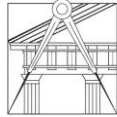




LISBOA

UNIVERSIDADE
DE LISBOA



FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

**CONTRASTES URBANOS NO HABITAR DE ÁREAS RESIDENCIAIS NAS CIDADES BRASILEIRAS: O
CASO DA PENÍNSULA DA PONTA D'AREIA E DA ILHINHA, EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO**

Doutoramento em Arquitetura

Especialidade Teoria e Prática do Projeto

WALBER DA SILVA PEREIRA FILHO

Orientadores

Prof. Dr. Hugo José Abranches Teixeira Lopes Farias (Universidade de Lisboa - Portugal)

Prof^a. Dr^a. Marluce Wall de Carvalho Venâncio (Universidade Estadual do Maranhão - Brasil)

Tese especialmente elaborada para a obtenção do grau de doutor

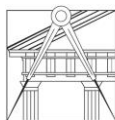
Janeiro de 2020



LISBOA

UNIVERSIDADE
DE LISBOA

iii



FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

**CONTRASTES URBANOS NO HABITAR DE ÁREAS RESIDENCIAIS NAS CIDADES BRASILEIRAS: O
CASO DA PENÍNSULA DA PONTA D'AREIA E DA ILHINHA, EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO**

Doutoramento em Arquitetura

Especialidade Teoria e Prática do Projeto

WALBER DA SILVA PEREIRA FILHO

Orientadores

Prof. Dr. Hugo José Abranches Teixeira Lopes Farias (Universidade de Lisboa - Portugal)

Prof^a. Dr^a. Marluce Wall de Carvalho Venâncio (Universidade Estadual do Maranhão - Brasil)

Tese especialmente elaborada para a obtenção do grau de doutor

Presidente:

Doutor Miguel Calado Baptista-Bastos,
Professor Auxiliar, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Vogais:

Doutora Gleice Virgínia Medeiros de Azambuja Elali,
Professora Titular, Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Doutor José Jorge Boueri Filho,
Professor Catedrático Convidado, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Doutor Hugo José Abranches Teixeira Lopes Farias,
Professor Associado, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Doutor João António Costa Branco de Oliveira Pedro,
Investigador Auxiliar, Laboratório Nacional de Engenharia Civil

Doutor José António Jacob Martins Cabido,
Professor Auxiliar, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Janeiro de 2020

Não existe cidade que funcione quando suas qualidades são privilégios de poucos e as maiorias são condenadas a viver em “puxadinhos da cidade”. A verdadeira reforma urbana pressupõe a extensão do direito à cidade para todos, levando a um processo de democratização que ainda não ocorreu no território urbano brasileiro.

Raquel Rolnik

RESUMO

A cidade de São Luís - Maranhão (Brasil) apresenta um constante crescimento urbano nas últimas décadas, resultando em um contraste urbano num ponto central e importante - o contraste existente entre as áreas da Península na Ponta D'Areia e da Ilhinha. A pesquisa tem como foco principal a análise configuracional do parque habitacional e de sua estrutura urbana com seus acentuados contrastes em áreas contíguas, porém, simultaneamente diferentes, em relação ao modo de morar nas áreas em foco. A escolha do tema decorreu da importância das áreas no contexto urbano da cidade, e por serem locais de antigo conflito social. Para a realização da pesquisa foi utilizada recolha e revisão bibliográfica genérica e específica, seleção de casos de estudo em duas cidades brasileiras (Recife e São Paulo), realização de inquéritos e entrevistas com os moradores da Península na Ponta D'Areia e da Ilhinha, bem como avaliação em habitações específicas e na sua envolvente. Com a pesquisa constatamos que a situação do contraste urbano na área foi construída, por um lado, pelas políticas de habitação social (Ilhinha), e pelo outro através do direcionamento da construção da cidade pelo mercado imobiliário (Península), e também que há exclusão social por parte do lado econômico mais privilegiado (Península). Concomitantemente, os moradores da Ilhinha manifestaram sentimento favorável à aproximação social, inclusive com ideia proposta de intervenção urbanística. A partir da realização desta investigação, espera-se que haja, por parte dos profissionais, maior compreensão e identificação das questões relacionadas à habitação e seu desenho urbano, em particular em áreas de contraste urbano e social. Ademais, ressalta-se também a contribuição da tese para a aplicação de princípios arquitetônicos mais adequados para os moradores residentes em áreas caracterizadas por acentuados contrastes urbanos, atendendo-se, assim, com mais segurança, às necessidades desse segmento populacional.

Palavras-chave: Contrastes Urbanos. Espaço Urbano. Habitação. Península. Ilhinha. São Luís do Maranhão. Brasil.

ABSTRACT

The city of São Luís - Maranhão (Brazil) presents a constant urban growth in the last decades, resulting in an urban contrast in a central and important point – the existing contrast between the areas of Península Ponta D’Areia and of Ilhinha. The main focus of the research is the configurational analysis of the housing stock and its urban structure, with its marked contrasts in contiguous areas, which are simultaneously different, in relation to the way of living in the areas in focus. The choice of the theme stemmed from the importance of the areas in the urban context of the city, and also because they were places of ancient social conflict. In order to carry out the research, a generic and specific bibliographical review was carried out; a selection of case studies in two Brazilian cities (Recife and São Paulo); surveys and interviews with residents of the Península in Ponta D’Areia and of Ilhinha, as well as an evaluation in specific dwellings and in their surroundings. The research shows that the situation of the urban contrast in the area was built on the one hand by social housing policies (Ilhinha), and on the other by directing the construction of the city by the real estate market (Península); also, that there is social exclusion on the part of the most privileged economic side (Península). At the same time, the inhabitants of Ilhinha expressed a favorable feeling for a social approach, even with a proposed idea of urban intervention. As a result of this research, it is expected that, on the part of the professionals, there will be a greater understanding and identification of the questions related to the housing and its urban design, in particular in areas of urban and social contrast. In addition, the contribution of the thesis to the application of architectural principles more suitable for the residents residing in areas characterized by accentuated urban contrasts is emphasized, attending, therefore, with more security, to the necessities of this population segment.

Keywords: Urban contrasts. Urban Space. Housing. Península. Ilhinha. São Luís do Maranhão. Brazil.

RESUMEN

La ciudad de São Luís - MA (Brasil) presenta un constante crecimiento urbano en las últimas décadas, resultando en un contraste ciudadano en un punto central e importante - las áreas de la Península en Ponta D'Areia e Ilhinha. La investigación tiene como foco principal el análisis configuracional del parque habitacional con sus acentuados contrastes y de su estructura urbana en áreas contiguas, pero simultáneamente diferentes, en relación al modo de vivir en las áreas en foco. La elección del tema surgió de la importancia de las áreas en el contexto urbano de la ciudad, y por ser locales de antiguo conflicto social. Para la realización de la investigación se utilizó investigación bibliográfica genérica y específica, selección de casos de estudio en dos ciudades brasileñas (Recife y São Paulo), realización de encuestas y entrevistas con los habitantes de la Península en Ponta D'Areia e Ilhinha, así como evaluación en viviendas específicas y en su entorno. Con la investigación constatamos que la situación del contraste urbano en el área fue construida, por un lado, por las políticas de vivienda social (Ilhinha), y por el otro a través del direccionamiento de la construcción de la ciudad por el mercado inmobiliario (Península) y también que hay exclusión social por parte del lado económico más privilegiado (Península), al tiempo en que los moradores de la Ilhinha manifestaron sentimiento favorable a la aproximación social, incluso con idea propuesta de intervención urbanística. A partir de la realización de esta investigación, habrá por parte de los profesionales, mayor comprensión e identificación de las cuestiones relacionadas con la vivienda y su diseño urbano. Además, se resalta también la contribución de la tesis para la aplicación de principios arquitectónicos más adecuados para los residentes residentes en áreas caracterizadas por acentuados contrastes urbanos, atendiendo así, con más seguridad, a las necesidades de ese segmento poblacional.

Palabras-clave: Contrastes urbanos. Espacio Urbano. La vivienda. Península. Ilhinha. São Luís do Maranhão. Brazil.

AGRADECIMENTOS

A investigação foi um resultado de uma longa caminhada, cujo percurso foi acompanhado e compartilhado de perto por várias pessoas, às quais já sou e serei imensamente grato.

Primeiramente gratifico o imenso apoio dado por minha família. À minha esposa Helma, que me deu carinho, compreensão e incentivo por todo o tempo disponibilizado. Aos meus filhos Mateus e Davi, que durante a pesquisa nasceram, tornando a conclusão da investigação imensamente mais prazerosa.

Ao meu pai Walber e à minha mãe Regina, pelo constante e incondicional estímulo na minha realização profissional. À minha irmã Geórgia, ao meu cunhado Divanilson e à minha sobrinha Giovana, pela torcida e apoio, cujo suporte em todos os momentos desta caminhada foi fundamental.

Especialmente aos Professores Dr. Hugo Farias e Dr^a. Marluce Carvalho, meus orientadores nesta tese. É um privilégio poder compartilhar de seus conhecimentos, de seus trabalhos, das suas orientações precisas e pacientes, que sempre me transmitiram incentivo e confiança.

Essa pesquisa também conta com a grande contribuição da Prof^a Dr^a. Tânia Ramos, que me ajudou a trabalhar com mais clareza o tema no início desta longa e solitária jornada.

Agradeço aos meus amigos desta longa jornada de Doutorado: Nadia, Lúcia, Fabi, Ana Karine, Rosilan, dentre outros, que disponibilizaram um amplo tempo em suas vidas, durante anos, para contribuir com a comunidade científica.

Meus agradecimentos finais vão para professores e funcionários da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, que direta ou indiretamente contribuíram para esta investigação.

INDICE

RESUMO	vii
ABSTRACT	ix
RESUMEN	xi
AGRADECIMENTOS	xiii
INDICE.....	xv
LISTA DE FIGURAS	xxi
LISTA DE TABELAS.....	xxv
LISTA DE QUADROS	xxvii
LISTA DE GRÁFICOS	xxix
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS.....	xxxi
INTRODUÇÃO	1
Tema.....	6
Âmbito.....	7
Objeto de estudo	11
<i>Ilhina</i>	11
<i>Península da Ponta D’Areia</i>	12
Justificativa.....	16
Problematização e Questão da investigação	17
Hipóteses.....	22
Objetivos	22
Objetivo Geral	22
Objetivos Específicos.....	22
Estado da arte - Revisão bibliográfica	23
Metodologia.....	28
Estrutura da tese.....	31
CAPÍTULO I	36
CONTRASTES URBANOS E SEGREGAÇÃO ESPACIAL	38
I.1 SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL E CLASSES SOCIAIS.....	39
I.2 MODELOS DE CONSTRUÇÕES TEÓRICAS CLÁSSICAS.....	43
I.2.1 Modelo Kohl-Sjoberg.....	43
I.2.2 Modelo de Burgess.....	44

I.2.3 Modelo de Hoyt.....	46
I.3 CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS COMPLEXAS	48
I.4 SEGREGAÇÃO, TERRITÓRIO E ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE CONTEMPORÂNEA	50
I.4.1 Segregação de conteúdo simbólico.....	54
I.4.2 Segregação e barreiras espaciais.....	57
I.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO.....	60
CAPÍTULO II.....	62
ENQUADRAMENTO ESPACIAL GERAL – A CIDADE DE SÃO LUÍS, MARANHÃO	64
II.1 BREVE EVOLUÇÃO HISTÓRICA DAS CIDADES BRASILEIRAS	64
II.2 CARACTERIZAÇÃO DA ILHA DE SÃO LUÍS.....	69
II.3 BREVE HISTÓRICO DA CIDADE DE SÃO LUÍS	73
II.4 PERÍODOS DA HISTÓRIA URBANA DA CIDADE DE SÃO LUÍS.....	76
II.4.1 Período de 1500 a 1615.....	76
II.4.2 Período de 1615 a 1755.....	76
II.4.3 Período de 1755 - 1889	80
II.4.4 Período de 1889 - 1936	83
II.4.5 Período de 1936-1950	86
II.4.6 Período 1950 a 1970.....	90
II.4.7 Período 1970 a 1990.....	91
II.4.8 Período de 1990 à contemporaneidade.....	93
II.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO.....	97
CAPÍTULO III.....	100
ENQUADRAMENTO ESPACIAL ESPECÍFICO - PENÍNSULA NA PONTA D’AREIA E ILHINHA.....	102
No campo urbano:.....	102
No campo socioeconômico:	102
No campo demográfico:	102
III.1 O BAIRRO PONTA D’AREIA	105
III.1.1 História e evolução urbana.....	105
<i>Forte de Santo Antônio</i>	107
<i>Plano Diretor de 1958</i>	111
<i>Plano Diretor de 1971</i>	113
<i>Período de 1980 a 2000</i>	115

<i>Dias atuais</i>	118
III.1.2 Características específicas da Península, de acordo com o Plano Diretor da Cidade.....	121
III.1.3 Pontos positivos e negativos da Península na Ponta D'Areia	122
III.1.4 Dados socioeconômicos.....	123
III.1.5 Uso do Solo.....	125
III.1.6 Hierarquia viária e transporte.....	127
III.1.7 Densidade Demográfica - Península e Ilhinha	129
III.1.8 Tabela com nível de transformação da Península	130
III.2 O BAIRRO DE SÃO FRANCISCO	132
III.2.1 História e evolução urbana	132
III.3 O BAIRRO DA ILHINHA.....	137
III.3.1 História e evolução urbana	137
III.3.2 Características específicas da Ilhinha de acordo com o Plano Diretor da cidade.....	141
III.3.3 Pontos positivos e negativos da Ilhinha.....	143
III.3.4 Dados socioeconômicos.....	143
III.3.5 Uso do Solo.....	145
III.3.6 Hierarquia viária e transporte.....	149
III.3.7 Tabela com nível de transformação da Ilhinha	151
III.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO	152
CAPÍTULO IV	154
ESTUDOS DE CASO: MORUMBI E PARAISÓPOLIS, SÃO PAULO; PINA E BRASÍLIA TEIMOSA, RECIFE..	156
IV.1 CASO MORUMBI E PARAISÓPOLIS (SÃO PAULO).....	157
IV.1.1 História e evolução urbana do Morumbi.....	157
IV.1.2 História e evolução de Paraisópolis	161
IV.1.3 Características específicas do Morumbi de acordo com o Plano Diretor da cidade	165
IV.1.4 Características específicas de Paraisópolis de acordo com o Plano Diretor da cidade	166
IV.1.5 Dados socioeconômicos do Morumbi	167
IV.1.6 Dados socioeconômicos de Paraisópolis	168
IV.1.7 Uso do solo no Morumbi	170
IV.1.8 Uso do solo em Paraisópolis	172
IV.1.9 Hierarquia viária e transporte no Morumbi	175
IV.1.10 Hierarquia viária e transporte em Paraisópolis	178

IV.1.11 Densidade demográfica - Morumbi e Paraisópolis	179
IV.1.12 Tabela com nível de transformação no Morumbi.....	180
IV.1.13 Tabela com nível de transformação em Paraisópolis	181
IV.2 CASO PINA E BRASÍLIA TEIMOSA (RECIFE)	183
IV.2.1 História e evolução urbana do Pina	183
IV.2.2 História e evolução urbana de Brasília Teimosa	188
IV.2.3 Características específicas do Pina de acordo com o Plano Diretor da cidade.....	193
IV.2.4 Características específicas de Brasília Teimosa de acordo com o Plano Diretor da cidade.....	195
IV.2.5 Dados socioeconômicos do Pina	195
IV.2.6 Dados socioeconômicos de Brasília Teimosa	197
IV.2.7 Uso do solo no Pina.....	198
IV.2.8 Uso do solo em Brasília Teimosa.....	202
IV.2.9 Hierarquia viária e transporte do Pina	205
IV.2.10 Hierarquia viária e transporte de Brasília Teimosa.....	207
IV.2.11 Densidade demográfica	208
IV.2.12 Tabela com nível de transformação no Pina.....	209
IV.2.13 Tabela com nível de transformação em Brasília Teimosa.....	210
IV.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO	212
CAPÍTULO V	214
CARACTERIZAÇÃO DO PARQUE HABITACIONAL DAS DUAS ÁREAS EM FOCO	216
V.1 NÚMERO DE HABITAÇÕES EXISTENTES EM CADA ÁREA E SUA DIMENSÃO MÉDIA	217
V.2 TIPOS HABITACIONAIS POR GABARITO EM CADA ÁREA	218
V.3 CARACTERIZAÇÃO CONSTRUTIVA DAS HABITAÇÕES EM CADA ÁREA	220
V.4 VALOR DOS EDIFÍCIOS HABITACIONAIS EM CADA ÁREA.....	221
V.5 DESENHO URBANO DAS ÁREAS.....	222
V.6 EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E ENVOLVENTE PAISAGÍSTICA	224
V.6.1 Distribuição de serviços e equipamentos	224
V.6.1.1 <i>Península - Serviços e equipamentos</i>	225
V.6.1.2 <i>Ilhinha - Serviços e equipamentos</i>	226
V.6.2 Relação das áreas em foco com a sua envolvente paisagística	226
V.6.2.1 <i>Península - Paisagem e paisagem urbana</i>	227
V.6.2.2 <i>Ilhinha - Paisagem e paisagem urbana</i>	228

