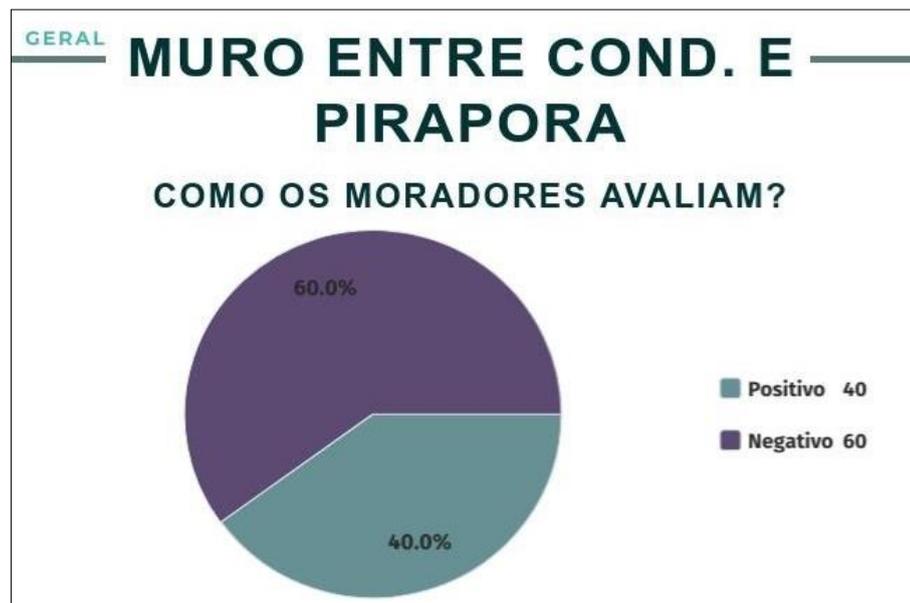
Figuras 26 e 27 - Muro de arrimo entre a Rua do Eco Park e a Rua Jaguarema, no Pirapora.



Fonte: Acervo Pessoal.

De acordo com o Gráfico 12 (Muro de Separação dos Condomínios e Bairro Pirapora, como avaliam?), fica claro que a maior parte dos moradores do bairro, de maneira geral, vê o muro como algo negativo para o mesmo. 60% avalia como negativo esse muro de separação e 40% avalia como positivo.

Gráfico 12 – Muro de Separação dos Condomínios e Bairro Pirapora, como avaliam?

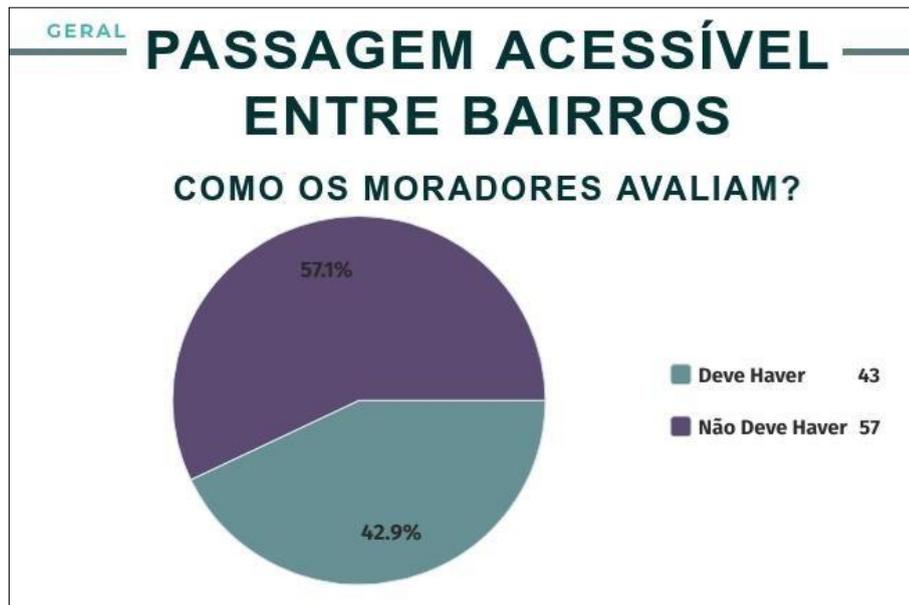


Fonte: Elaborado pelo autor.