V.7 PLANOS E PROJETOS DO PODER PÚBLICO PARA AS ÁREAS EM FOCO	229
V.7.1 Península	229
V.7.2 Ilhinha	231
V.8 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO	236
CAPÍTULO VI	238
CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA E RELAÇÃO ENTRE USUÁRIOS, ESPAÇO HABITACIONAL E ESPAÇO PÚBLICO.....	240
VI.1 CARACTERIZAÇÃO SOCIO-ECONÔMICA	241
VI.1.1 Moradores da Península	241
VI.1.1.1 <i>Sexo</i>	241
VI.1.1.2 <i>Faixa etária</i>	242
VI.1.1.3 <i>Escolaridade</i>	242
VI.1.1.4 <i>Estado Civil</i>	243
VI.1.1.5 <i>Existência e número de filhos</i>	243
VI.1.1.6 <i>Atividade profissional</i>	244
VI.1.1.7 <i>Tempo de vivência na Península</i>	245
VI.1.1.8 <i>Número de pessoas que vivem na residência</i>	245
VI.1.1.9 <i>Rendimento familiar mensal</i>	246
VI.1.2 Moradores da Ilhinha.....	247
VI.1.2.1 <i>Sexo</i>	247
VI.1.2.2 <i>Faixa etária</i>	247
VI.1.2.3 <i>Escolaridade</i>	248
VI.1.2.4 <i>Estado civil</i>	248
VI.1.2.5 <i>Existência e número de filhos</i>	249
VI.1.2.6 <i>Atividade profissional</i>	249
VI.1.2.7 <i>Tempo de vivência na Ilhinha</i>	250
VI.1.2.8 <i>Número de pessoas que vivem na residência</i>	250
VI.1.2.9 <i>Rendimento familiar mensal</i>	251
VI.2 RELAÇÃO ENTRE USUÁRIOS E ESPAÇO HABITACIONAL	252
VI.2.1 Moradores da Península	253
VI.2.1.1 A expectativa de um projeto residencial	253
VI.2.1.2 <i>O principal compartimento de uma habitação</i>	254

VI.2.1.3 Anseio em relação à moradia.....	254
VI.2.1.4 Utilização do espaço público.....	255
VI.2.1.5 Anseio em relação ao espaço público.....	255
VI.2.1.6 Utilização do espaço coletivo das habitações.....	256
VI.2.1.7 Sentimento de segurança em relação à Ilhinha	257
VI.2.1.8 Utilização do espaço público pelos moradores da Península e da Ilhinha	257
IV.2.1.9 Descrição da Península ideal.....	258
VI.2.2 Moradores da Ilhinha	259
VI.2.2.1 A expectativa de um projeto residencial	259
VI.2.2.2 O principal compartimento de uma habitação	260
VI.2.2.3 Compreensão sobre habitar em um condomínio fechado	260
VI.2.2.4 Aceitação de vivência em um condomínio fechado	261
VI.2.2.5 Anseio em relação à moradia.....	262
VI.2.2.6 Utilização do espaço público	262
VI.2.2.7 Anseio em relação ao espaço público	263
VI.2.2.8 Sentimento em relação à marginalização do morador da Ilhinha em razão da área vizinha - Península	263
VI.2.2.9 Utilização do espaço público pelos moradores de ambos os lados.....	264
VI.2.2.10 Descrição da Ilhinha ideal	266
VI.3 INTERPRETAÇÃO DOS DADOS	267
VI.3.1 Morador da Península.....	267
VI.3.2 Morador da Ilhinha	268
VI.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO	269
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	274
Desenvolvimentos Futuros.....	285
Disseminação da Investigação.....	286
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	289
APÊNDICES.....	305
APÊNDICE A - INQUÉRITO - MORADOR DA PENÍNSULA.....	307
APÊNDICE B - INQUÉRITO - MORADOR DA ILHINHA	311
APÊNDICE C - DESENHO URBANO ATUALIZADO DA PENÍNSULA EM QUADRANTES	315
APÊNDICE D - DESENHO URBANO ATUALIZADO DA ILHINHA EM QUADRANTES.....	331

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Foto aérea da Península, Ilhinha e arredores	8
Figura 2 - Praia da Ponta D’Areia em 1975 e 1994	10
Figura 3 - Praia da Ponta D’Areia e2013	10
Figura 4 - Falta de infraestrutura na área	11
Figura 5 - foto aérea da Península marcada com os edifícios residenciais.....	13
Figura 6 - Foto aérea do Espigão Costeiro	15
Figura 7 - Foto antiga (abandonado) e atual do Memorial Bandeira Tribuzzi	15
Figura 8 - Áreas fundamentais de interesse para a investigação	20
Figura 9 - Modelo de Kohl-Sjoberg	43
Figura 10 - Modelo de Burgess	45
Figura 11 - Modelo de Hoyt	47
Figura 12 - Gramado do Parque de La Villette em Paris.....	51
Figura 13 - Edifício Murano à esquerda e a Praia da Ponta D’Areia	53
Figura 14 - Layout dos apartamentos do Edifício Murano, com 587 m ² de área	54
Figura 15 - Museu do Amanhã - Projeto de Santiago Calatrava presente no Porto Maravilha	55
Figura 16 - Foto aérea da Lagoa da Jansen	55
Figura 17 - Proteção em forma de alambrado como barreira entre a Península e Ilhinha	58
Figura 18 - Aumento de ocupações irregulares provenientes da região da Ilhinha em direção à Península	59
Figura 19 - Mapa da Ilha de São Luís.....	69
Figura 20 - Palafitas na cidade de São Luís na atualidade	70
Figura 21 - Lagoa da Jansen	71
Figura 22 - Anel Viário.....	71
Figura 23 - Foto aérea do Palácio dos Leões na década de 40	74
Figura 24 - Rua do Egito no passado	75
Figura 25 - Planta de São Luís em 1640	78
Figura 26 - Praça D. Pedro II em 1856.....	78
Figura 27 - O “Caminho Grande” que mais tarde passou a ser chamado de “Rua Grande”, no ano de 1950 e na atualidade.....	80
Figura 28 - Teatro Arthur Azevedo em 1908 e atualmente	82

Figura 29 - Foto aérea do Convento das Mercês (esquerda) e Fachada Palácio das Lágrimas	85
Figura 30 - Foto do prédio da ACM na atualidade	87
Figura 31 - Prédio do Banco do Brasil na Praça D. Pedro II na atualidade	89
Figura 32 - Localização Kingston (Jamaica) e São Luís.....	92
Figura 33 - Localização da Ponta D’Areia e adjacências.....	105
Figura 34 - Forte de Santo Antônio em 1937	106
Figura 35 - Forte de Santo Antônio (1960) contrastando com o mesmo ângulo no ano de 2015.	108
Figura 36 - Forte da Barra (Ponta D’Areia).....	108
Figura 37 - Ilustração de Projeto Arquitetônico de Revitalização do Forte de Santo Antônio	110
Figura 38 - Foto aérea do Forte de Santo Antônio.....	110
Figura 39 - Proposta do Plano de Urbanização da Ponta D’Areia, em destaque a região da Península	112
Figura 40 - Imagem do Centro Histórico antes da construção da ponte	113
Figura 41 - Loteamento previsto para a Península em 1992	114
Figura 42 - Foto aérea do Igarapé da Jansen em 1973	115
Figura 43 - Atividade muito comum nas praias de São Luís: o Futebol ao fundo	118
Figura 44 - Erosão na ponta da área da Península na década de 1990.....	119
Figura 45 - A vegetação de mangue como divisor natural entre a Península e Ilhinha	120
Figura 46 - Vista aérea da Península da Ponta D’Areia e suas divisões em Zonas, de acordo com o Plano Diretor da Cidade de São Luís – MA.	121
Figura 47 - Invasão da areia na passarela do Espigão Costeiro.....	123
Figura 48 - Mapa do uso do solo da Península.....	125
Figura 49 - Mapa de ocupação do solo da Península.....	126
Figura 50 - Mapa de hierarquia viária da Península.....	127
Figura 51 - Mapa de parada de ônibus e sua abrangência da Península	128
Figura 52 - Densidade Demográfica da Ilhinha e Península	130
Figura 53 - Localização do Bairro do São Francisco e adjacências	132
Figura 54 - Travessias antes das pontes	134
Figura 55 - Ponte Governador José Sarney em 1970	135
Figura 56 - Vista Panorâmica da verticalização do Renascença II	135
Figura 57 - Foto aérea da Lagoa da Jansen e arredores (Península e Ilhinha) em 1990	136
Figura 58 - Ocupação inicial da Ilhinha e ruas principais de 1988	138

Figura 59 - Desnível em um dos acessos ao bairro	139
Figura 60 - Recorte do mapa urbano de São Luís, Bairros, Corredores e Zonas Urbanas - A localidade da Ilhinha marcada como ZIS.....	141
Figura 61 - Mapa do uso e ocupação do solo na Ilhinha.....	146
Figura 62 - Localização do Res. Ana Jansen e adjacências.....	147
Figura 63 - Ruelas internas e sem saída.....	147
Figura 64 - Mapa de Gabarito das edificações na Ilhinha.....	148
Figura 65 - Mapa de Hierarquia Viária na Ilhinha	149
Figura 66 - Mapa de Transporte na Ilhinha.....	150
Figura 67 - Contraste entre os bairros do Morumbi e Paraisópolis.....	159
Figura 68 - Planta de sobreposição (loteamento original versus barracos existentes)	162
Figura 69 - Foto aérea tirada em 2007 da favela de Paraisópolis e seu entorno	164
Figura 70 - Morumbi e Paraisópolis e suas zonas	166
Figura 71 - Mapa de uso em Morumbi	171
Figura 72 - Mapa de gabaritos do Morumbi	172
Figura 73 - Rua Ernest Renan, instalações comerciais invadindo a calçada	173
Figura 74 - Mapa de uso de Paraisópolis	173
Figura 75 - Mapa de gabaritos de Paraisópolis.....	174
Figura 76 - Ponte Otávio Frias.....	176
Figura 77 - Mapa de vias do Morumbi.....	177
Figura 78 - Mapa de vias de Paraisópolis.....	179
Figura 79 - Foto aérea de contraste urbano em Recife: Pina e Brasília Teimosa	183
Figura 80 - Ponte do Pina na atualidade.....	187
Figura 81 - Localização das ZEIS: Brasília Teimosa e Pina	194
Figura 82 - Mapa do uso do solo em Pina.....	199
Figura 83 - Mapa de gabaritos do Pina	200
Figura 84 - Aspectos do trecho especificado na década de 80, antes do projeto e do processo erosivo e trecho após erosão e intervenção pela prefeitura.....	201
Figura 85 - Contraste urbano de Brasília Teimosa com a região do Pina	202
Figura 86 - Mapa do uso do solo em Brasília Teimosa.....	204
Figura 87 - Mapa de gabaritos de Brasília Teimosa	205
Figura 88 - Mapa de hierarquia viária do Pina.....	206

Figura 89 - Mapa de hierarquia viária de Brasília Teimosa	208
Figura 90 - Vista aérea da Península	218
Figura 91 - Vista aérea do mangue e Ilhinha ao fundo	219
Figura 92 - Mosaico do bairro da Península	222
Figura 93 - Mosaico do bairro da Ilhinha	223
Figura 94 - Erosão existente no calçadão da Ponta D'Areia.....	228
Figura 95 - Localização do Terminal Portuário da Ponta D'Areia.....	229
Figura 96 - Implantação do Terminal Portuário da Ponta D'Areia	230
Figura 97 - Perspectiva do Terminal na região da Península na Ponta D'Areia	230
Figura 98 - Localização do Residencial José Chagas na Ilhinha	231
Figura 99 - Projeto do Res. José Chagas na Ilhinha	232
Figura 100 - Andamento da obra do Res. José Chagas na Ilhinha.....	232
Figura 101 - Local da implantação da urbanização na Ilhinha: Av. Ferreira Goulart	233
Figura 102 - Local da intervenção urbanística antes das obras	234
Figura 103 - Implantação da urbanização no início da Ilhinha: Av. Ferreira Goulart.....	234
Figura 104 - Intervenção urbanística proposta por moradores da Ilhinha	265
Figura 105 - Área de interferência na Península, para a possibilidade da continuação da intervenção urbana proposta pelos moradores da Ilhinha	266

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Distribuição dos apartamentos por área na Península	13
Tabela 2 - Distribuição do valor do m ² construído na Península, Ilhinha e Centro	14
Tabela 3 - Comparativo da densidade demográfica Península e Ilhinha	129
Tabela 4 - Valores de referência	130
Tabela 5 - Nível de transformação na Península	131
Tabela 6 - Comparativo da ZIS2 em relação ao Plano Diretor	142
Tabela 7 - Nível de transformação na Ilhinha	151
Tabela 8 - Quadro comparativo da densidade demográfica Morumbi e Paraisópolis	180
Tabela 9 - Nível de transformação no Morumbi.....	181
Tabela 10 - Nível de transformação em Paraisópolis	182
Tabela 11 - Comparativo da densidade demográfica do Pina e Brasília Teimosa	209
Tabela 12 - Nível de transformação no bairro do Pina	210
Tabela 13 - Nível de transformação em Brasília Teimosa.....	211
Tabela 14 - Comparativo do número de habitações e dimensão média na Península e Ilhinha....	217
Tabela 15 - Tipos habitacionais por gabarito na Península	218
Tabela 16 - Tipos habitacionais por gabarito na Ilhinha	219
Tabela 17 - Caracterização construtiva das habitações na Ilhinha	220
Tabela 18 - Distribuição do valor do m ² construído na Península e Ilhinha	221
Tabela 19 - Distribuição de serviços e equipamentos na Península	225
Tabela 20 - Distribuição de serviços e equipamentos na Ilhinha	226
Tabela 21 - Ficha Técnica do Terminal Portuário da Ponta D'Areia	230
Tabela 22 - Ficha Técnica do Residencial José Chagas.....	233
Tabela 23 - Ficha Técnica da urbanização na Av. Ferreira Goulart.....	235
Tabela 24 - Caracterização socioeconômica (morador Península e Ilhinha)	269
Tabela 25 - Avaliação e percepção dos usuários com o espaço habitacional (morador Península e Ilhinha)	270
Tabela 26 – Ficha técnica – disseminação da investigação 01	286
Tabela 27 – Ficha técnica – disseminação da investigação 02	286
Tabela 28 – Ficha técnica – disseminação da investigação 03	287
Tabela 29 – Ficha técnica – disseminação da investigação 04	287

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Características positivas e negativas da área da Ilhinha e Ponta D'Areia	17
Quadro 2 - Dados socioeconômicos da Península	124
Quadro 3 - Dados socioeconômicos da Ilhinha.....	144
Quadro 4 - Dados socioeconômicos do Morumbi	168
Quadro 5 - Dados socioeconômicos de Paraisópolis	169
Quadro 6 - Dados socioeconômicos de Pina.....	196
Quadro 7 - Dados socioeconômicos de Brasília Teimosa	198

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Crescimento demográfico em São Luís	72
Gráfico 2 - Sexo dos moradores – Península	241
Gráfico 3 - Faixa etária - Península	242
Gráfico 4 - Escolaridade - Península.....	243
Gráfico 5 - Estado Civil - Península.....	243
Gráfico 6 - Existência de filhos - Península	244
Gráfico 7 - Atividade profissional - Península	244
Gráfico 8 - Tempo de vivência na Península	245
Gráfico 9 - Número de pessoas na mesma residência – Península	246
Gráfico 10 - Rendimento familiar mensal - Península	246
Gráfico 11 - Sexo dos moradores - Ilhinha.....	247
Gráfico 12 - Faixa etária - Ilhinha	247
Gráfico 13 - Escolaridade - Ilhinha	248
Gráfico 14 - Estado Civil - Ilhinha	248
Gráfico 15 - Existência de filhos - Ilhinha	249
Gráfico 16 - Atividade profissional.....	249
Gráfico 17 - Tempo de vivência na Ilhinha.....	250
Gráfico 18 - Número de pessoas na mesma residência - Ilhinha.....	251
Gráfico 19 - Rendimento familiar mensal - Ilhinha	251
Gráfico 20 - Expectativa de um projeto residencial - Península	253
Gráfico 21 - Principal compartimento da habitação - Península	254
Gráfico 22 - Anseios em relação à moradia - Península.....	255
Gráfico 23 - Utilização do espaço público - Península	255
Gráfico 24 - Anseio em relação ao espaço público – Península.....	256
Gráfico 25 - Utilização do espaço coletivo das habitações - Península	256
Gráfico 26 - Sentimento de segurança dos moradores da Península em relação à Ilhinha	257
Gráfico 27 - Utilização do espaço público pelos moradores de ambos os lados.....	258
Gráfico 28 - Descrição da Península ideal	259
Gráfico 29 - Expectativa de um Projeto Residencial - Ilhinha	260
Gráfico 30 - Principal compartimento da habitação - Ilhinha.....	260

Gráfico 31 - Compreensão sobre condomínio fechado - Ilhinha	261
Gráfico 32 - Aceitação de vivência em condomínio fechado - Ilhinha	261
Gráfico 33 - Anseio em relação à moradia - Ilhinha	262
Gráfico 34 - Utilização do espaço público - Ilhinha	263
Gráfico 35 - Anseio em relação ao espaço público – Ilhinha	263
Gráfico 36 - Sentimento de exclusão social em relação aos moradores da Península	264
Gráfico 37 - Utilização do espaço público pelos moradores de ambos os lados - Ilhinha	264
Gráfico 38 - Descrição da Ilhinha ideal.....	266

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACM	Associação Comercial do Maranhão
ALML	Área Livre Mínima do Lote
ALUMAR	Consórcio de Alumínio do Maranhão
AMI	Associação de Moradores da Ilhinha e Adjacências
APA	Área de Proteção Ambiental
BEM	Banco do Estado do Maranhão
BNH	Banco Nacional da Habitação
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CIRM	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CMBT	Conselho de Moradores de Brasília Teimosa
COHAB	Cooperativa Habitacional
CP	Corredor Primário
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
DERMA	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Maranhão
GBMar	Grupamento de Bombeiros Marítimo
IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPAV	Imóveis de Preservação de Áreas Verdes
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPPC	Instituto de Planejamento e Planificação da Cidade
MASP	Museu de Arte de São Paulo
NBR	Norma Brasileira
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
PNGC	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PNGC II	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro II
PROMORAR	Programa de Erradicação de Sub-habitação
RMR	Região Metropolitana do Recife
Séc.	Século
SME	Setor de Mercado Externo

SEMTHURB	Secretaria Municipal de Terras, Habitação, Urbanismo e Fiscalização Urbana
SEMURH	Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação
SPTans	São Paulo Transporte S.A.
SUCARP	Sociedade Anônima de Melhoramentos e Urbanismo da Capital
UCN	Unidade de Conservação da Natureza
UEMA	Universidade Estadual do Maranhão
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
URB	Empresa de Urbanização do Recife
ZCOR-2	Zona de Corredor 2
ZEIS	Zona Especial de Interesse Social
ZER-1	Zona Exclusivamente Residencial
ZIS	Zonas de Interesse Social
ZM	Zoneamento Misto
ZPA2	Zona de Proteção Ambiental 2
ZPH	Zona de Preservação Histórica
ZR2	Zona Residencial 2
ZT2	Zona Turística 2

INTRODUÇÃO

A questão habitacional remonta à antiga história das cidades.

Desde os primórdios, o ser humano começou a se abrigar em elementos naturais como cavernas, pois o protegiam das intempéries e de animais. Estes locais, por serem fixos e às vezes mal localizados, apresentavam um grande inconveniente, visto que o homem sempre estava em movimento devido, principalmente, à atividade da caça de animais. Em consequência, acabou por começar a construir abrigos artificiais com madeira, galhos de árvores e qualquer tipo de material disponível no local onde se encontrava, naquela época.

Com o passar do tempo, o ser humano foi adquirindo conhecimento sobre os metais (Idade dos Metais), resultando em importantes vantagens estratégicas como o fabrico de armas mais cortantes e, também, de instrumentos com a capacidade de talhar pedras grandes para construções.

Na Idade Antiga surgiram grandes cidades como a Babilônia (atual Iraque), que foi a primeira a ter uma população acima de 200.000 habitantes, podendo ter chegado à marca de meio milhão. Alexandria, no Egito, no ano de 50 a.C., acredita-se que pode ter chegado à marca de um milhão de habitantes, e o exemplo maior da época foi a cidade de Roma que, provavelmente no ano de 120 d.C., possuía a expressiva marca de 1.650.000 habitantes (TUCCI, 2016). Com todo esse contingente populacional da época, é interessante refletir como seriam as habitações e como eram incorporadas aos limites geográficos da cidade.

Na Roma Imperial, o problema da habitação era dominado pela concentração urbana de uma população enorme para alojar no espaço restrito e denso da cidade. Desde quando Roma se transforma em grande cidade (séc. III a.C.), adota uma solução prática: a construção em altura de imóveis do tipo vertical, com alojamentos sobrepostos, o que levou Cícero a dizer que Roma estava suspensa no ar sobre os andares dos seus apartamentos (MARQUES, 2012).

A partir do declínio do Império Romano, com as invasões dos povos bárbaros, os habitantes deste local se viram forçados a se dirigirem para o campo buscando segurança. Da criação de comunidades nestes latifúndios verificou-se a formação dos feudos, que deram o caráter rural ao período medieval. A casa medieval se caracterizava por apresentar uma sala comum, onde se reunia toda a família e que presidia todos os acontecimentos (batismos, casamentos e velório). Fato este, que segue, tanto nas habitações dos camponeses como nos castelos. Os outros compartimentos eram apenas acessórios (PERNOUD, 1997).

A ruralização da região apresentou como consequência a descentralização política e a diminuição drástica do comércio existente. Entretanto, em outras áreas, algumas cidades mantiveram um importante papel. Constantinopla era a capital do Império Romano do Oriente e substituiu Roma em importância e desenvolvimento, tornando-se centro comercial e urbano da Europa. A arquitetura da época é marcada pelo desenvolvimento da engenharia e de técnicas construtivas arrojadas, tendo sido responsável pela difusão de novas formas e tipologias de cúpulas, muito utilizadas na arquitetura religiosa (LEMOS e ANDE, 2013).

No final da Idade Média, com o renascimento comercial e urbano no interior do continente europeu, as cidades voltaram a se desenvolver, como centros comerciais e culturais. Durante o período da Revolução Industrial e ao consequente processo de urbanização, o levantamento da problemática da habitação foi objeto de preocupação e reflexão aprofundada. É importante salientar que os baixos salários de uma nova população de operários, que vinha habitar a cidade industrial, e a lógica de mercado utilizada na produção imobiliária urbana durante este período, foram considerados como os grandes responsáveis pelo estabelecimento de um quadro elevado de precariedade das condições habitacionais, num cenário de urbanização muito intensa.

No Brasil, da mesma forma que aconteceu em outras partes do mundo, as primeiras intervenções físicas quanto à questão habitacional caracterizam-se, especialmente, pelas ações de erradicação dos cortiços e de outros territórios indesejáveis na segunda metade do séc. XIX e primeiras décadas do séc. XX. Nas áreas em que houve intervenção, foram significativos os contingentes de pessoas sem alojamento. Tais intervenções eram sempre justificadas como medidas de natureza sanitária, estética ou de melhoria da circulação.

Se, por um lado, o habitar pode ser pleno de todas as condições necessárias para a vida cotidiana, segundo os princípios da arquitetura contemporânea, por outro lado, quando esse habitar é desprovido de infraestruturas, equipamentos urbanos e serviços, a sua presença assume um impacto depreciativo e marcante na paisagem urbana. E, quando estes espaços coexistem com suas diferenças, em territórios contíguos, o problema se torna mais visível, ao ponto de ser assumido como uma área de **contraste urbano**.

A habitação reveste-se de significados ímpares diante dos demais elementos que constituem o *habitat* humano, apresentando características que identificam o indivíduo e as sociedades. O quadro habitacional brasileiro contemporâneo retrata uma realidade fruto de décadas de conflitos. Algumas capitais possuem a maior parcela da população em imóveis ilegais,

que são construídos em favelas, invasões, loteamentos clandestinos, ocupações de áreas de risco e de proteção ambiental.

Dentro do contexto histórico de expansão habitacional, deve-se destacar a diversidade de formas de moradia hoje disponíveis, pois cada tipo de habitação tem sua historicidade e, nesse sentido, são frutos de cada sociedade. Desta maneira, conhecendo a história, a cultura de cada tipo de sociedade e, conseqüentemente, sua habitação, pode-se destacar aspectos relevantes para a sociedade atual, visando um amanhã seguro e com um sistema ambiental menos agredido.

Todas as pessoas têm o direito a uma moradia com qualidade, inserida na cidade, com a possibilidade de andarem no seu bairro e se sentirem bem, com qualidade de vida.

Segundo Rodrigues (2003, p. 6):

[...] essas pessoas, que vêm de classes sociais e faixas etárias diversas, não querem viver em comunidades decadentes ou áreas urbanas para que se garanta um meio ambiente com qualidade, no qual as pessoas possam usufruir de seus direitos à cultura, lazer, educação, emprego e saúde.

Mongin (2009) aponta que as desigualdades territoriais, tanto horizontais quanto verticais, tendem a multiplicar-se à escala planetária. A metropolização gera ascensão das desigualdades. Assim, pode-se perceber, na cidade de São Luís, um constante crescimento urbano nas últimas décadas, resultando em uma segregação espacial em um ponto central e importante da cidade - a Península na Ponta D'Areia e Ilhinha.

A presente pesquisa analisa a caracterização do espaço urbano e de seu parque habitacional - com seus acentuados contrastes - em duas áreas contíguas, porém, simultaneamente diferentes, na cidade de São Luís, capital do estado Maranhão, Brasil: a Península na Ponta D'Areia (parte favorecida economicamente), e a Ilhinha (área carente de infraestrutura e serviços).

Pretende-se, assim, com a realização deste estudo, em primeiro lugar, a constatação e a compreensão das diferenças que existem entre as duas áreas em estudo, ao nível do espaço urbano, dos equipamentos e infraestruturas, e do parque habitacional; em segundo, a procura de princípios arquitetônicos e de desenho urbano mais adequados para os moradores presentes em áreas com acentuados contrastes urbanos, a fim de encontrar respostas, com mais segurança e qualidade, às necessidades desse segmento populacional que tem, nesses locais, a sua moradia.

Tema

A seleção do tema do presente trabalho de pesquisa: “Contrastes Urbanos no Habitar de Áreas Residenciais nas Cidades Brasileiras: o caso da Península da Ponta D’Areia e da Ilhinha, em São Luís do Maranhão” se deu pela necessidade de uma aplicação de princípios arquitetônicos mais adequados para os moradores presentes nestas áreas, além de uma maior compreensão e identificação pelos profissionais da área nas questões relacionadas com a habitação e espaço público deste segmento.

O crescimento desordenado das cidades e metrópoles brasileiras tem gerado, em muitos casos, o surgimento de grandes desigualdades espaciais e sociais. Observa-se, quase sempre, que ao lado de zonas com condições insalubres encontram-se condomínios de alto nível social e econômico. Uma grande parte da população brasileira, cerca de dois terços, nas grandes metrópoles, vive em condições precárias, como em favelas ou loteamentos irregulares.

A inexistência de políticas públicas e de um planejamento urbano, capazes de fomentar condições básicas de habitação à população de baixa renda, resulta com que se busquem alternativas muitas vezes sem respaldo profissional, colocando em risco estes moradores. A ausência de uma infraestrutura elementar de saneamento, por exemplo, faz com que se torne comum a transmissão de doenças, tornando-se um risco à população em geral, pois a cidade atua como um todo, interligando tanto áreas marginalizadas quanto as mais favorecidas econômica e socialmente.

A paisagem urbana se torna marcadamente negativa quando se presencia uma mudança abrupta, uma descontinuidade na extensão do território, que se abrange num lance de vista. Coexistem bairros nobres com edifícios altos e de grande valor econômico sendo margeados por favelas, palafitas ou moradias sem condições mínimas de infraestrutura. Este impacto é muito presente no Brasil e permite mostrar uma ruptura na construção das cidades e bairros.

A proliferação de condomínios fechados, tanto horizontais como verticais, em todo o país, tem sido justificada a partir de diversos pensamentos. A busca de *status* social e a alegada insegurança, representada pela cidade “lá fora”, tem tornado as razões mais invocadas e acentuadas na divulgação e construção desses empreendimentos. Nesta relação de “estar protegido” ou não, uma inquietação surge em relação ao espaço público existente em áreas de contrastes urbanos, pois a convivência social estaria comprometida em não ser participativa de ambos os lados. Sendo assim, este tipo de espaço, seja como praça, parque ou uma quadra de esportes, que deveria ser um local de confluência e intercâmbio das diversidades, sai de cena.

É diante dessas questões que se deve observar como os contrastes urbanos brasileiros estão sendo tratados, como está sendo realizada a dura transição entre o mundo privado e o mundo público. Estão isolando as partes? Qual “muro” está sendo construído? Como esse “muro” está sendo visto? Quais atenuantes aparecem? Da doce transição das “cidades jardins” aos muros de três metros com cercas elétricas, o que está acontecendo com a cultura urbana nas cidades brasileiras? (GAETA, 1992).

É necessário atinar aos problemas até então não solucionados, para a construção de um país mais harmônico e igualitário, onde haja espaço digno para todos os seus habitantes. É ilusório pensar que o que acontece com uma parcela da população, de algum modo, não atinge a outra.

Âmbito

A pesquisa foi realizada na cidade de São Luís, capital do Maranhão, Brasil, abrangendo, especificamente, as áreas denominadas de Península da Ponta D’Areia e Ilhinha, no período de agosto de 2015 a outubro de 2018.

A região da Península faz parte do Bairro Ponta D’Areia, e tem seu limite geográfico com o Bairro do Calhau a Leste e a área da Ilhinha ao Sul. Apresenta uma localização central na cidade, ficando próxima às praias e a uma distância de apenas 4 quilômetros do Centro Histórico. É margeada pela Lagoa da Jansen, ponto onde se concentram bares, restaurantes, boates e hotéis.

Um fato curioso que acontece na região da extremidade da Ponta da D’Areia é a nomenclatura que o mercado imobiliário impôs ao local. De “Pontinha da Ponta D’Areia” passou a se chamar “Península da Ponta D’Areia”. Essa expressão foi e está sendo muito utilizada pelo mercado imobiliário, de modo a alavancar ainda mais o preço do m² de construção da área, pois a expressão “morar na Península” gera uma posição social de destaque na cidade, elevando, assim, o famoso *status* social.

Ao observar a Figura 1, tem-se o entendimento da localização geográfica das áreas em estudo e suas proximidades.

Figura 1 - Foto aérea da Península, Ilhinha e arredores



Fonte: Adaptado de Machado (2017, não paginado).

O Bairro Ponta D’Areia teve seu primeiro plano de urbanização em 1958, quando foi elaborado um plano diretor para a cidade de São Luís, chamado “Plano de Extensão da Cidade de São Luís”, de autoria de Ruy Mesquita, cujo objetivo era a expansão das ruas, bairros e avenidas da cidade. Nesta época, as condições habitacionais em São Luís eram péssimas, pois apenas 10% dos domicílios eram servidos de rede de abastecimento de água, cerca de 60% não possuíam sistema de esgoto, 55% das residências eram de taipa¹ e 17% eram palafitas (COELHO, 2002). A cidade clamava por melhorias em várias áreas, e dentre algumas medidas de urbanização deste Plano, a região da Ponta D’Areia seria contemplada.

Em 1974, surge o Plano de Urbanização da Ponta D’Areia, cujo objetivo era transformá-la em polo residencial de classe alta e turístico, por ser uma região próxima ao Centro Histórico, Patrimônio da Humanidade. Dentre as várias obras desse plano, estava a ligação do Bairro do São Francisco com a praia, através da avenida Maestro João Nunes (COELHO, 2002). Esta avenida facilitou o acesso à orla marítima, visto que a área da Ponta D’Areia e sua praia ficou mais próxima ao centro da cidade. Antes da construção desta avenida, a população, para se dirigir à praia mais próxima, tinha que se deslocar 10 quilômetros a partir do centro da cidade para ter acesso através

¹ “A técnica da taipa de sopapo consiste na produção de um arcabouço de madeira preenchido com terra. Foi implantada durante o período de colonização do Brasil, pelos portugueses, possivelmente trazida da África, e ainda é utilizada no Nordeste do Brasil.” (SILVA; ALCIDES; JARDIM, 2012, p. 88).

da praia do Olho D'Água. Depois dessa medida, a população precisava de apenas 4 quilômetros para chegar à praia mais próxima, tendo como ponto de partida a região central.

Com a expansão comercial da cidade em 1980, os bairros contavam com uma numerosa população, e o Bairro São Francisco (contíguo à Península), como consequência, foi margeado por pequenos bairros destinados à classe menos favorecida economicamente. Ocupações a terrenos inóspitos como regiões alagadiças, áreas abaixo de pontes e mangues², dentre outras, foram povoadas. Assim, a Lagoa da Jansen, junto com a Ilhinha - as "vizinhas pobres" da Península na Ponta D'Areia - foram palco de inúmeras ocupações e ao mesmo tempo de alguns investimentos imobiliários como bares, boates e pequenos apartamentos (de apenas um quarto, os chamados *kitnets*³) formando, portanto, um contraste entre as classes econômicas.

Na década de 90, foi construída a ampliação da Avenida Litorânea e a Ilhinha passou a ter melhores acessos, facilitando assim o fluxo viário de seus moradores com a praia. Ocorreu na mesma época, a remoção das palafitas encontradas na Lagoa da Jansen para serem relocadas num conjunto habitacional com uma infraestrutura básica já implantada (Residencial Ana Jansen).

A área da Ilhinha possui seu limite geográfico ao Norte com a faixa litorânea, a Leste com a vegetação de mangue que a separa da Península na Ponta D'Areia, ao Sul têm-se a Lagoa da Jansen e Oeste com o Bairro do São Francisco.

Em 1988, inicia-se o desejo da transformação da Lagoa da Jansen em área de lazer, pesca e turismo (MARANHÃO, 1988). Esta se tornou um parque ecológico através do decreto nº 4.878 de 23 de junho de 1988 (COELHO, 2002). Apesar deste título, o local continuou, até hoje, sendo foco de inúmeras invasões e especulações imobiliárias, o que constitui um sério problema, visto que se trata de uma situação que está fora do controle das autoridades competentes.