Este muro não tem função apenas de contenção, mas também de separação, considerando-se que há uma parte de ambos os bairros que se encontram no mesmo nível, o que possibilitaria facilmente uma passagem acessível entre eles e

a criação de uma relação integrada e saudável para o bairro. Paradoxalmente, a população relaciona o muro a algo negativo, no entanto, de acordo com o Gráfico 13 (Passagem acessível entre os bairros: como os moradores avaliam?), 57,1% dos moradores avaliam que não deveria haver uma passagem acessível entre o Pirapora e as vias internas dos residenciais fechados.

Gráfico 13 – Passagem acessível entre os bairros: como os moradores avaliam?



Fonte: Elaborado pelo autor.

Do modo como se encontra hoje, os moradores do bairro Pirapora atravessam o muro por meio de um buraco e conseguem descer para o nível dos condomínios com auxílio do poste. Isso evidencia a situação lastimável a qual essas pessoas são submetidas, sem poder exercer seu direito de ir e vir com dignidade.

Figura 28 - Acesso entre a Rua Jaguarema e a Rua do Eco Park.



Fonte: Acervo Pessoal.

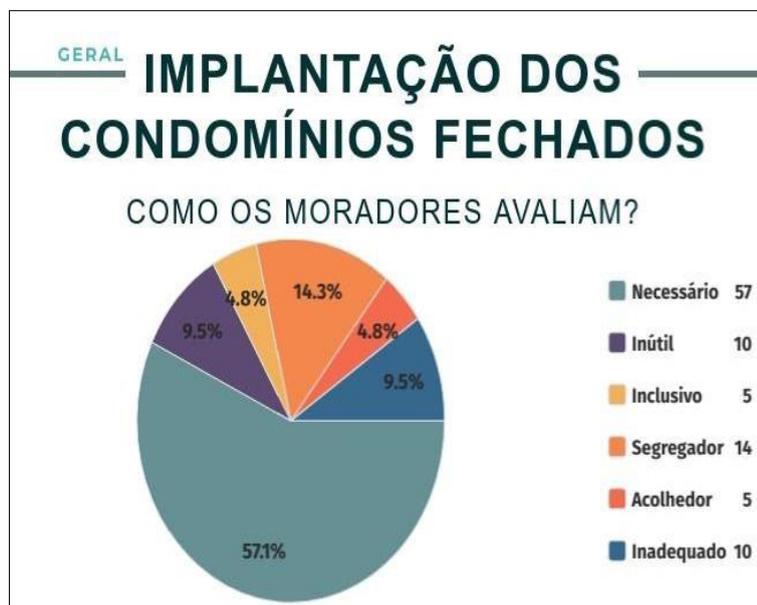
O sentimento geral dos moradores em relação ao bairro é de neutralidade, com maioria das pessoas estando razoavelmente satisfeitas, com 42,9%, segundo o Gráfico 14 (Sentimento em relação ao bairro: como os moradores avaliam?). Com 33,3% aparecem o contingente de pessoas que estão satisfeitos e com 23,8% aparecem os insatisfeitos. Isto ressalta a importância de haver algumas mudanças estruturais no bairro para que essas pessoas possam se sentir plenamente satisfeitas em relação a ele. No Gráfico 15 (Implantação dos Condomínios fechados: como os moradores avaliam?) a definição mais expressiva que as pessoas tiveram com relação a implantação dos condomínios no bairro foi a palavra “Necessário”, com 57,1%, em seguida aparece a palavra “Segregador” com 14,3%. Constata-se assim a necessidade habitacional dessa população nessa área, mesmo que a disposição de suas moradias esteja pautada num contexto de segregação.

Gráfico 14 – Sentimento em relação ao bairro: como os moradores avaliam?



Fonte: Elaborado pelo autor.

Gráfico 15 - Implantação dos Condomínios fechados: como os moradores avaliam?