O turismo, que antes era voltado apenas para o Centro Histórico, começou a crescer em direção à orla marítima próxima à Lagoa da Jansen e à Península da Ponta D'Areia, alavancando a área. Assim, mesmo com todas as conturbações sociais, o contingente populacional continuou a crescer, gerando novas construções de tal maneira que a Prefeitura não foi capaz de corresponder na mesma velocidade quando se refere à infraestrutura urbana, agravando os problemas como pavimentação, abastecimento de água e provimento de esgoto.

² "O manguezal é conceituado como um ecossistema costeiro, situado nas regiões tropicais e subtropicais, ocorrendo junto a desembocadura de rios, estuários e lagunas costeiras, até onde houver influência de marés" (FONSECA, 1995, p. 1).

³ A origem vem de "kitchenette", pequena cozinha em inglês. É um apartamento de pequenas proporções geralmente formado por apenas os seguintes cômodos: sala, cozinha, área de serviço, banheiro e quarto.

É importante salientar que o tão almejado crescimento industrial difundido na década de 70 não aconteceu, e o êxodo rural se intensificou, sobretudo, pela falta de políticas públicas. Com isso, tem-se a real situação da cidade, especificamente na área da Península e Lagoa, que é marcada pela disparidade existente entre as classes sociais.

Abaixo, nas Figuras 2 e 3, apresenta-se uma evolução histórica na área da Península da Ponta D'Areia.

Figura 2 - Praia da Ponta D'Areia em 1975 e 1994



Fonte: Prefeitura Municipal de São Luís (1975).

Figura 3 - Praia da Ponta D'Areia e2013



Fonte: Pinto (2013, não paginado).

Objeto de estudo

O objeto de análise da pesquisa está centrado nas habitações da Ilhinha e nos edifícios de habitação na Península da Ponta D'Areia, e na envolvente urbana em cada uma destas áreas, incluindo espaço público e equipamentos urbanos.

Ilhinha

O Bairro Ilhinha, situado próximo ao Bairro do São Francisco, cidade de São Luís, capital do estado do Maranhão, possui uma área de, aproximadamente, 520.000 m².

No local, as condições habitacionais e de convivência oferecem baixa qualidade de vida, pois há carência de equipamentos e espaços públicos importantes para a vida em comunidade, como, por exemplo: áreas de lazer, praças, coletas de águas pluviais, abastecimento de água na totalidade (ou maioria) das residências, entre outros. Também, no local estão presentes lixões⁴, quando essas áreas deveriam ser destinadas para outros fins de maior relevância.

Na área ainda falta estacionamento, impedindo o acesso dos visitantes, e os espaços vazios encontram-se abandonados. Existe falta de qualidade do espaço público (passeios, vias, etc.), e muitas das unidades habitacionais encontram-se em precárias condições de conservação, como se pode observar na Figura 4. No capítulo 4, aprofundar-se-á o levantamento desta problemática na área.

Figura 4 - Falta de infraestrutura na área



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

⁴ “Local onde se despejam no solo, ao ar livre, todos os lixos de uma grande cidade, sem qualquer tratamento, causando poluição do solo, do ar e da água e no qual geralmente se veem miseráveis à cata de algo útil, seja para uso, seja para se alimentar”. (SACCONI, 2010, p. 1254).

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010) (dados censitários mais recentes), a maioria dos habitantes da Ilhinha recebia entre $\frac{1}{2}$ até 1 salário mínimo. Essa condição denota a falta de infraestrutura nas casas, muitas delas não possuindo revestimento algum, com espaços mínimos, sem higiene, e alojando de 4 a 6 pessoas. A área analisada possui ainda, baixo nível de escolaridade.

No que se refere aos usos, a área em questão é quase toda residencial. Em alguns locais há comércio, como minimercados ou mercearias. Chama a atenção, na zona, a grande faixa territorial ao longo da Avenida Ferreira Goulart, que envolve terrenos vazios, abandonados e sem nenhum uso. Quanto aos equipamentos, estão presentes: 2 igrejas e 1 Associação Comunitária, que funciona praticamente como uma creche infantil, na qual existe um campo de futebol para atividades desportivas.

As habitações de interesse social possuem legislação urbanística própria em todo território nacional, e as áreas urbanas são tratados pelo Plano Diretor do Município de São Luís como Zonas de Interesse Social (ZIS). Considera Plantier (2012), que existem divergências entre essa legislação e a realidade social das áreas analisadas. Dentre tais discordâncias, destaca-se a variação tanto no tamanho quanto nas áreas dos lotes.

Assim sendo, essa situação pode ser atribuída à evolução ocorrida nos últimos anos, obrigando alguns moradores a venderem parte de seus lotes por dificuldades financeiras, o que beneficiou os mais privilegiados que pretendiam maiores acomodações, e que diante da situação dos menos privilegiados, aproveitaram a oportunidade para expandirem suas moradias.

Nas moradias mais amplas residem diversos membros da família nesse mesmo espaço, o que leva as pessoas a ampliarem as moradias. A variação no tamanho dos lotes gera impactos na vida das famílias da zona em estudo, mas ao longo dos anos essas famílias foram-se adaptando conforme suas necessidades e possibilidades.

No local ressalta-se, ainda, a falta de segurança. O Bairro da Ilhinha tem sido considerado como um dos locais de riscos mais perigosos de São Luís, tendo em vista tratar-se da presença de pontos de tráfico de drogas.

Península da Ponta D'Areia

A Península da Ponta D'Areia se caracteriza por ser a área mais cara e distinta da cidade. Com vistas privilegiadas para pontos estratégicos da cidade, como a Baía de São Marcos, o Oceano

Atlântico, a Lagoa da Jansen e o Centro Histórico, e com uma relação direta com a praia, esta zona conta com inúmeros edifícios residenciais de classes média, alta e de extremo luxo (Figura 5).

Figura 5 - foto aérea da Península marcada com os edifícios residenciais



Fonte: Adaptado de Google Earth (2015).

Ao comparar esta área com a localidade da Ilhinha, pode-se perceber as diferenças em relação aos dados socioeconômicos, infraestrutura e equipamentos urbanos, qualidade dos edifícios habitacionais, dos espaços de moradia e espaços públicos.

Na área da Península existe um número de 32 empreendimentos multifamiliares verticais residenciais, como se observa na Figura 5 acima, distribuídos em, aproximadamente, 580.000 m². Nestes empreendimentos nota-se uma grande variedade dimensional e tipológica das unidades habitacionais, como, por exemplo, unidades de 45 m² de área, como é o caso do Edifício Maritimus, e de apartamentos com 844 m², como o Edifício Two Towers.

Dos apartamentos residenciais existentes, elaborou-se uma distribuição espacial em torno da área de cada um deles, encontrando a seguinte distribuição:

Tabela 1 - Distribuição dos apartamentos por área na Península

Área (m ²)	Quantidade
Apartamentos de até 100 m ²	04 Edifícios
Apartamentos entre 100 m ² e 200 m ²	13 Edifícios
Apartamentos entre 200 m ² e 300 m ²	12 Edifícios
Apartamentos com mais de 300 m ²	03 Edifícios

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

O resultado deste levantamento denota que a área conta com uma série de grandes empreendimentos imobiliários de médio e alto padrão. A relação entre moradia e espaço eleva a especulação imobiliária - encontrou-se o valor de venda do m² construído na área em torno de R\$ 6.500,00 (aproximadamente € 1.430,00/m² - Ref.dez/2018).

Para fazer uma comparação com outros pontos importantes da cidade, vale citar alguns valores médios em localidades adjacentes e importantes, como mostra a Tabela 2, abaixo:

Tabela 2 - Distribuição do valor do m² construído na Península, Ilhinha e Centro

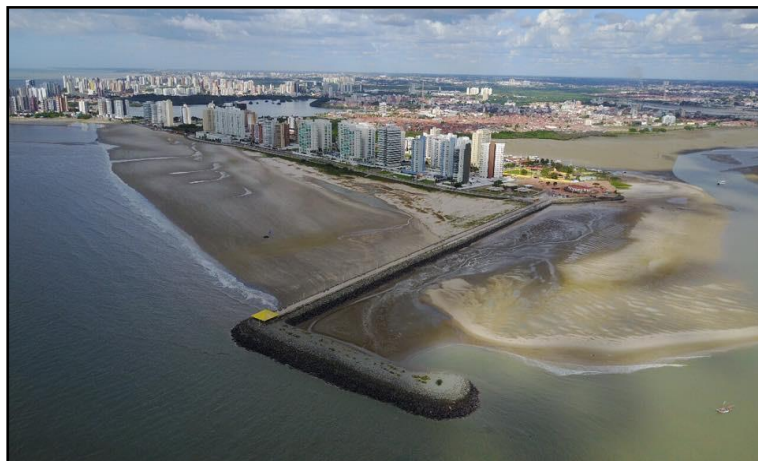
Localidades em São Luís	Valor de venda do m ² construído (em média) em R\$	Valor de venda do m ² construído (em média) em €
Bairro do Calhau	R\$ 4.500,00/m ²	€ 990,00/m ² - Ref.dez/2018
Bairro da Ilhinha	R\$ 1.300,00/m ²	€ 286,00/m ² - Ref.dez/2018
Região do Centro Histórico	R\$ 2.700,00/m ²	€ 594,00/m ² - Ref.dez/2018

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Quando se estuda habitação, tem-se como parâmetros alguns valores e referências mínimos de áreas, inclusive há na literatura várias obras que tratam sobre este assunto, mas quando o contexto é sobre habitações máximas, não se encontra material. Talvez seja porque a Arquitetura envolve questões subjetivas, e quando estes proprietários não têm restrições nem limites econômicos, chega-se a metragens totalmente incompatíveis com as necessidades familiares.

Em relação ao entorno destas edificações, observa-se que, até ao ano de 2013, a área não contava com nenhum espaço público digno e comparável às unidades habitacionais. Em 2014, com a construção do Espigão Costeiro, houve a preocupação do Governo no que se refere aos espaços públicos e equipamentos urbanos.

Essa melhora urbanística também teve a função de controlar a erosão da orla, a fim de proteger suas edificações e melhorar o tráfego das embarcações. Como consequência, houve o aumento da faixa de areia da praia presente na enorme passarela que invade o mar, como demonstra a Figura 6.

Figura 6 - Foto aérea do Espigão Costeiro

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Até então, a classe mais favorecida economicamente encontrava-se “enclausurada” em suas edificações, isolada em apartamentos de alto luxo e não usufruindo da cidade. Paradoxalmente, tem-se na “rua uma extensão da casa”, nas áreas com indicadores sociais mais baixos, como é o caso da sua área vizinha - a Ilhinha.

Na área da Península, em termos de equipamentos públicos, além do Espigão Costeiro citado acima, encontra-se um clube social recreativo particular - o late Clube -, e o Memorial Bandeira Tribuzzi (Figura 7), que foi construído na década de 80 em homenagem ao escritor ludovicense.

Apesar deste local ficar por muito tempo abandonado e sendo castigado pela erosão marítima, foi revitalizado durante o projeto de urbanização do Espigão Costeiro. Na atualidade, recebe diariamente visitantes que podem conhecer um pouco da história do escritor e presenciar exposições culturais.

Figura 7 - Foto antiga (abandonado) e atual do Memorial Bandeira Tribuzzi

Fonte: D’Eça (2012, não paginado) e elaborado pelo autor (2018).

A praia da Ponta D’Areia possui muitos bares e clubes de *reggae* em toda a sua extensão, o que a torna muito movimentada nos finais de semana e procurada pela população. Até ao mês de setembro de 2016, a praia se encontrava em quase toda a sua extensão com placas de avisos sobre os índices altíssimos de coliformes fecais, que estavam muito acima do permitido, tornando-a “a mais poluída da cidade”.

Várias causas contribuíram para isso: antes, o lançamento do esgoto era feito sem nenhum tratamento: os rios Anil e Bacanga já desagüam poluídos na praia, além de ser a praia mais próxima do Centro Histórico. Foi, também, a primeira a ter acesso por meio de transporte público coletivo, fazendo com que as outras praias da cidade ficassem restritas a quem possuísse um meio de transporte próprio, no caso o autocarro, ficando, assim, “marginalizada” pela alta sociedade.

Justificativa

Na atualidade, predomina o entendimento de que a construção de habitações para as pessoas de baixa renda não significa simplesmente construir, mas sim atender à necessidade de moradia dessas pessoas, dando atenção especial à qualidade das habitações sociais, do espaço público e da infraestrutura urbana. Ademais, entende-se que o projeto arquitetônico de uma moradia naturalmente influencia no comportamento das pessoas que residem em cada unidade habitacional (MARQUES, 2012).

A escolha do tema deste estudo decorreu, sobretudo, da importância dos Bairros da Ponta D’Areia - Península e Ilhinha no contexto urbano da cidade de São Luís, e por serem áreas de antigo conflito social. A Ilhinha, como remete seu nome, está “ilhada” entre construções de alto poder aquisitivo. Apresenta uma localização privilegiada, sendo de fácil e rápido acesso aos principais pontos turísticos da cidade. Também se estabelece uma importante relação de trabalho, onde os moradores da Ilhinha são absorvidos em grande parte pelos habitantes da Península, onde não é exigida uma mão de obra qualificada.

Ao mesmo tempo, é interessante atinar também para a necessidade da concentração de famílias em espaços cada vez mais reduzidos na Ilhinha, por razões econômicas diversas, de um lado, e ainda observar, de outro, a existência de um espaço incongruente com o baixo número de integrantes da família entre os moradores da Península.

Áreas próximas, porém, com características distintas, acentuam este contraste urbano, como demonstrado a seguir, no Quadro 1.

Quadro 1 - Características positivas e negativas da área da Ilhinha e Ponta D'Areia

CARACTERÍSTICAS DAS ÁREAS	
ILHINHA	PONTA D'AREIA
Área condensada - alta densidade demográfica	Edificações dispersas - Baixa densidade demográfica
Área com sérios problemas de infraestrutura	Área urbanizada: existência de infraestrutura com alguns problemas
Grande potencial inexplorado em se tratar de uma das mais belas vistas para a orla marítima: carência de espaços públicos e equipamentos	Grande potencial em se tratar de uma das mais belas vistas para a orla marítima: existência de espaço público e equipamentos (espigão costeiro) entregues à população somente no ano de 2014
Falta de qualidade nas habitações: de madeira (algumas palafitas) e alvenaria	Habitações com qualidade construtiva: em alvenaria
Condições de saneamento com problemas totais	Condições de saneamento com problemas pequenos
Na concepção: Bairro planejado Atualidade: Área sem planejamento	Na concepção: Bairro planejado Atualidade: Encontra-se ainda planejado
Edificações baixas - maioria térrea	Edificações altas - algumas com gabarito máximo

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

A análise do parque habitacional, em duas realidades tão distintas, contribui para se compreender, além dos modos habitacional e funcional, as necessidades que os moradores buscam numa configuração urbana. Os desejos e anseios dos moradores em uma habitação e na sua envolvente, como o espaço público, foram de suma importância para o entendimento de futuras diretrizes que satisfaçam de forma ampla os habitantes dessas duas áreas contíguas.

Presencia-se, ao longo da pesquisa, várias “relocações” dos ocupantes de palafitas, tanto em São Luís como em um dos estudos de caso na cidade Recife - Pernambuco, e isso leva a refletir sobre como a arquitetura pode contribuir para que a área ocupada irregularmente não volte a ser povoada. Também, procurou-se entender qual o papel da arquitetura em áreas de contraste urbano.

Assim, nessa perspectiva, justifica-se a realização do estudo.

Problematização e Questão da investigação

A história da civilização pode ser conhecida pela análise de suas batalhas, assim como também pelos seus hábitos privados. Consequentemente, na história da casa, devem ser encontrados muitos segredos dos seres humanos, os quais eram deixados de lado pelos

historiadores, tais como: do que se alimentavam, como dormiam, quando banhavam, como eram, e com que material construía suas moradias (ZABALBEASCOA, 2013).

De acordo com a Antropologia, ciência que analisa a evolução do comportamento humano, as melhores fontes para pesquisar como se vivia em cada época são os fatos que ocorreram (MARQUES, 2012). Assim sendo, os textos, monumentos, edifícios, cerâmicas, pinturas e tradições contribuem para conhecer a origem e o desenvolvimento da espécie humana.

Portanto, o tema da habitação não deve ser reduzido de maneira exclusiva ao imóvel que funciona como abrigo às famílias, fazendo-se necessário relacioná-lo, primeiramente, com seus habitantes, entender seu processo de apropriação e suas transformações para num segundo momento relacioná-lo com a própria cidade, como também com os serviços de transporte e saneamento, além de outros; e, ainda, as oportunidades de trabalho, educação e cultura, que a cidade disponibiliza aos seus moradores.

Esses fatores são relevantes no caso da habitação no Brasil, tendo em vista que, desde o séc. XIX, com o crescimento das cidades do Norte do país, devido ao “Ciclo da Borracha”, e as da região Sudeste graças ao desenvolvimento cafeeiro, a população mais pobre tem sido obrigada a morar nas áreas da periferia, sem urbanização e afastada das demais classes sociais, sob a alegação de que no espaço periférico as terras são bem mais acessíveis e viabilizam a aquisição de imóveis mais baratos, pois, em geral, são áreas carentes quanto à saúde, educação, segurança, lazer, infraestrutura, renda familiar e inserção no mercado de trabalho.