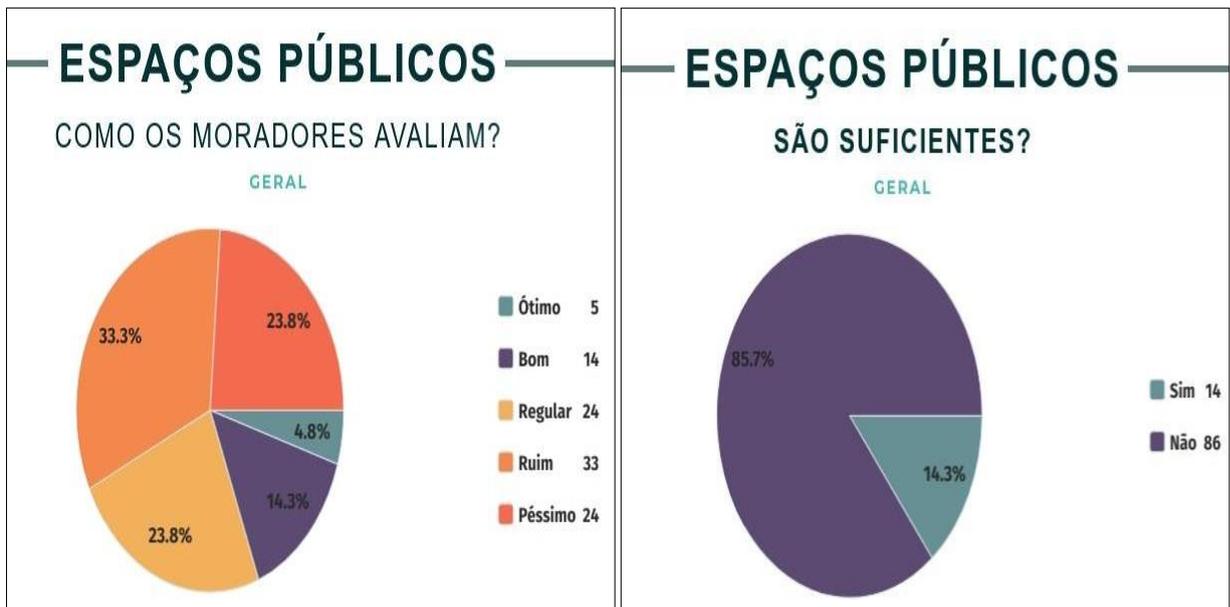


Fonte: Elaborado pelo autor.

5.3.4 Espaços Públicos

Foram avaliados também os espaços públicos existentes e os itens que o compreendem, como: ruas, calçadas e uma praça. Segundo o gráfico 16 (Espaços Públicos: como os moradores avaliam?), a avaliação foi tida como “Ruim” em sua maioria, com 33,3%, seguida de “Ruim” e “Péssimo”, ambas com 23,8%. Nota-se, dessa maneira, a má qualidade desses espaços segundo os moradores, que se manifestam descontentes também com relação a insuficiência destes, com 85,7% dos entrevistados relatando esse inconveniente no Gráfico 17 (Espaços Públicos: são suficientes?).

Gráfico 16 e 17: Espaços Públicos: como os moradores avaliam? e Espaços Públicos: são suficientes?



Fonte: Elaborado pelo autor.

No que se refere as vias internas, além de serem consideradas desqualificadas do ponto de vista da acessibilidade e responsável por desencorajar os pedestres a utilizá-la devido a sua grande extensão, sofrem também com a falta de arborização e péssimas condições do calçamento dos passeios. Mesmo nessa circunstância, a população se vê obrigada a circular por esses caminhos, tanto pela necessidade de acesso ao transporte público quanto pelos estabelecimentos comerciais que se encontram ao longo da Avenida, dentre outros serviços.

Na figura 24 (Calçamentos nas vias de acesso aos Condomínios) pode-se perceber o caráter irregular dos passeios, com alguns desnivelamentos e incompatíveis a lei nº4590 de 2006 que trata dos muros e calçadas e da lei nº3252 de 1992, que trata do zoneamento. De acordo com a lei nº4590 de 2006 a construção, manutenção e conservação das calçadas fica restrita ao proprietário, com material antiderrapante, sem qualquer desnível que possa provocar quedas e mantendo a livre circulação sem qualquer obstáculo, bem como acontece, por exemplo, com a construção de rampas de acesso ao imóvel no meio das calçadas, devendo estas serem executadas da divisa do lote para dentro.

Além disso, nas esquinas de quadras, deve haver uma distância de 2,00m (dois metros) das mesmas e deverão ser executados rebaixamentos do meio-fio, com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), destinados ao acesso de Pessoa com Deficiência ou com mobilidade reduzida.

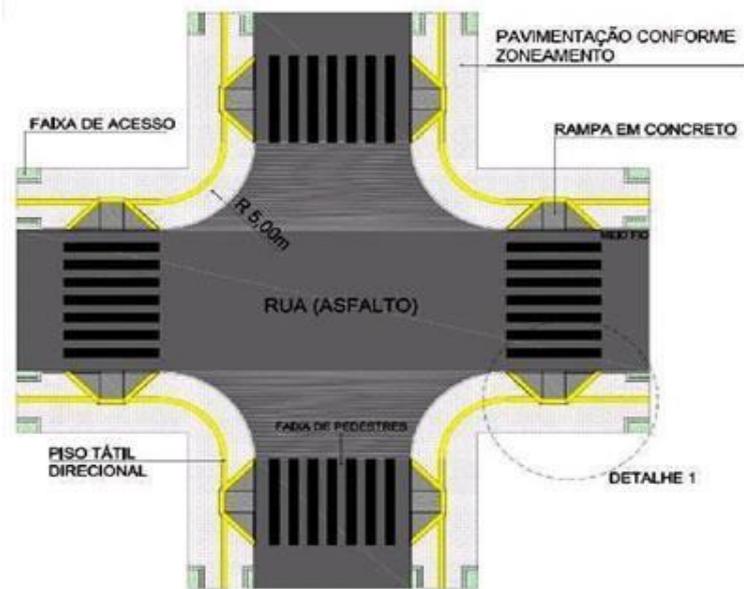
Figura 29 – Calçamento nas vias de acesso aos Condomínios.



Fonte: Acervo Pessoal.

No caso das esquinas, além de não haver o rebaixamento para cadeirantes, a calçada manteve seu fluxo interrompido neste caso acima, pois a mesma está com sua curvatura chanfrada e não boleada como deveria ser. A figura 25 pode ilustrar bem como deveria encontrar-se este calçamento.

Figura 30 - Rebaixamento de calçadas nas esquinas.



Fonte: Legislação Municipal de Canoas/RS.¹⁴

Para além dessas questões a respeito dos passeios, observa-se também a subutilização de uma praça localizada exatamente no final das vias de acesso aos condomínios e em frente ao muro que os separa do bairro Pirapora. Existem ali poucos mobiliários urbanos, apenas 07 bancos e nenhuma lixeira. Demonstra-se assim pouco aproveitamento do espaço, que poderia funcionar muito bem como um lugar de integração social de ambos os núcleos residenciais e de estruturação dos equipamentos aos quais a população se vê necessitada, bem como espaços para crianças, pets, quiosques, etc.

¹⁴ Decreto nº 145, de 17 de maio de 2013. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/RS/CANOAS/IMAGENS/DEC-145-2013b-G.jpg>>. Acesso em: 15 jun. 2020.

Disponível em:
Acesso em:

Figura 31 - Praça do Eco Park.



Fonte: Acervo Pessoal.

Figura 32 - Praça na Rua do Eco Park, Condomínio ao lado e Residências no Pirapora ao fundo.



Fonte: Acervo Pessoal.

De acordo com a Figura 29 (Curso D'água em meio a vegetação que circunda o núcleo residencial) não se pode constatar que a distância da área não edificável próxima ao curso d'água foi respeitada ou não, embora a estreita proximidade com o curso d'água seja visível. Ainda que essas distâncias tenham sido respeitadas, ter esses núcleos residenciais tão próximos desse corpo d'água pode ser problemático, tanto pela supressão de sua vegetação quanto pela destinação do esgotamento sanitário em direção a esse córrego.

A Rua Ademar Correia, que interliga as Avenidas Edson Brandão e Santos Dumont, está em APP, entretanto esse tipo de intervenção é permitido pois se constitui como sendo de interesse público e coletivo. A Resolução Conama nº 369 de 2006, define os casos excepcionais em que o órgão ambiental competente pode autorizar a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente (APP) para a implantação de obras, planos, atividades ou projetos de utilidade pública ou interesse social, ou para a realização de ações consideradas eventuais e de baixo impacto ambiental. Assim sendo, uma intervenção desse nível seria de grande valia para todo este núcleo residencial adjacente, conciliando o lazer e práticas esportivas em meio a vegetação.

Supõe-se que este rio seja um afluente do Rio Anil, devido a sua proximidade com esta bacia hidrográfica, o que evidencia ainda mais a importância de sua preservação.