Esse entendimento significa excluir as pessoas mais carentes do direito de morar nas cidades, em que as condições de vida são bem melhores. Por meio dessa política urbana implantada na década de 60, que é responsável por muitas remoções de bairros populares próximos de espaços residenciais de média e alta renda, tem-se o exemplo, na cidade do Rio de Janeiro, do conjunto habitacional popular “Cidade de Deus”, na década de 70. Foi tema de livro e filme premiado, dirigido por Fernando Meirelles, no ano de 2002. Reflexo do autoritarismo, cujos efeitos são sentidos até hoje, por todos que residem nas grandes e médias cidades brasileiras, mas de modo mais perverso, no dia a dia, pelos trabalhadores que vivem naquela cidade sob fogo cruzado entre a violência interna e o preconceito externo.

O cenário interno daquela localidade decorre de uma política pública que implantou territórios sem a presença do Estado, marcado por uma marginalidade amadora que, ao longo dos anos, se profissionalizou e, nos dias atuais, apresenta-se no modelo do crime organizado.

O conjunto “Cidade de Deus” vem lembrar sobre o tema da habitação popular, sendo necessário compreender o seu conceito. De forma ampla, o conceito mais aceito de Habitação Popular é apresentado por Burnett e Venâncio (2008, p. 1), nos seguintes termos:

[...] como aquela que exige, para sua produção, a aplicação de investimentos do Estado ou a autoconstrução pelos seus usuários, pois os rendimentos dos seus demandantes não permitem que ela seja atendida pelo mercado imobiliário privado. Esta definição já determina o surgimento histórico do problema habitacional que, no Brasil, se relaciona diretamente ao processo que vai levar à abolição da escravatura e ao surgimento do chamado homem livre.

Apesar do salário mínimo ser definido como remuneração justa, para que o assalariado possa bancar suas despesas para sua sobrevivência, percebe-se, claramente, a incapacidade real do trabalhador em satisfazer, com esse valor, suas necessidades básicas, tais como: alimentação, aluguel de sua moradia e compras de utensílios e objetos de higiene e limpeza.

Em relação à questão da moradia, considerada como uma mercadoria cara e, portanto, fora do alcance das economias populares, torna-se inviável sua aquisição por um elevado número de trabalhadores brasileiros, obrigando-os a buscar abrigo fora do mercado, e até mesmo de forma ilegal, ocupando espaços insalubres e inseguros, tornando um risco para a vida e saúde de seus ocupantes, seja na área do centro histórico, em prédios abandonados, ou em áreas periféricas das cidades brasileiras.

Pode-se citar, como exemplo, um fato marcante ocorrido neste ano 2018, na cidade de São Paulo, quando o Edifício Wilton Paes de Almeida, construído em 1960, localizado na região central e que era Patrimônio Histórico da cidade (tombado em 1992, era considerado “bem de interesse histórico, arquitetônico e paisagístico”, marco da arquitetura modernista), desabou após incêndio, deixando 248 pessoas de 92 famílias sem abrigo e 6 mortes (MURARO, 2018).

O crescimento da produção informal da moradia, marcada pelo aluguel desses espaços insalubres e inseguros, pela ocupação de imóveis abandonados e pelo assentamento em locais fora da cidade, muitas vezes em cidade-satélite em função do preço da terra, reafirma a situação de implantação de políticas habitacionais estatais. Estas, ao longo do tempo, foram descaracterizadas e terminaram fora do alcance daqueles para os quais se destinavam, originalmente.

Tomando-se o caso de São Luís do Maranhão, evidencia-se que grande parte de sua população vive, atualmente, em áreas irregulares, não possuindo propriedade jurídica da terra, em

locais que representam risco de vida ou classificadas como reservas ambientais, portanto, abrigados em moradias sem as mínimas condições de legalidade, habitabilidade e segurança.

Ao longo do séc. XX, os índices de pessoas nessa situação apresentaram uma tendência de crescimento em todo o país, mesmo com vários programas públicos de subsídios habitacionais que, desde a década de 1940, se renovam, inclusive no Maranhão.

Embora se trate de uma questão do poder público, o total de habitações oferecidas pelo Estado significa uma pequena parcela em relação às produzidas pelos próprios trabalhadores, que usam materiais improvisados e técnicas rudimentares, situação esta que comprova a permanência e agravamento do problema habitacional, embora se trate de uma questão reconhecida mundial e nacionalmente, como direito básico do ser humano e de responsabilidade constitucional do Estado em solucioná-la. Em face dessas considerações, pretende-se com esta pesquisa responder aos seguintes questionamentos principais:

- Como surgiu e foi construída a situação de contraste urbano na área em foco (Península e Ilhinha)?
- Como se caracterizam, atualmente, cada uma das áreas, do ponto de vista socioeconômico, habitacional e urbano?
- Se for possível melhorar a situação de contraste urbano com base na Arquitetura em áreas residenciais específicas em São Luís - MA: Península e Ilhinha, como seria essa mudança?
- Pode existir uma relação harmônica de coexistência entre os moradores de ambos os lados, tomando como base o espaço urbano?

Figura 8 - Áreas fundamentais de interesse para a investigação



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

As mudanças ocorridas na sociedade atual têm contribuído para o surgimento de acentuadas modificações nas dinâmicas habitacionais em todas as regiões do Brasil.

Na região da Península da Ponta D'Areia encontram-se moradias com alto preço do m² construído, imposto pelo mercado imobiliário. Tais habitações possuem um espaço que não condiz com o número de integrantes da família, visto que, nessa área, predomina a tendência familiar para a redução do tamanho das famílias, em decorrência da condição socioeconômica e cultural, que aponta para a saída dos filhos da unidade habitacional dos pais, visando que constituam suas próprias famílias.

No entanto, na Ilhinha, parte contígua à Península da Ponta D'Areia, paradoxalmente, as moradias dispõem de um espaço físico bem menor (em alguns casos, apresentando áreas mínimas), verifica-se o aumento dos membros integrantes das famílias, como consequência do êxodo rural, das necessidades financeiras de se agrupar com familiares na perspectiva de baixar o custo do aluguel, dentre outras condições que podem facilitar a sobrevivência.

Para a caracterização de cada uma das áreas urbanas em estudo, torna-se necessário responder a um conjunto alargado de questões, de entre as quais salientamos:

- Qual a população de cada área?
- Como se caracterizam as populações das duas áreas em termos socioeconômicos?
- Qual a dimensão média da família que ocupa as habitações em cada uma das áreas?
- Quantas habitações existem em cada área? Qual a sua dimensão média?
- Quais os tipos habitacionais em cada área? Quantos pisos (gabaritos) têm os edifícios habitacionais (máximo, média)?
- Qual a caracterização construtiva/processo construtivo, em cada área?
- Qual o preço médio, por m², dos edifícios habitacionais em cada área?
- Como é o desenho urbano em cada uma das áreas? Pode-se identificar ruas, avenidas, alamedas ou praças? Há espaços ajardinados? Há estacionamento?
- Como se relacionam estas áreas com a sua envolvente paisagística? Que partido tiram da sua posição privilegiada?
- Como é a relação de cada uma das áreas com a cidade, vias e transportes públicos?
- Como estão servidas de equipamentos públicos, escolas, equipamentos de saúde, equipamentos sociais e desportivos? E o comércio?
- Quais planos e projetos do Estado existem para as áreas da Península da Ponta D'Areia e Ilhinha?

Também, faz-se necessário considerar os seguintes questionamentos sobre habitação e modos de habitar:

- Como são as habitações de ambos os lados? (Dimensão, programa de necessidades e qualidade construtiva);
- Qual a relação entre usuários e espaço habitacional?
- Quais as maiores necessidades sentidas pelos moradores, de uma e outra área?
- O que considerariam alterar nas suas moradias e nos seus bairros, como forma de melhorar a vida, o habitar?

Hipóteses

Com base nesse cenário atual, pretende-se verificar as seguintes hipóteses:

- (H1) A situação do contraste urbano na área foi construída, por um lado, pelas políticas de habitação social (Ilhinha), e, pelo outro, através do direcionamento de construção da cidade pelo mercado imobiliário (Península);
- (H2) É possível (segundo os moradores da Península e Ilhinha) melhorar a questão de contraste urbano em áreas residenciais específicas em São Luís - MA: Península na Ponta D'Areia e Ilhinha, tomando como base o espaço urbano;
- (H3) Pode haver uma relação harmônica (segundo os habitantes da Península e Ilhinha) de coexistência entre os moradores de ambos os lados, se os anseios e as necessidades dos habitantes, em ambas as áreas, forem levadas em consideração nos projetos e intervenções arquitetônicas e urbanísticas.

Objetivos

Objetivo Geral

Analisar a configuração da estrutura urbana e do parque habitacional, com seus acentuados contrastes em áreas contíguas, porém, simultaneamente diferentes em relação ao modo de habitar na região da Península na Ponta D'Areia e Ilhinha, em São Luís do Maranhão.

Objetivos Específicos

- Compreender o processo de urbanização nas zonas mencionadas do Bairro da Ponta D'Areia, especificamente na Península e na Ilhinha;
- Contextualizar historicamente, socialmente e economicamente estas áreas;
- Atualizar o parque habitacional das áreas em foco;
- Atualizar e elaborar cartografia das áreas em foco;
- Averiguar seu entorno - espaço público - e suas características;
- Verificar os planos, projetos e investimentos financeiros do Estado para estas áreas específicas;
- Compreender e verificar os anseios dos moradores de ambos os lados em relação à melhoria de seu parque habitacional e sua envolvente;
- Destacar o papel da Arquitetura em áreas de contrastes urbanos residenciais.

Estado da arte - Revisão bibliográfica

Para o desenvolvimento da investigação foi necessária a contribuição de autores de diversas áreas. A bibliografia aqui apresentada foi dividida em quatro temáticas essenciais: Arquitetura contemporânea, contrastes urbanos, espaços urbanos e habitação.

Inicialmente foi desenvolvida uma pesquisa no campo da história da Arquitetura, cujo principal suporte em nível mundial foi a obra de Leonardo Benevolo, "História da Arquitetura Moderna". Esta obra foi fundamental para um entendimento cronológico da evolução da Arquitetura de Habitação, iniciando nos finais do séc. XIX até meados do séc. XX, com indicação de elementos de destaque durante essa evolução. O autor, em sua obra, celebra suas diversas experiências fundamentais. Depois de analisar o início, acompanha o desenrolar da Arquitetura Moderna. Os problemas urbanísticos também são observados.

A história da Arquitetura Moderna tem o papel de mostrar os acontecimentos contemporâneos dentro do contexto de seu passado próximo. Deve remontar sempre ao passado, naquilo que for importante para completar o pensamento atual, e para colocar os fatos contemporâneos em uma perspectiva satisfatória (BENEVOLO, 2006).

Com o objetivo de focar na arquitetura brasileira, se fez presente a leitura da obra de Yves Bruand, "Arquitetura Contemporânea no Brasil", onde retrata a arquitetura presente no país do séc. XX até à década de 60. Para a compreensão da arquitetura brasileira, é preciso o conhecimento de dados fundamentais, uma análise das condições geográficas, históricas e sociais

do Brasil (BRUAND, 1991). Encontram-se, neste livro, os principais arquitetos e suas obras da época, nas cidades mais importantes do país (Rio de Janeiro e São Paulo).

Além da bibliografia relacionada à história da arquitetura moderna e contemporânea, procurou-se efetuar uma pesquisa de temas pertinentes para seu desenvolvimento, como contrastes e segregação espacial.

No que diz respeito aos contrastes urbanos, procurou-se o contributo de Olivier Mongin, em “A condição urbana: a cidade na era da globalização”, onde são lembrados os elementos que compõem a cidade. Há a discussão sobre uma reflexão atual sobre a condição urbana. Chama a atenção a segunda parte da obra, no que se refere às metamorfoses do urbano, onde no capítulo IV retrata as “Convergências e Divergências urbanas”. Na Europa, via-se a cidade como um espaço circunscrito, no qual se desenvolvia uma vida cultural, social, política, tornando possível uma integração cívica dos indivíduos. Agora confronta-se, de um lado, com metrópoles gigantescas e sem limites, e, de outro, com o surgimento de entidades globais, em rede, cortadas de seu ambiente. A reconfiguração que ora ocorre suscita inquietação (MONGIN, 2009).

Uma obra que vem muito a contribuir para o estudo é “A cidade contemporânea - Segregação espacial”, que tem como seus organizadores Pedro Vasconcelos, Roberto Corrêa e Silvana Pintaudi. A obra retrata os diversos conceitos de segregação, mostrando a riqueza de diferentes visões que contribuem para entender a complexidade da extrema desigualdade das grandes cidades brasileiras. Na mesma vertente, a obra “Cidades de muros”, de Tereza Pires Caldeira, analisa os processos de transformação urbana envolvendo o crime, o medo da violência e o desrespeito aos direitos humanos, porém, especificamente relacionada à cidade de São Paulo.

“Espaço intra-urbano no Brasil”, de Flávio Villaça, é basicamente uma pesquisa de localização urbana, e também contribui com o eixo de contrastes urbanos da pesquisa. Essa localização, referida na obra, seria o grande valor de uso produzido pelos aglomerados de indivíduos. O valor de uso se caracteriza pelas possibilidades que as diferentes classes sociais apresentam em comandar os deslocamentos intra-urbanos. O espaço regional é estruturado pelo controle do tempo de deslocamento dos seres humanos enquanto consumidores (VILLAÇA, 2001).

Outra obra que vem a colaborar com este eixo é uma coletânea de vários autores: “Atlas da exclusão social” em que Marcio Pochmann, Alexandre Guerra e Ronnie Silva são os organizadores. Esta obra traz importantes contribuições para o debate sobre os rumos do país, ao sintetizar sete indicadores importantes para o acompanhamento da situação social brasileira. O índice da Exclusão Social permite a comparação entre municípios, regiões e estados. Logo de início

chama a atenção o fato de que, apesar dos avanços observados na década passada com relação à exclusão social, ainda há uma desigualdade regional e estadual muito acentuada.

Quando se depara com o contraste social existente em São Luís - MA, procura-se por obras de vários autores. Entretanto, há ausência de bibliografia que contemple o objeto de estudo, com a análise arquitetônica a que esta pesquisa se destinou. Sendo assim, o livro “Aspectos urbanos de São Luís: uma abordagem multidisciplinar”, ajuda a entender o contexto histórico da criação da cidade, citando fatos importantes que ocorreram pelo olhar de vários autores, sendo todos arquitetos, pois o exemplar é uma coletânea de vários artigos elaborados pelos professores de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), no ano de 2012, em comemoração aos 400 anos da cidade. No capítulo “Aspectos ambientais da Ilha”, retrata-se o caos urbano na cidade, a mobilidade residencial e apresenta-se um estudo sobre a Lagoa da Jansen, território contíguo à Ilhinha e Península.

Também o eixo de espaços urbanos, pela sua importância para esta pesquisa, conta com bibliografia fundamental, destacando-se algumas obras, entre elas “A arquitetura da cidade” de Aldo Rossi, onde pretende analisar a cidade através de uma ciência urbana, analisando fatores da cidade no que se refere ao campo arquitetônico, social, político e cultural. O autor estabelece um diálogo multiprofissional entre a arquitetura, história, geografia e sociologia. Propõe um estudo da urbe onde se estabelece uma determinada área ou bairro, e se investiga fatores econômicos, políticos e sociais.

“O espaço público na cidade contemporânea”, de Ângelo Serpa, onde se propõe a compreender a importância do espaço público na cidade contemporânea, sob o olhar crítico de sua incorporação como mercadoria para consumo de poucos, dentro da lógica do sistema capitalista, pois, mesmo público, poucos deles se beneficiam (SERPA, 2007). Dentro desta ótica, é feita a análise da relação dos moradores entre si, tendo o espaço público não apenas como cenário de encontro e de evento cultural, mas possuindo uma identidade comunitária. Focaliza-se o espaço público, sobretudo, na questão dos parques públicos. Trata-se, porém, de uma contribuição que amplia a discussão multidisciplinar sobre o tema, envolvendo sociólogos, geógrafos, urbanistas, entre outros.

“A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios”, obra de vários autores e organizada por Ana Carlos, Marcelo Souza e Maria Sposito, também foi de grande importância para aprofundar o debate sobre o fenômeno das cidades brasileiras. Essa obra tem a finalidade de explicitar os problemas e a complexidade das cidades e da urbanização, a partir de

diferentes pontos de vista na ótica de vários autores. Com 11 capítulos, ou olhares, como retratam os autores, as discussões articuladas na obra também apresentam uma linguagem multidisciplinar, que podem ser inseridas e trabalhadas no campo da História Urbana, da Gestão Urbana, da Requalificação Urbana, da Sociologia Urbana, entre outros.

Não se pode falar de espaço urbano sem a leitura de “Quando a rua vira casa”. Neste livro, Carlos Nelson analisa a apropriação dos espaços urbanos em uma visão interdisciplinar, fato este inerente ao tema e caracterizado, também, nas obras citadas anteriormente. Esta pesquisa também poderia facilmente entrar na temática de “contrastes urbanos”, pois compara um centro de bairro tradicional, no caso o Catumbi, na cidade do Rio de Janeiro, com uma nova área, elaborada de acordo com uma concepção e parâmetros modernos - a Selva de Pedra. O estudo metodológico apresentado é bem interessante, pois, tendo esta linguagem multidisciplinar, procura aliar o conhecimento arquitetônico e urbanístico com a antropologia social. Investiga-se, nos casos de estudo - Catumbi e Selva de Pedra -, o caráter do uso dos espaços urbanos coletivos voltados para a prática do lazer. São avaliadas as suposições e as recomendações políticas no planejamento urbano.