6 CONCLUSÃO

A análise urbanística feita neste trabalho acadêmico foi resultado de um levantamento fotográfico aliado a pesquisa de campo, o que possibilitou compreender as condicionantes do terreno em questão e a percepção dos usuários acerca das problemáticas e potenciais reunidos ali. No diagnóstico da área, ao fazer a análise dos dados obtidos, observou-se a relação enfraquecida dos bairros adjacentes aos condomínios exclusivos e a subutilização dos poucos espaços públicos existentes. Pôde-se constatar que já há grande participação dos moradores na ocupação desses espaços livres, embora estes não estejam de acordo com os parâmetros da boa arquitetura e urbanismo, sugerindo assim a necessidade de intervenções urbanas

para se adequar ao que já existe e para a criação de outros equipamentos segundo as necessidades apresentadas pela população.

Além disso, há a visível segregação espacial manifestada pela figura do grande muro de arrimo. Este muro separa duas ruas, a Rua Jaguarema no Bairro Pirapora e a Rua do Eco Park, que dá acesso aos condomínios residenciais. Ao criar essa divisão entre bairros, se impede que a população do Pirapora acesse a Rua do Eco Park, que está interligada a Avenida Edson Brandão e, portanto, limita o acesso dessas pessoas a transporte, serviços, dentre outros equipamentos urbanos presentes ao longo da referida avenida. O método encontrado pelos moradores do Pirapora para burlar esse empecilho foi criar um buraco neste muro e o poste é usado como apoio para descer, visto que a área dos condomínios está num nível mais baixo. O que se pode constatar ao se deparar com isso, é que esse contingente populacional é colocado ainda mais numa posição marginalizada, reforçando estigmas sobre os bairros de periferia e as pessoas que nela vivem. Para tanto, se faz necessária a criação de uma passagem acessível nessa localidade, fazendo com que a população do Pirapora possa exercer seu direito de ir e vir na cidade de forma justa e digna.

A fundamentação teórica construída corrobora com a pesquisa ao enunciar as questões encontradas no bairro no que diz respeito a configuração desse núcleo habitacional e os elementos implícitos nele, buscando entender por exemplo, as origens da segregação urbana no Brasil, como ela se apresenta, de que forma ela se deu no cenário local e quais os atores por trás dessas ações, vide Mercado Imobiliário, Estado e as elites. Ao relatar brevemente a contextualização histórica do bairro Anil no capítulo 04, percebe-se diversas mudanças com o passar dos anos em variados setores, mas ainda assim se fazem presentes fenômenos já existentes nos primórdios da capital maranhense, bem como a ocupação desordenada de certas áreas pela população pobre, denotando já nessa época a configuração desigual do espaço urbano.

Ao entender esses processos fundadores, fica mais claro as resoluções e atitudes a se tomar quanto a isso. Considero de grande importância que a revisão do Plano Diretor de 2006 contemple instrumentos de mitigação às ações de segregação espacial na cidade de São Luís, principalmente no que diz respeito a forma como são inseridas as edificações na cidade, tornando-as mais abertas e integradas ao espaço público

Para além de dar soluções, ressalto a relevância de se produzir pesquisa entorno deste tema, tendo em vista que não se trata de um caso isolado, mas muito comum em toda a cidade. Trazer luz ao caso dessa região em específico pode ser muito revelador sobre os processos de produção espacial que o Estado prioriza e induz na capital maranhense. Ademais, o que fica de mais importante nesta pesquisa é a vontade popular representada através dos dados qualitativos colhidos, o que denota de maneira geral, muita insatisfação no que diz respeito a infraestrutura urbana fornecida na cidade de São Luís. Isto prova a importância da participação popular nas decisões dos rumos que a cidade deve tomar, de maneira efetiva, tornando-a protagonista e emancipada nessas ações.

A cidade não deveria ser comandada segundo interesses escusos de uma minoria hegemônica, muito menos servir de palco para disputas tão acirradas por espaço e habitação de qualidade, tendo em vista que isto nos é reservado por direito segundo a Constituição Federal de 1988. Assim, fica claro que as questões urbanas no Brasil e no município de São Luís vão muito além de simples intervenções urbanísticas pontuais, mas devem passar por uma revolução política e social intensa para que possamos nos desfazer dos assombrosos índices de desigualdade social, das poluições de nossas bacias hidrográficas, das ocupações desordenadas e em áreas de risco, dos enclaves fortificados, da valorização exacerbada de determinadas áreas, da sobreposição do privado sobre o público, do urbanismo para os carros, dentre outras coisas que só nos enfraquecem enquanto cidade e cidadãos. Apenas superando essas e muitas outras questões, poderemos então construir uma sociedade mais justa e igualitária.