Tem-se, ainda nesta temática de espaços urbanos, o exemplar de Nuno Portas, “A cidade como Arquitetura”, onde reformula algumas concepções e paradigmas da maneira de elaborar e conceber o espaço e a vida da urbe. Como não poderia ser diferente, nos exemplares desta temática o estudo também é interdisciplinar, pois se destina não só a arquitetos e urbanistas, mas também a sociólogos, paisagistas e antropólogos. Trata-se de um contributo no caminho da Arquitetura urbana com propostas práticas e ideias originárias da experiência do autor.

A habitação, ou seja, o lugar em que se habita, sempre foi visto como um tema de acentuada importância durante a história da humanidade. Nos seus vários sentidos (abrigo, lar, morada, residência, alojamento), a habitação passou a ser tese recorrente para diversas obras teóricas, relatórios técnicos, artigos científicos e de opinião. Quando se investigou o tema, percebeu-se que a bibliografia é vasta, pois a partir deste assunto são gerados diversos subtemas que contemplam inúmeras áreas, tanto da Arquitetura quanto da Antropologia, Sociologia, entre outras. Nesta temática foi realizada a escolha de leituras fundamentais para embasar o conhecimento teórico dentre tantos existentes.

A obra de Carlos Marques, “Habitação: da indústria à fábrica da cidade”, traz um panorama sobre a produção seriada das moradias. O autor faz um relato inicial sobre a história das habitações, sua importância na sociedade e a perspectiva do mercado imobiliário.

Habitar consiste em uma experiência cotidiana para inúmeros seres, desde o momento do seu nascimento: a aranha na teia, o caranguejo eremita na sua concha, o pássaro no ninho, o lobo na cova e o homem na sua casa. O lar representa o local em que ocorre a intimidade dos indivíduos e das famílias, como também constitui um dos polos em torno do qual são estruturadas as sociedades e todos os seus membros (MARQUES, 2012).

Um dos aspectos que estão em debate diz respeito à produção da habitação, como bem de consumo do mercado imobiliário. Ao se admitir que o espaço pode ser concebido como um produto, infere-se, então, com base na lógica da economia de mercado, que os seus usuários são considerados como consumidores de espaço, em um processo de valorização pautado nas normas da oferta e procura de mercado. Diante desse cenário, o espaço urbano pode ser visto, ao mesmo tempo, incluso no campo da produção e das forças produtivas, e a cidade considerada um objeto essencialmente de trocas de espaço *aedificanti* (MARQUES, 2012).

Colaborando ainda com este eixo temático da pesquisa, é importante a compreensão da habitação social no país, e o livro de Nabil Bonduki, “Origens da habitação social no Brasil: Arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria”, que mostra a exata dimensão do assunto.

Não se dispõe de uma data precisa a respeito da origem da habitação social no Brasil; no entanto, sabe-se que há muitos anos já eram construídas habitações com intervenção do governo, sendo destinadas à população mais carente - os cortiços -, mas somente no final do séc. XIX ocorreu a preocupação pela questão sanitária, pois as infraestruturas nos cortiços eram bastante pobres. Paralelamente à questão sanitária, o Brasil iniciava um processo de desenvolvimento decorrente da produção cafeeira, havendo, naturalmente, uma forte expansão do mercado de trabalho e, por efeito, uma maior demanda por moradias; ou seja, havia um aumento do contingente habitacional sem local para morar (BONDUKI, 1998).

Para definições de políticas de habitação, bem como para o projeto de habitações, é necessário o conhecimento das necessidades fisiológicas, psicológicas e sociais do indivíduo e do grupo familiar (PORTAS, 2006). Dessa forma, Nuno Portas, na obra “Funções e exigências de áreas de habitação”, contempla metragens e dimensões mínimas que sugerem somente dois segmentos: categorias e tipos de habitabilidade para o meio urbano.

Nesta vertente, segue a obra de João Branco Pedro, “Programa habitacional: Habitação, Arquitetura”, onde existe uma pesquisa além das dimensões mínimas; contempla a qualidade arquitetônica habitacional aplicável ao nível físico da habitação. Alguns critérios são analisados

como agradabilidade, segurança, adequação, articulação, personalização e economia. A obra foi elaborada por meio de uma revisão dos estudos de disposições regulamentares e normativas em Portugal. Na mesma vertente segue o livro “Qualidade espacial e funcional das habitações”, de João Pedro Branco e Jorge Boueri, onde se aborda o uso da habitação, juntamente com suas dimensões e as implicações econômicas de acordo com seu dimensionamento. Também explana sobre a contribuição da habitação para a qualidade de vida dos moradores.

O “Guia de Arquitetura e Paisagem da Ilha do Maranhão e Alcântara”, de vários autores, foi uma contribuição para a pesquisa no que se refere à origem da habitação social em São Luís. Além de contemplar vários aspectos da cidade de São Luís, faz uma retrospectiva de toda a história da cidade, bem como seus aspectos urbanos e habitacionais.

Conhecer os interiores domésticos se configura uma grande relevância neste eixo temático, e a obra de Anatxu Zabalbeascoa, “Tudo sobre a casa”, tem o seu conteúdo a percorrer todos os principais ambientes da casa. Contempla fatos históricos acerca de cada ambiente, fazendo sua evolução até os dias atuais. Conta com curiosidades, equipamentos e mobiliários presentes em cada setor da casa.

Por fim, foram indispensáveis consultas e análises de dados censitários, constantes tanto da publicação provisória como definitiva dos censos para uma confrontação de dados. Foram igualmente consultados teses, dissertações, artigos e periódicos, sobre os diferentes eixos temáticos da pesquisa.

Metodologia

Ao longo da investigação, visando um melhor entendimento, fragmentou-se a metodologia em seis fases.

Na Fase 1 utiliza-se pesquisa bibliográfica, visando coletar informações de suma importância para o conhecimento de contrastes urbanos existentes, origens e evoluções. Também se fez necessário a coleta de estudos sobre segregação espacial. Dois temas que não caminham separados (contrastos urbanos e segregação espacial), serviram como ponto de partida para analisar o contraste urbano na cidade de São Luís.

É de grande importância verificar os acontecimentos históricos e a evolução da cidade, a importância do seu crescimento econômico e as várias intervenções feitas na esfera Federal e Estadual do Maranhão.

A Fase 2 abrange uma análise dos casos específicos a serem estudados. Este estudo foi feito em duas áreas vistas como relevantes para a concretização da pesquisa. Estes locais foram escolhidos por terem uma excelente localização na cidade e por apresentarem forte contraste urbano: a Península da Ponta D'Areia e Ilhinha em São Luís - MA.

Esta fase também se inicia com uma pesquisa bibliográfica específica sobre estas áreas, quando se analisa o histórico e sua evolução. Posteriormente, foram coletados dados e características específicas das áreas em relação ao Plano Diretor da Cidade, suas potencialidades e dificuldades, seus dados socioeconômicos, o uso e ocupação do solo, sua hierarquia viária e densidade demográfica.

Com base nesses dados, elaborou-se uma tabela onde se atribuiu uma classificação com o valor de um a três, para demonstrar o nível de transformação em relação aos fatores acima mencionados. Para tais atividades, fizeram-se necessárias visitas à Prefeitura da cidade de São Luís e à biblioteca municipal, a fim de coletar dados e fotos históricas. Analisou-se, também, o Plano Diretor da Cidade de São Luís.

Visitou-se o IBGE para recolha de dados socioeconômicos e densidade demográfica. Utilizou-se o programa *Google Maps* para um "passeio virtual" em toda a área em foco (Península e Ilhinha), para a elaboração de mapas do uso do solo, gabarito e hierarquia viária. Além disso, se fez necessário, também, o "passeio físico" nas áreas em foco, com a companhia do líder comunitário da Ilhinha, o Sr. Marcelo Azevedo, para se ter acesso à comunidade.

Na Fase 3, são analisados dois estudos de caso de locais com extrema semelhança no país, a fim de que se possa compreender melhor os agentes causadores e modificadores do espaço. São eles: o caso da Favela Paraisópolis e a região do Morumbi, em São Paulo, e, no Recife, a Brasília Teimosa e o Pina. A escolha se deu pela existência, em ambos os casos, de um forte contraste urbano entre uma área residencial infraestruturada, com edifícios de qualidade construtiva reconhecida, e existência de equipamentos urbanos, e a outra sem infraestrutura, de construção precária e sem qualidade, marcada pela ausência de equipamentos urbanos.

São analisados, nesta fase, os mesmos critérios observados na fase anterior (histórico, análise do plano diretor da cidade, as potencialidades e dificuldades das localidades, dados socioeconômicos, a distribuição do uso do solo, suas hierarquias viárias e densidade demográfica). Com base nesses dados, foi elaborada uma tabela onde se atribuiu, igualmente, uma classificação com o valor de 1 a 3, para demonstrar o nível de transformação em relação aos fatores acima mencionados nestes dois casos específicos de estudo.

O procedimento metodológico também se deu da mesma forma: visita aos sites das Prefeituras das cidades de Recife e São Paulo, e às bibliotecas municipais para coleta de dados e fotos históricas. Visitou-se o IBGE para recolha de dados socioeconômicos e densidade demográfica. Utilizou-se o programa *Google Maps* para um “passeio virtual” em toda a área em foco (São Paulo e no Recife), para a elaboração de mapas do uso do solo, gabarito e hierarquia viária.

Além disso, se fez necessário o “passeio físico” nas áreas em foco nas cidades de São Paulo e Recife. Na região do Morumbi - SP, há um fácil acesso a seus visitantes; já na área de Paraisópolis conheceu-se pessoalmente pelo seu perímetro. Na cidade do Recife, na região do Pina, assim como no Morumbi, em São Paulo, também existe fácil acesso; já na região de Brasília Teimosa conheceu-se pelos seus arredores, assim como em Paraisópolis - SP. Ficando o acesso ao interior dessas áreas (Brasília Teimosa e Paraisópolis), restrito ao programa *Google Maps*, onde realizou-se o passeio virtual em cada rua, alameda, avenida, etc.

Na Fase 4 é feita toda a atualização do parque habitacional e sua envolvente (espaço urbano) existente na Península da Ponta D’Areia e na Ilhinha. São realizadas as seguintes ações:

- Levantamento do número de habitações existentes em cada área e sua dimensão;
- Identificação dos tipos habitacionais em cada área e sua caracterização construtiva;
- Informação dos valores das habitações (preço médio);
- Elaboração de um desenho urbano atualizado em cada uma das áreas (identificação de ruas, avenidas, alamedas, praças, espaços verdes, estacionamento, etc.);
- Levantamento dos equipamentos e serviços (públicos, escolas, equipamentos de saúde, equipamentos sociais e desportivos, e comércio);
- Explicação de planos e projetos do Poder Público para as áreas em foco.

Para tais atividades, fez-se necessário a participação da Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação (SEMURH) da cidade de São Luís - MA, onde manteve-se contato com seu secretário, o Sr. Madison Leonardo Andrade Silva, e a colaboração da funcionária Sra. Gabriela Melo, que ajudou na coleta de dados e informações sobre a área da Ilhinha. Para isso, precisou-se elaborar um ofício a ser entregue na SEMURH para efeitos burocráticos. Fez-se a apresentação do projeto de pesquisa à comunidade da Ilhinha com posterior participação da mesma nas entrevistas e questionários. Utilizou-se, também, o programa *Google Maps* para um “passeio virtual” em toda a área em foco (Península e Ilhinha) para a atualização do parque habitacional.

Na Fase 5 são elaborados inquéritos e entrevistas (ver Apêndices A e B) para o levantamento de quem reside na área e de seus anseios e necessidades em relação à moradia e, conseqüentemente, ao espaço público. Procede-se com a entrevista de amostragem representativa estratificada, na qual analisa-se uma parcela dos moradores, em ambas as áreas, que corresponde a 10% da população total residente.

A participação da comunidade foi fundamental neste caso, razão pela qual se fez uma parceria com a SEMURH e com o líder comunitário da Ilhinha, como já foi descrito na fase anterior. O questionário foi aplicado por estudantes do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Ceuma, ao longo do primeiro semestre do ano de 2018. Os inquéritos e entrevistas também foram disponibilizados *on-line*, através de aplicativo específico EVAL & GO (2018).

O tratamento dos dados e a compilação do material para a produção da tese se constituiu na última etapa, a Fase 6.

A investigação é um contributo para a compreensão da estrutura urbana na cidade de São Luís, com ênfase nas áreas específicas de estudo. Pode ser de grande valia para a leitura do parque habitacional da cidade e dos seus acentuados contrastes, além de proporcionar uma pesquisa documental atualizada. Ademais, ressalta-se, também, a contribuição da tese para a aplicação de princípios arquitetônicos mais adequados para os moradores residentes em áreas caracterizadas por acentuados contrastes urbanos, atendendo-se, assim, com mais segurança, às necessidades desse segmento populacional.

Estrutura da tese

A estrutura geral da tese tem início com Introdução, na qual são apresentados: tema, objeto de estudo, justificativa, hipóteses, objetivos, estado da arte, metodologia e estrutura da tese. Em seguida, a tese é dividida em seis capítulos, e a posterior conclusão. A divisão dos capítulos baseia-se em seis aspectos distintos da tese, que traçam uma rota lógica de pensamento. Cada capítulo apresenta uma conclusão; e no final analisa-se todo o conteúdo da tese para fazer a conclusão final e apontar questionamentos para futuros trabalhos.

No capítulo 1, percebe-se a origem da segregação espacial e dos contrastes urbanos através da revisão da literatura, onde a compreensão e apresentação da teoria de alguns modelos clássicos (Kohl-Sjoberg, Burgess e Hoyt) se fez necessária.

Posteriormente, leva-se o tema da segregação ao campo do espaço público, onde analisa-se exemplos, em algumas cidades, marcados pela forte disputa do espaço por diferentes classes

sociais. Estes espaços, com o crescimento das cidades, poderão se tornar áreas degradadas e obsoletas, podendo sofrer intervenção do poder público para se tornarem locais revitalizados.

Observa-se na cidade do Rio de Janeiro (Porto Maravilha) e em São Luís (Lagoa da Jansen), exemplos práticos desta ação. Por fim, neste capítulo, contempla-se a forma de segregação mais notória ao ponto do observador, tomando como base o foco da pesquisa, onde a existência de um “muro verde” (alambrado - gradil na cor verde) separa os habitantes da Península da Ilhinha, tornando-se uma barreira espacial.

Ao longo do capítulo 2, estuda-se, inicialmente, uma breve evolução das cidades brasileiras, podendo observar, assim, que durante o período dos séculos XVIII e XIX, as cidades com maior expressividade eram as portuárias. A cidade de São Luís, nesta época, era uma das mais importantes do país, juntamente com Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Contudo, com a revolução industrial, as cidades que possuíam a cultura cafeeira apresentaram uma significativa urbanização, como Rio de Janeiro e São Paulo.

Em um segundo momento, discorre-se sobre a evolução urbana da cidade de São Luís, segmentada em oito períodos de ordem cronológica, desde sua origem e importância econômica e comercial até seu declínio. Fatos históricos e transformações urbanas são marcos indispensáveis para se analisar especificamente a região da Península e Ilhinha no capítulo seguinte.

O capítulo 3 inicia com uma recolha bibliográfica específica sobre a área de contraste urbano específico em São Luís: a Península da Ponta D’Areia e Ilhinha, onde se analisa todo o seu histórico e sua evolução urbana.

Posteriormente, analisa-se o Plano Diretor da Cidade para perceber as características das áreas, interpretando, dessa forma, os dados socioeconômicos, o uso e ocupação do solo, sua hierarquia viária e densidade demográfica. Com base nesses dados, elabora-se uma tabela onde se atribuiu o valor de 1 a 3, para demonstrar o nível de transformação em relação aos fatores acima mencionados. Quando se analisa essa situação de contraste urbano em São Luís, surge uma indagação: Será que existem contrastes urbanos brasileiros que se assemelham ao foco da pesquisa? Caso afirmativo, qual ou quais? As respostas são respondidas no capítulo seguinte.

No capítulo 4 aprofunda-se dois estudos de casos propostos: a região do Morumbi e Paraisópolis em São Paulo, e as áreas do Pina e Brasília Teimosa no Recife. São inúmeras as semelhanças encontradas entre os contrastes urbanos das duas cidades com o foco da pesquisa. As áreas nobres - Morumbi, em São Paulo e Pina, no Recife - quando analisadas com a Península

em São Luís, apresentam também alta especulação do mercado imobiliário, diversidade de zonas em relação ao plano diretor das cidades e alto nível social e econômico.

Já nas áreas com indicadores sociais e econômicos baixos e marcados pela falta de infraestrutura (Paraisópolis, em São Paulo e Brasília Teimosa, no Recife), quando observadas com a Ilhinha em São Luís, presencia-se, também, características semelhantes, como o fato de serem ZIS, que, segundo o plano diretor das cidades, apresentavam forte adensamento populacional e alta sociabilidade entre seus moradores. Também se registra o forte engajamento de seus habitantes em participações populares para reivindicarem melhores condições. No capítulo seguinte retorna-se à cidade de São Luís, onde é elaborada toda a caracterização habitacional nas áreas em foco da pesquisa (Península e Ilhinha).

No capítulo 5 caracteriza-se o parque habitacional das áreas em foco (Península e Ilhinha), a fim de gerar uma base de conhecimento para a cidade de São Luís, além de evidenciar necessidades para o poder público. Analisa-se o número de habitações existentes em cada área e sua dimensão média, os tipos habitacionais, sua caracterização construtiva e o valor (preço médio por m²) dos edifícios habitacionais em cada área. Atualizou-se o desenho urbano de ambas as áreas, juntamente com o levantamento de equipamentos públicos. Observa-se a relação das áreas com a sua envolvente paisagística e relata-se os planos e projetos do Poder Público para as áreas em foco.

No capítulo 6 são elaborados inquéritos e entrevistas. Para a caracterização socioeconômica (primeira parte do questionário), traça-se o perfil do morador da Península e da Ilhinha. Posteriormente, realiza-se um inquérito onde se pode apurar a avaliação e percepção dos usuários da Península e Ilhinha com o seu espaço habitacional, e conseqüentemente com o espaço público. Desse modo, atenta-se o reforço da exclusão social por parte do lado econômico mais privilegiado (Península), e ao mesmo tempo, nota-se da parte dos moradores da Ilhinha um sentimento favorável à uma aproximação social.

A melhoria da infraestrutura da área menos favorecida economicamente (Ilhinha) seria a alternativa para atenuar a situação de contraste urbano: pavimentação de ruas, restauração das calçadas, arborização, obras de drenagem, instalação e melhoria de equipamentos públicos, saúde e lazer se enquadram neste segmento. Para que isso ocorra, a participação do Estado e/ou da Prefeitura do Município se torna fundamental.

Toda construção, reformas e ampliações das unidades habitacionais deveriam passar obrigatoriamente pela análise da Prefeitura para sua devida aprovação do projeto arquitetônico,

fato que não ocorre, fazendo com que cada morador construa “do seu jeito”, na maioria das vezes, sem o projeto ou até mesmo sem o auxílio de um profissional na área de arquitetura ou engenharia, fazendo com que o bairro internamente se torne totalmente despadrãoizado de acordo com a legislação urbanística da área. Uma alternativa para os moradores que não possuem condição econômica de contratar um profissional seria a cooperação/parceria de escritórios-escola dos cursos de Arquitetura e Urbanismo das Universidades e Faculdades da cidade de São Luís, como um instrumento de formação arquitetônica e social de futuros profissionais.

No caso específico da Ilhinha, que possui uma avenida litorânea, com uma das paisagens mais bonitas da cidade, imagina-se como tentativa de alavancar a área, a instalação de bares e restaurantes que contemplassem frutos do mar (visto que a área, inicialmente tinha nos pescadores, os seus primeiros ocupantes) e quiosques que pudessem explorar o artesanato local. Atualmente, esta avenida que circunda a faixa litorânea nada possui, e se torna palco, para cada vez mais, ocupações espontâneas se fazerem presente.

O bairro, tendo estas obras de melhoria de infraestrutura e a instalação de bares, restaurantes e comércio em volta, transformaria a “imagem” da Ilhinha, além de gerar emprego e de se tornar mais um cartão de visita da cidade. A comunidade iria se fazer presente, cuidando e fiscalizando toda a área para que ocupações irregulares não voltassem a acontecer. Esta proposta foi inspirada com o que aconteceu em Brasília Teimosa, com a “Av. Brasília Formosa” no Recife.

Ao longo da pesquisa, viu-se que a população carente da Ilhinha foi relocada em duas ocasiões, na última, foram transferidos para apartamentos de programa habitacional. Em face destes acontecimentos, também surgem alguns apontamentos para a continuação da investigação:

- Como ou “o que” a arquitetura pode fazer para a área que sofreu ocupação irregular na Ilhinha não volte a ser ocupada?
- Será que a população carente está preparada para morar em apartamento ao sair das palafitas?
- O que está acontecendo com programas similares no país?

Com a análise da evolução urbana em duas áreas específicas na cidade de São Luís: a Península na Ponta D’Areia (parte favorecida economicamente), e a Ilhinha (área carente de infraestrutura e serviços), espera-se realizar uma compreensão das diferenças que existem entre

elas no tocante ao espaço urbano, uma leitura do parque habitacional da cidade e dos seus acentuados contrastes, uma aplicação de princípios arquitetônicos mais adequados para os moradores presentes em contrastes urbanos, e uma maior compreensão e identificação pelos profissionais da área nas questões relacionadas com a habitação e espaço público deste segmento.

CAPÍTULO I

CONTRASTES URBANOS E SEGREGAÇÃO ESPACIAL

O espaço urbano, em qualquer sociedade, apresenta-se fragmentado, ou seja, composto por áreas distintas entre si, em relação ao contexto econômico e social, bem como a paisagem e arranjo espacial de suas formas. Tais áreas são vivenciadas, concebidas e representadas distintamente pelos diferentes grupos sociais existentes na cidade e fora desta.

A segregação residencial tem sido apontada como um dos mais relevantes e expressivos processos espaciais que conduzem à fragmentação do espaço urbano, como aponta Correa (1979), que se manifesta através das áreas sociais, sendo ela a forma decorrente do processo. Esse contexto possibilitou que Timms (1971) percebesse a cidade como um “mosaico social”, pois, partindo da segregação e das áreas sociais, resultam diversas atividades econômicas bem distintas, tais como centros comerciais e áreas industriais.

A inversão desse processo também pode ser observada, o que significa que a concentração de indústrias na cidade possibilita a formação de bairros operários. Ao lado dessa realidade, a segregação residencial e as áreas sociais estão presentes na base de vários movimentos sociais voltados para o espaço.

Com a diferença social, econômica e cultural existente no Brasil, o aumento de ocupações irregulares cresce em progressão geométrica, fazendo com que se tenha exemplos de segregação, “um ao lado de outro”, gerando um contraste urbano com impacto depreciativo na paisagem urbana.

Como qualquer outra questão, a temática da segregação residencial permite distintas abordagens (MAIA, 1994). Assim, as possibilidades são amplas, dando espaço para a imaginação geográfica do pesquisador, a muitas outras conexões envolvendo a segregação residencial, contrastes urbanos e as esferas próprias da espacialidade humana.

I.1 SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL E CLASSES SOCIAIS

No âmbito da Ecologia Humana⁵, a segregação foi associada à etnia. As classes sociais, de qualquer definição, não estavam inclusas nas proposições teóricas desta área. A segregação residencial sugere um processo no qual as classes sociais e suas frações são consideradas o conteúdo essencial, porém, não exclusivo das áreas segregadas, sendo esta tese aceita por Udry (1964), Harvey (1975) e Harris (1984). Para Harris (1984, p. 26):

A segregação das classes é um aspecto distintivo da cidade capitalista [...]. Historicamente [...] apareceu em sua forma atual somente [com] a separação entre lugar de trabalho e residência, criando as condições para o desenvolvimento de um específico mercado de habitação [que] se tornou o mecanismo pelo qual as relações de classe no novo sistema de produção industrial fosse refletido no espaço residencial urbano.

Considerando-se que as classes sociais e suas frações expressam o conteúdo essencial das áreas segregadas, surge a questão em relação à definição de classe social, uma vez que abrange visões diferenciadas e antagônicas. Harris (1984, p. 28) assinala que as classes sociais podem ser concebidas como “fenômenos históricos que emergem por meio de conflitos e antagonismos mútuos [...] mais significativamente em termos de sua posição no processo produtivo”, o que determina a forma de consciência e a atividade política.

A tese da Ecologia Humana, proposta por Robert Park (PARK; BURGESS, 1921) e seus discípulos, na qual relatava que a diferenciação residencial é fruto da renda, ou seja, indivíduos semelhantes em relação ao salário e ao padrão cultural teriam uma tendência a residirem próximos, foi rejeitada por Harvey (1975). Este autor argumenta tal afirmação, uma vez que não se tem certeza se realmente os indivíduos são análogos por residirem próximos, ou se essas situações ocorrem por serem semelhantes.

A segregação residencial da cidade surge da localização diferenciada no espaço urbano das distintas classes sociais e seus fragmentos. Assim, quanto mais intensa a fragmentação social, mais complexa será a segregação e a existência de contrastes urbanos, sobretudo, na metrópole.

Para Vasconcelos, Corrêa e Pintaudi (2016, p. 42-43), a segregação residencial apresenta-se, especialmente, significando:

⁵ O ramo científico da ecologia humana tem como objeto de estudo a relação do ser humano com o seu ambiente natural.

I - de imediato, o acesso diferenciado aos recursos da vida, sobretudo aqueles recursos escassos, que tendem a ser encontrados em áreas onde vive uma população de renda mais elevada e dotada de maior poder político para criar ou pressionar a criação de condições mais favoráveis para existência e reprodução. Harvey (1975) refere-se à renda real, isto é, renda monetária acrescida dos benefícios derivados de investimentos públicos e privados, criando aquelas condições mais favoráveis para a vida;

II - a existência de unidades espaciais favoráveis à interação social, a partir da qual, e dada a homogeneidade social de cada unidade, os indivíduos elaboram valores, expectativas e hábitos e se preparam para, como adultos, ingressar no mercado de trabalho, desenvolvendo ainda um dado estado de consciência nesse contexto de homogeneidade social, mais nítida nos extremos sociais e menos no âmbito da classe média. Criam-se condições de existência e reprodução diferenciada, particularmente em áreas marcadas por relativa estabilidade de seu conteúdo social (HARVEY, 1975, p. 89).

De acordo com Lojkin (1997), há três categorias de segregação: **autossegregação**, **segregação imposta** e **induzida**.

A segregação residencial pode ser entendida, de um lado, como **autossegregação**. Normalmente, representa uma política de classe, gerando esse tipo de divisão associada à elite e às camadas superiores da classe média, com elevada renda monetária. Existem condições de reprodução de tais grupos através da escolha das melhores localizações no espaço urbano, visando torná-las exclusivas por conta dos altos preços da terra urbana e de suas confortáveis e amplas moradias, com segurança aos seus habitantes, o que amplia o *status* e prestígio dos quais são possuidores. Diante desse contexto, tem-se, então, uma política de classe que favorece o espaço com mais ingredientes relevantes, ou seja, áreas consideradas nobres, criadas por um grupo de elevado *status* social para ele próprio.

Autossegregação significa, por parte de membros do grupo de elevado *status*, controle maior ou menor do aparelho estatal, das principais atividades econômicas, das melhores terras urbanizáveis e de empresas imobiliárias, como também acesso às informações sobre a cidade e sua dinâmica, existência de uma forte rede social de amigos e parentes com os mesmos interesses. Este grupo detém condições para influenciar normas e leis com exclusividade sobre o uso do solo, estabelecendo situações que impedem a presença de outros grupos sociais na localidade, por exemplo, os grupos “subalternos”.

A segregação residencial das classes subalternas decorre, também, de uma política de classe oriunda daqueles que têm poder e controlam distintos meios de produção. Essa **segregação imposta** é fácil de ser distinguida das demais, pois ela envolve aqueles residentes em local determinado, sem possibilidades de escolha do lugar ou do modelo habitacional. Geralmente,

nesta situação, residem em locais distantes de seus postos de trabalhos e, em muitos casos, em conjuntos habitacionais fora do limite da cidade. Já a **segregação induzida** acontece quando podem fazer algumas escolhas, todavia, situadas dentro de limites definidos pelo preço da terra e dos imóveis.

A política de classe geradora da segregação imposta e induzida, efetiva-se de forma explícita. Os grupos de indivíduos, quando se estabelecem em determinado espaço urbano, a sua saída do local ocupado se torna muito difícil, e a expulsão à força constitui o que se denomina uma “limpeza social” (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2016). Esta política de “limpeza social” tem como base a legislação que trata das regras urbanísticas e da tributação diferenciada no espaço humano, bem como por obras públicas distintas direcionadas para os diferentes grupos sociais. O controle da terra urbana, em especial, aquela localizada na periferia, propicia explícitas políticas de segregação impostas ou induzidas.

A existência de condomínios exclusivos e ruas protegidas, com amplas e confortáveis moradias localizadas em ambiente asseado, seguro e com abundância em vegetação, são elementos que estão inclusos na paisagem das áreas autossegregadas.

Favelas, cortiços, precárias moradias construídas no sistema de autoconstrução e conjuntos habitacionais, muitos dos quais recentes e já deteriorados, localizados, sobretudo, na periferia ou em áreas de risco ou já caracterizadas pela obsolescência, com precária ou nenhuma infraestrutura urbana, sujas e inseguras, compõem a paisagem das áreas de segregação imposta. As áreas de segregação induzida, por outro lado, apresentam ampla variação no que diz respeito à qualidade da habitação e do ambiente. Nessas áreas o grau de homogeneidade social é menor do que aquele das áreas de autossegregação e de segregação imposta (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2016, p. 44).

A espacialidade constitui um atributo da ação da natureza, bem como da ação humana, manifestando-se, inicialmente, através da diferenciação espacial de processos e formas naturais e socialmente produzidos. Enquanto processo, a segregação residencial mostra uma complexa espacialidade aliada à presença e reprodução dos vários grupos sociais que vivem na cidade.

Tal processo expõe-se através de cada área em que se concentra um grupo social possuidor de relativa homogeneidade, que viabiliza a existência e reprodução de cada grupo, em particular. De outro lado, estão presentes as áreas segregadas segundo uma lógica espacial variável, que as cadastra no espaço urbano, ocasionando padrões espaciais de segregação residencial ou modelos.

As considerações feitas à espacialidade da segregação residencial foram baseadas em três modelos, os quais constituem elaborações teóricas clássicas na esfera do planejamento urbano, da história, sociologia e geografia. O primeiro modelo elaborou-se em 1841, por Johann Georg Kohl (BERRY, 1971), o segundo em 1925, por Ernest Watson Burgess, e o terceiro em 1939, por Homer Hoyt. É importante o conhecimento destes modelos para o melhor entendimento das origens e fatores condicionantes para os contrastes urbanos.

I.2 MODELOS DE CONSTRUÇÕES TEÓRICAS CLÁSSICAS

I.2.1 Modelo Kohl-Sjoberg

O primeiro modelo com foco na espacialidade da segregação residencial foi criado pelo geógrafo alemão Johann Georg Kohl, em 1841. Esse modelo aborda as cidades da Europa Continental, retratando a realidade antecedente às grandes transformações econômicas, sociais e políticas que, com a segunda metade do séc. XIX, iriam proporcionar alterações na organização espacial (BERRY, 1971). Trata-se de um modelo de cidade pré-industrial, as quais foram expostas por Gideon Sjoberg, mais de 100 anos depois (SJOBERG, 1960).

De acordo com tal modelo, a elite está situada no centro espacial, localização esta possuidora de prestígio, com a melhor infraestrutura, na qual estão situados os prédios suntuosos, monumentos, parques e os mais importantes edifícios. O Palácio do Governo também está localizado nesse espaço. Por conta das amenidades e proximidade das fontes de poder, os preços da terra são muito altos. A capacidade para pagar preços elevados, que possibilitam usufruir das vantagens da localização central e, ao mesmo tempo, expor *status* e poder, conduz à concentração de elite no centro da cidade. Os preços da terra reduzem-se, de modo progressivo, do centro para a periferia, o que ocasiona o decréscimo, progressivamente, do *status* dos moradores.

Assim, tem-se um cenário marcado pela presença de ricos no centro e pobres na periferia, como exemplifica a Figura 9.

Figura 9 - Modelo de Kohl-Sjoberg



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Os exemplos de cidades enquadradas neste modelo são numerosos e existem em vários tipos de sociedade, daí a sua importância no decorrer do tempo e nos diversos espaços, mantendo-se sob algumas condições, sobretudo, em pequenas e médias cidades. Destacam-se, como exemplo:

- Cidades cerimoniais asiáticas como Angkor Thom, no Camboja;
- Cidades coloniais africanas, com a distinção entre "cidade branca", no centro, e "cidade negra", na periferia;
- Moscou na última década do século XIX, com a elite residindo nas proximidades do Kremlin;
- Cidades latino-americanas, com o centro em torno da "plaza de armas" ou "praça da Matriz". (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2016, p. 46).

Nesse padrão espacial de segregação residencial, existem implicações econômicas, sociais e políticas, tendo em vista a tendência desse modelo, na atualidade, em algumas cidades. Pois, na periferia, localizam-se os loteamentos populares, frutos originados da autoconstrução, além das favelas e precários conjuntos habitacionais, em que se aglomeram populações de baixo *status*. Diante das precárias condições nesses loteamentos, somam-se os custos de toda natureza para os deslocamentos do cotidiano das pessoas rumo ao trabalho. Na periferia urbana emergem os movimentos sociais, uma vez que o local os propicia. E, ainda, nessa periferia eleva-se a criminalidade e proliferam o sentimento de comunidade e grupos ligados à Igreja.

É importante atinar que o início da ocupação da cidade de São Luís é um exemplo deste modelo, onde as classes com maior poder aquisitivo se fixaram nas mediações do centro histórico, restando às classes menos favorecidas economicamente, a ocupação da periferia.