REFERÊNCIAS

ABRAHÃO, Sérgio Luís. **Espaço público: do urbano ao político.** / Sérgio Luís Abrahão. – São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008.

ALVAREZ, Isabel Aparecida Pinto. **As políticas espaciais contemporâneas e a reprodução do capital e do urbano.** *Cidades*, v. 9, n. 16, 2012. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/2373/2116>>. Acessos em 02 abr. 2020.

AZEVEDO, Aluísio. **O mulato.** [S.l.]: Fundação Biblioteca Nacional, 2007. Disponível em: http://objdigital.bn.br/Acervo_Digital/livros_eletronicos/o_mulato.pdf. Acesso em: 1 jun. 2020.

BARBOSA, Antonio Carlos Leite. **Gentrificação e expansão urbana em São Luís - MA.** *Caracas: Espacios*, v. 38, n. 17, 20 nov. 2016. Disponível em: <<http://www.revistaespacios.com/a17v38n17/a17v38n17p22.pdf>>. Acessos em 02 abr. 2020.

BRASIL. **Lei nº 12651 de 25 de maio de 2012.** Código Florestal Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm>. Acesso em: 15 jun. 2020.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Resolução CONAMA nº 369 de 28 de março de 2006.** Disponível em: <<http://www2.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=489>>. Acesso em: 15 jun. 2020.

BURNETT, Frederico Lago. **São Luís por um triz - escritos urbanos e regionais.** 1ª ed. São Luís: Editora UEMA, 2011. v. 01. 171p. Disponível em: <http://www.athuar.uema.br/?page_id=406>. Acessos em 02 abr. 2020.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Enclaves fortificados: a nova segregação urbana.** *Novos Estudos Cebrap*. Nº 47, p.155-176, março de 1997. São Paulo, 1997.

_____. **Cidade de Muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo;** tradução de Frank de Oliveira e Henrique Monteiro. São Paulo, Ed. 34/Edusp, 2000.

DUPAS, Gilberto. **Tensões contemporâneas entre público e privado.** *Cad. Pesqui.* São Paulo, v. 35, n. 124, p. 33-42, abr. 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-15742005000100003&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 04 mai. 2020.

FEITOSA, Danilo da Silva. **DO BUCÓLICO CUTIM AO BAIRRO ANIL.** 2016. 58 f. Monografia - Curso de História, UEMA, São Luís, 2016. Disponível em: <<http://www.historia.uema.br/wp-content/uploads/2016/03/1.-danilo-da-silva-feitosa.pdf>>. Acesso em: 04 mai. 2020.

FERRAZ, A. C. P. & TORRES I. G. E. **Transporte público urbano.** 2ª edição. São Carlos: Rima, 2004. Disponível em: <<https://docero.com.br/doc/10sxx>>. Acesso em: 12 jun. 2020.

FERREIRA, Antônio José de Araújo. **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?** - São Luís: EDUFMA, 2014, 154p.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2013.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010, 306p.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Salário médio mensal dos trabalhadores formais**: IBGE, Cadastro Central de Empresas 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/panorama>>. Acesso em: 15 jun. 2020.

_____. **Desigualdades Sociais por Cor ou Raça no Brasil**: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/10091/82292>>. Acesso em: 15 jun. 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Estud. av., São Paulo, v. 17, n. 48, p. 151-166, Aug. 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142003000200013&lng=en&nrm=iso>. Acessos em 02 abr. 2020.

_____. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 5. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MENDES, Sylvânio Aguiar. **Entre burros e empurrões: uma história dos bondes elétricos em São Luís (1924-1966)**. Monografia (Graduação em História). Universidade Estadual do Maranhão, 2005. Disponível em: <<https://www.outrostempos.uema.br/curso/monopdf2005/sylvanio.pdf>>. Acesso em: 06 jun. 2020.

PALHANO, Raimundo Nonato Silva. **A Produção da coisa pública: serviços e cidadania na primeira república ludovicense**. v. 3, 2ª edição da Biblioteca Básica Maranhense – São Luís / Raimundo Palhano: São Luís, Ed. Engenho, 2017.

PNUD – PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO; IPEA -INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA E APLICADA; FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Atlas de desenvolvimento humano do Brasil de 2013**. 2013. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/sao-luis_ma>. Acesso em: 15 jun. 2015.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Desigualdades Socioespaciais - A luta pelo direito à Cidade**. Cidades (Presidente Prudente), v. 4, p. 73-88, 2007. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/571>>. Acesso em: 02 abr. 2020.

ROLNIK, Raquel. **O que é Cidade** (coleção primeiros passos nº 203). 3. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1995.

SANTOS, Boaventura de Sousa Santos; MENESES, Maria Paula [orgs]. **Epistemologias do sul**. São Paulo: Cortez, 2010.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo, Ed. Hucitee, 157 pgs, 1993. Disponível em: <http://professor.ufrgs.br/dagnino/files/santos_milton_a_urbanizacao_brasileira_1993.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2020.

SÃO LUÍS. Prefeitura Municipal. **Lei nº 3.252, de 29 de dezembro de 1992**. Dispõe sobre o Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano de São Luís. Disponível em: <http://www.saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/1188_3-lei_n._3.253_de_29.12.1992_d.o.m._n.88._pags._06-27.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2020.

SÃO LUÍS. Prefeitura Municipal. **Lei nº 4.590, de 11 de janeiro de 2006**. Dispõe sobre a Construção, Reconstrução e Conservação de Muros e Calçadas e dá outras providências. Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/1303_lei_4590.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2020.

SILVA, César Henriques Matos e. **Espaço público político e urbanidade: o caso do centro da cidade de Aracajú**. 2009. 314 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Ppgau, Ufba, Salvador, 2009. Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/8834>>. Acesso em: 30 abr. 2020.

SILVA, Gabriela Melo. **O Plano de expansão da cidade de São Luís: as ideias de Ruy Mesquita para o crescimento da capital maranhense**. (Apresentação de Trabalho/Jornada) – UFMA, 2013. Disponível em: <<http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2013/JornadaEixo2013/anais-eixo13-questaurbanaegestaodascidades/pdf/oplanodeexpansaodacidadedesaluis.pdf>>. Acessos em 02 abr. 2020.

TIERS, Thiers Fabricio Santos. **Desenvolvimento Geográfico Desigual e Combinado: uma análise do bairro Ponta d'Areia, São Luís, MA**. (Apresentação de Trabalho/Seminário) – UNISC, 2017. Disponível em: <<https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/sidr/article/viewFile/16727/4345>>. Acessos em 02 abr. 2020.

VILLAÇA, Flávio. **A segregação urbana e a justiça**. Revista Brasileira de Ciências Criminais, ano 11, nº 44, p. 341-346, 2003. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/Gabrieldibernardi/villaa>>. Acessos em 02 abr. 2020.

_____. **São Paulo: segregação urbana e desigualdade**. Estud. av., São Paulo, v. 25, n. 71, p. 37-58, abr. 2011. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142011000100004&lng=pt&nrm=iso>. Acessos em 02 abr. 2020.

APÊNDICE

APÊNDICE A – Questionário aplicado online no bairro Anil

A. PERFIL SOCIOECONÔMICO

- 1. Em qual faixa etária você se insere?**
 de 18 a 25 anos de 26 a 35 anos
 de 36 a 45 anos de 46 a 50 anos Acima de 50 anos

- 2. Qual seu gênero?**
 Masculino Feminino

- 3. Você se reconhece como sendo de qual cor ou raça?**
 Afrodescendente Indígena Amarelo Branco Negro Preto Pardo

- 4. Qual seu nível de escolaridade?**
 Ensino Fundamental Incompleto Ensino Fundamental Completo
 Ensino Médio Incompleto Ensino Médio Completo
 Ensino Superior Incompleto Ensino Superior Completo

- 5. Quantas pessoas residem em sua casa?**
 1 2 3 4 + de 5

- 6. Qual sua relação com a área em estudo?**
 Morador do bairro Não mora no bairro Trabalha no bairro

- 7. Qual a sua renda familiar?**
 Não declarou Menos de 1 salário mínimo de 2 a 4 salários mínimos
 de 4 a 6 salários mínimos de 6 a 8 salários mínimos
 + de 8 salários mínimos Sem renda

B. PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS

- 1. Como você usa os espaços livres do bairro?**
 Lazer Práticas esportivas Trabalho Outros (quais?)

- 2. Quais espaços você considera relevantes para o bairro?**
 Pista de cooper Ambiente voltado ao lazer dos animais
 Academia ao ar livre Quiosques
 Locais para interação social Outros (quais?)

- 3. De que forma você avalia o muro que separa os condomínios Eco Park/Eco Space do bairro Pirapora?**
 Positivo Negativo

- 4. Qual sua opinião acerca da criação de uma passagem acessível entre o bairro Pirapora e a rua do Eco Park?**
 Sim Não

5. Qual o seu sentimento em relação ao bairro?

Satisfeito Razoavelmente satisfeito Insatisfeito

6. Como você avalia a infraestrutura urbana (distribuição de água, rede de energia elétrica, saneamento básico) do bairro?

Ótimo Bom Regular Péssimo

7. Como você avalia o transporte público e os pontos de ônibus do bairro?

Ótimo Bom Regular Péssimo

8. Os espaços públicos (praças, ruas e calçadas) existentes no bairro são suficientes?

Sim Não

9. Como você avalia as condições dos espaços públicos (praças, ruas e calçadas) existentes no bairro?

Ótimo Bom Regular Péssimo

10. O que você pensa acerca da implantação dos condomínios fechados no bairro? Escolha uma palavra para defini-los.

Inclusivo Segregador Acolhedor Inadequado Não sei responder

APÊNDICE B

**ENTREVISTA COM GRACIMEYRE PEREIRA PINHEIRO (DONA MEYRE,
MORADORA DO BAIRRO HÁ 20 ANOS, PROPRIETÁRIA DO COMERCIAL
PINHEIRO, ÀS MARGENS DA AVENIDA EDSON BRANDÃO)**

Figura 34 e 35 – Lado esquerdo e direito da Avenida Edson Brandão.



Fonte: Acervo Pessoal.

João Victor: Você se recorda do bairro antes da implantação dos condomínios? Acompanhou a construção? Como era antes?

Meyre: “Sim, acompanhei. É como eu falei, aí era só mato, era amurado, tinha pé de palmeira, caju, manga, unha de gato. Mais lá pra trás era só mato mesmo, aí tinha um campo de futebol que o pessoal do bairro jogava bola.”

João Victor: Tinha alguma residência?

Meyre: “Tinha. Tinham umas 03 senhoras que moravam aí, os funcionários delas também. Às vezes elas vinham, aqui já era comércio. Tinha uma que era cadeirante e não vinha, com o tempo da idade ela ficou cadeirante e não vinha mais. Elas já tinham mais de 90 anos quando eu abri meu comércio aqui, elas morreram já com cento e poucos anos. A última eu ouvi falar que morreu com 103 anos.”

João Victor: Elas eram donas desse terreno inteiro?

Meyre: “Sim, era do pai delas e aí ficou pra elas. Aí elas faleceram e ficou pro sobrinho e o sobrinho vendeu pra Dimensão. ”

João Victor: O que mudou depois da implantação desses condomínios?

Meyre: “Ficou bem mais movimentado, melhorou muito. Eu como tenho comércio senti que melhorou muito, eu agradeço. Tem uns clientes que vem de

lá, nem todos, mas vem boa quantidade. Até eu pude comprar um apartamento lá, hoje eu moro lá. ”

João Victor: De onde vinha sua clientela antes dos condomínios?

Meyre: “Quem comprava comigo antes era o pessoal desses prédios aqui de cima, o pessoal do Santo Antônio e o pessoal ali dos prédios do Cutim, porque antes não tinha nem o Maciel nem o Mateus. ”

João Victor: Você encara essas mudanças como boas ou ruins para o bairro?

Meyre: “Boa. Progresso! ”

João Victor: Como você vê a relação dos condomínios fechados com os bairros do entorno?

Meyre: “Melhorou, deu outra vida, valorizou! ”

João Victor: O que te faz se sentir satisfeito em morar no bairro? O que te faria abandonar o mesmo e você acha que deveria melhorar?

Meyre: “É porque é um bairro perto de tudo né? Tem supermercado, só o que falta é um banco né? Abriu a farmácia Pague Menos aqui na frente, que não tinha antes. Tem esse banco aqui na Santos Dumont, mas é uma boa caminhada pra chegar lá. Eu não tenho a intenção de abandonar o bairro, não passa isso pela mina cabeça. Mas pra melhorar deveriam colocar uma faixa de pedestre bem sinalizada, essa faixa é muito perigosa, todo dia tem batida aqui, é raro um dia não ter. Graças a deus nunca teve morte, mas batida é quase todo dia, é uma avenida muito veloz. Precisa de um semáforo, é uma pista muito larga.”