I.2.2 Modelo de Burgess

Para um melhor entendimento deste modelo, introduziu-se o autor Friedrich Engels e sua obra de 1845 intitulada "A situação da classe trabalhadora na Inglaterra" (ENGELS, 1975), na qual fazia menção para as transformações ocorridas na cidade de Manchester, na Inglaterra, em que se formava uma zona residencial deteriorada ao lado do centro de negócios, sendo habitada por imigrantes. Os habitantes de elevado *status* se mudaram para subúrbios amenos. Esse autor previa a grande transformação que iria acontecer nas cidades inglesas, como produto da Revolução Industrial. Assim, seria estabelecida uma nova espacialidade da segregação residencial, diferente da existente na cidade pré-industrial, configurada por um modelo centro-periferia.

Após certo tempo, quando a industrialização estava difundida, Burgess, ao estudar o crescimento de Chicago (livro "O crescimento da cidade: introdução a um projeto de pesquisa" em 1925), descreveu o padrão espacial exposto por Engels. A cidade de Chicago cresceu rapidamente no primeiro quarto do séc. XX, exibindo uma espacialidade da segregação residencial, que se manifestava através de zonas concêntricas, partindo do centro da cidade. Tal crescimento

abrangia a zona sem modificação do padrão. Os imigrantes pobres ocupavam a primeira zona, nas quais residiam em antigas residências da população de *status* mais elevado, que se mudou para os subúrbios.

As quatro zonas concêntricas constituíram quatro coroas em torno do centro, configurando-se, de modo progressivo, pelo aumento do *status* social de seus habitantes. Os residentes com alto nível social residiam na última coroa, sendo esta distante do centro, como pode-se observar na Figura 10, abaixo. Tem-se, então, um modelo inverso ao anterior: o de Kohlsjöberg.

Figura 10 - Modelo de Burgess



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

De acordo com os economistas urbanos, a lógica desse modelo estava na substituição ou troca de atributos: os pobres trocavam acessibilidade ao mercado de trabalho no centro pelas altas densidades e habitações precárias, enquanto possuidores de alta renda residiam em área de baixas densidades e em residências confortáveis, não se preocupando com a distância ao centro, visto que possuíam condições para se mobilizarem.

O impacto da proposição de Burgess nos estudos sobre a organização interna da cidade foi enorme, particularmente no que diz respeito à segregação residencial. Alguns autores admitiram mesmo que a cidade em geral evoluiria de um padrão com a elite no centro para o padrão sugerido por Burgess, pois as evidências empíricas eram numerosas. Mas também houveram inúmeras críticas. Algumas das mais importantes foram aquelas formuladas por Harris (1994) e Lewis (1998), que argumentam que Burgess não considerou que em certos setores dos subúrbios de Chicago havia áreas pobres e que, assim, as zonas concêntricas seriam uma representação equivocada da cidade norte-americana (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2016, p. 47).

Ao pesquisar processos e formas evidentes na primeira zona de seu modelo, Burgess aprofundou o debate sobre a segregação residencial e sua dinâmica, a partir das suas evidências

empíricas. Os estudos foram relacionados à zona periférica do centro, com cortiços e habitações mal conservadas. Nessa zona foi verificada a ocupação de prédios abandonados, e procura-se reverter a obsolescência, com a finalidade de restabelecer, no mínimo, um setor de alto *status* através de políticas públicas, de renovação urbana, revitalização ou gentrificação⁶ (SMITH, 1990).

Tomando como base o foco da pesquisa (São Luís), notou-se que esse modelo também esteve presente durante o processo de crescimento da cidade de São Luís, tendo início aproximadamente na década de 70, onde as classes mais favorecidas economicamente começaram a se distanciar do centro histórico e ocupar territórios um pouco mais distantes. Nesta época, se iniciou o processo de ocupação da Ilhinha, gerando o contraste urbano com a região da Península na Ponta D'Areia.

I.2.3 Modelo de Hoyt

Em 1939, Homer Hoyt, economista e consultor urbano, fez uma publicação no contexto do *Federal Housing Administration*, que passou a ser um clássico na discussão sobre a espacialidade da segregação residencial (HOYT, 1958). Baseado em diversos estudos empíricos, Hoyt ressaltava que a expansão espacial da cidade e a segregação residencial surgiram ao longo de setores, e não de acordo com zonas concêntricas, como propôs o modelo anterior de Burgess em 1925.

Dentre esses setores, foram destacados aqueles dotados de amenidades naturais ou socialmente produzidas, os quais eram ocupados pelos grupos de elevado *status*. Esses setores se expandiram durante um determinado período de tempo, na mesma direção. A segregação residencial adotava, como assinala Hoyt (1958), uma espacialidade diferente daquela apresentada por Burgess.

Os setores de alto *status* social seguem eixos de circulação rápida, dotados de amenidades, sem problemas ambientais e sem barreiras. Tais setores direcionam-se para locais em que residem pessoas de poder e prestígio na cidade, mostrando, assim, tendência para acompanhar a expansão de atividades comerciais e de escritórios. A Figura 11 simplifica tal modelo.

⁶ Gentrificação é um processo de transformação de centros urbanos através da mudança dos grupos sociais, onde a comunidade de baixa renda é substituída por moradores das camadas mais ricas.

Figura 11- Modelo de Hoyt

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

A expansão da cidade e da população de alto *status* social passa a se verificar no período da segunda metade do séc. XIX. No entanto, foi no final da Segunda Guerra Mundial, mediante a difusão massiva do automóvel, que essa expansão se tornou mais intensa.

Condomínios exclusivos, *shopping centers* e vias expressas constituem a tríade básica que marca a paisagem urbana e o uso da terra. As implicações dos espaços segregados de alto *status* são inúmeras. Apontemos, entre outras, o modo de vida de uma população que se autossegrega e a própria ampliação espacial da cidade. Há, em realidade, uma confluência entre duas escalas espaciais, a do setor de amenidades, de um lado, e de suas formas espaciais básicas, os condomínios exclusivos, os *shopping centers* e as vias expressas, de outro. As duas escalas balizam uma cidadela com suas muralhas simbólicas e reais, criada pelo e para grupos sociais de alto *status*. Para quem o Estado desempenha crucial papel, ampliando, por meio de investimentos, a renda monetária dos habitantes do setor de amenidades, transformando-a em renda real (HARVEY, 1975, p. 75).

Homer Hoyt destacou a cidade norte-americana. Entretanto, a formação de setores de amenidades surgiu nas cidades latino-americanas no final do séc. XIX, como mencionaram, além de outros estudiosos, Yujnovsky (1971) sobre as metrópoles latino-americanas, Villaça (2001) sobre as metrópoles brasileiras, e Abreu (2002) a respeito da cidade do Rio de Janeiro.

Hoyt se refere à divisão do espaço em distritos. As cidades são divididas em partes: áreas afluentes, áreas gentrificadas, bairros da classe trabalhadora e áreas abandonadas. Podemos perceber essa divisão em setores na cidade de São Luís atual, onde a população mais favorecida economicamente possui eixos de circulação rápida para setores comerciais e residenciais mais afastados. Um exemplo na cidade, são os moradores da Península na Ponta D'Areia, onde possuem fácil acesso ao centro histórico da cidade. No outro sentido da cidade, esse mesmo morador, pode ter acesso à condomínios residenciais fechados e afastados de alto luxo (por exemplo: *Alphaville Damha*) em uma via rápida sem barreiras.

I.3 CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS COMPLEXAS

A América Latina possui complexas configurações espaciais relacionadas à segregação residencial. Tal complexidade está presente tanto nas metrópoles, segundo apontam os autores Yujnovsky (1971), Bähr e Mertins (1983) e Villaça (2001), como em centros não metropolitanos, citando algumas cidades brasileiras, a exemplo de Teresina - Piauí (ABREU, 2002), e da cidade gaúcha de Santo Ângelo (REIS, 1993).

Ao estudar a estrutura interna das cidades latino-americanas, Yujnovsky (1971) apresentou uma sucessão de configurações espaciais, em que a segregação residencial tem importância significativa. A primeira configuração faz parte do tipo centro-periferia, conforme o modelo de Kohl-Sjoberg, visto anteriormente. Tal modelo foi implantado pelos espanhóis e determinava como deveria ocorrer a colonização nas terras a serem conquistadas.

A cidade a ser criada deveria expor uma morfologia em tabuleiro de xadrez, localizando-se no centro a “Plaza de Armas” ou “Plaza Mayor” e, ainda, deveriam ser também localizadas a igreja matriz e os principais prédios da administração colonial. São exemplos na atualidade, advindos do período colonial: o Zócalo, na cidade do México; a Plaza Sucre, em Bogotá; e a Plaza de Mayo, em Buenos Aires (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2016).

Em torno dessas edificações deveriam se estabelecer uma primeira área, com moradias para os indivíduos mais importantes da colônia, os quais residiriam em confortáveis residências. Uma segunda área mais afastada seria destinada às pessoas de *status* médio, incluindo-se, então, pequenos comerciantes, artesãos e funcionários, e, ainda mais distantes deveriam residir os pobres, índios e mestiços. Tal espacialidade perdurou desde a primeira metade do séc. XVI, até 1850 (YUJNOVSKY, 1971).

Com a independência das colônias, o incremento das exportações de produtos como o açúcar, café, banana, cacau, carne, trigo e diversos minerais, o início da ferrovia, o reaparelhamento da indústria moderna, as melhorias urbanas, incluindo-se outras vias para o tráfego, o surgimento de uma elite nacional e da classe média agiram em conjunto, visando mudar o cenário dessas cidades. Esses impactos foram sentidos no crescimento demográfico e na expansão do espaço urbano, o que foi superado pelo bonde e trens suburbanos (YUJNOVSKY, 1971).

Neste contexto, a elite abandona o centro e a expansão da classe média se faz fora do centro colonial, ocupando áreas que passaram a ser consideradas, a partir de então, como áreas dotadas de amenidades - microclima, vista, presença do mar e lagoa, montanha e paisagem. Formam-se setores de

amenidades *à la Hoyt*, setores cuja expansão ainda se dá no último quartel do século XX. Esses setores, por outro lado, tornaram-se o foco de investimentos de diversos capitais, contando ainda com as benesses do Estado, como aponta Cardoso (1986) em sua análise sobre a criação da Zona Sul e a Barra da Tijuca na cidade do Rio de Janeiro, o setor que engloba, entre outros, os subúrbios de San Isidro e Nunes, em Buenos Aires, o setor na direção de Providencia e Lãs Condes em Santiago do Chile, ou ainda o setor norte de Bogotá e Quito são exemplos, assim como os setores praiheiros de Fortaleza, Recife, Salvador e Vitória - Vila Velha (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2016, p. 50).

Diante do abandono do antigo centro colonial e da sua desvalorização pela população abastada, ocorreu a transformação dos prédios coloniais ou dos prédios do séc. XIX deteriorados, os quais passaram a ser habitados por imigrantes pobres. Assim, tornaram-se cortiços, formando uma zona de obsolescência, de acordo com o modelo de Burgess.

A abrangência dessa área deteriorada era tanto maior quanto mais relevante fosse o processo de industrialização, pois este predominou no centro. A cidade de Buenos Aires, no término do séc. XIX e início do séc. XX, foi um exemplo eloquente. Mas muitos pobres, imigrantes recentes, ou expulsos das “cirurgias” urbanas, deslocaram-se para favelas existentes em áreas indesejáveis ou foram residir na periferia, segundo aponta o padrão Kohl-Sjoberg.

Os três modelos sobre a espacialidade da segregação residencial expressam fragmentos da cidade latino-americana, mostrando, então, que não existe nela a aparência de uma estável espacialidade colonial. Yujnovsky (1971) enfatiza que esse processo de mudança ocorreu no período entre 1850 a 1930, sendo no final desse período reforçada a importância da espacialidade no decorrer dos setores de amenidades e na periferia.

Vale salientar, que a periodização proposta por Yujnovsky (1971) está relacionada às grandes cidades. Pois, em centros pequenos, o processo anteriormente mencionado iniciou-se, em muitas situações, a partir de 1970, sem a formação de uma zona deteriorada periférica ao centro.

Na atualidade, encontra-se a obra de Villaça (2012), intitulada “Reflexões sobre a cidade brasileira”, em que o autor defende a hipótese de que existe uma concentração das classes de mais alta renda em uma determinada região, ao invés de elas estarem distribuídas aleatoriamente ou concentradas no centro da cidade.

Em síntese, ressalta-se que qualquer que seja o caso, a espacialidade da segregação residencial apresentou-se complexa, exigindo uma sucessão de processos e justaposição de formas espaciais. Assim, essa complexidade mostra uma tendência para se trabalhar diversas questões, abrangendo agentes sociais e suas práticas espaciais nas várias zonas da cidade, que exigem novas pesquisas sobre a matéria enfocada.

I.4 SEGREGAÇÃO, TERRITÓRIO E ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Quando se amplia o termo “segregação” ao nível do espaço público, têm-se alguns estudos bem interessantes, como o de Ahmed Merghoub, que publicou em 1993, em Paris, um estudo intitulado “Le Parc de La Villette est-il facteur d’integration des populations étrangères de proximité?”, que serviu de respaldo para a discussão do tema. O trabalho resultou de dados obtidos em 21 entrevistas qualitativas com imigrantes estrangeiros residentes em Paris, próximo ao *Parc de La Villette*.

Esse parque foi inaugurado no início dos anos 1990, e foi resultado de um concurso internacional, do qual participaram centenas de pessoas, dentre as quais, o paisagista brasileiro Roberto Burle-Marx, que atuou como presidente do júri. Tal projeto tirou do anonimato o arquiteto suíço Bernard Tschumi, contribuindo para a sua fama mundial.

Com base no desconstrutivismo, Tschumi tentou apontar uma nova direção para o parque do séc. XXI, incluindo imensos gramados, pavilhões vermelhos de formas inusitadas e jardins temáticos, considerados como quadros de cinema. Tais elementos estariam presentes no parque, mas, compreendido pelo seu autor, como “o maior edifício descontínuo do mundo” (SERPA, 2007, p. 124).

De acordo com Tschumi (1994) citado por Serpa (2007), um parque do séc. XXI deve-se tornar palco para manifestação da cultura. Assim sendo, o parque está restritamente ligado a grandes equipamentos culturais parisienses, como a Cidade da Música, pois esta representa um grande complexo musical, no qual abriga salas de exposições, sala de concertos, auditórios, conservatório, apartamentos para músicos, o *Zenith*, sendo este um grande teatro para concertos de música *pop*, a Cidade Géode, cinema para exibir filmes em três dimensões, e os teatros Internacional de Língua Francesa e Paris-Villette.

Exposições, espetáculos de circo, peças de teatro, festivais de cinema, concertos de jazz, de música clássica e de música pop fazem parte do cotidiano de La Villette. O público é jovem e diversificado, cresce a uma taxa de 15% ao ano, mas 60% dos consumidores da “cultura” de La Villette têm diploma de curso superior ou estão cursando a universidade. Isso mostra que o parque, além de ser um polo de atração natural para os habitantes dos bairros e municípios próximos (de perfil nitidamente operário e popular, com forte presença de imigrantes estrangeiros), tornou-se também uma referência cultural obrigatória para o restante da cidade (SERPA, 2007, p. 87).

Merghoub (1993), para a realização de sua pesquisa, entrevistou imigrantes estrangeiros de diversas nacionalidades, moradores nas proximidades do parque, como também seus usuários,

a fim de saber a utilização que faziam dos equipamentos existentes. Dentre os resultados obtidos por meio das entrevistas, destacaram-se: muitos dos imigrantes não usavam os equipamentos culturais do parque e, em casos mais extremos, não sabiam da existência de intensa programação cultural de *shows*, espetáculos de teatro, dança, circo, concertos de música clássica e mostra de filmes. E a grande maioria dos imigrantes nunca havia entrado nos museus, teatros e demais equipamentos culturais.

Um eletricitista de 25 anos, proveniente da Tunísia, habitante no 19º distrito de Paris e residente na França desde 1981, informou que havia entrado uma vez na Grande Halle, pavilhão em que são realizados concertos, peças e exposições. No entanto, não se sentiu à vontade naquele local. Portanto, o entrevistado prefere jogar futebol com os amigos das proximidades, nos gramados do parque, local este que ele vai com frequência, a fim de “esquecer um pouco a cidade, a sujeira do metrô, o cansaço do trabalho exaustivo” (SERPA, 2004, p. 170).

O entrevistado enfatizou, também, que tem curiosidade de conhecer os equipamentos e a oferta cultural disponíveis em La Villette, porém, “há alguma coisa que lhe impede de fazê-lo” (SERPA, 2004, p. 170). Pois, para o entrevistado, o que leva em conta no parque são os gramados e os amigos que encontra para jogar futebol: encontros estes sempre previamente agendados, logo, nunca casuais. Abaixo, na Figura 12, tem-se uma foto do parque parisiense.

Figura 12- Gramado do Parque de La Villette em Paris



Fonte: Rizzo (2012, não paginado).

A ocorrência desses encontros não casuais, que acontecem no parque, também foi algo recorrente nas respostas dos entrevistados por Merghoub, ao ressaltar a pergunta relacionada à consideração do parque como um local de interação e sociabilidade. Em outras palavras: quem vai

ao parque encontrar pessoas, o faz para encontrar amigos e conhecidos, sendo difícil a interação com outros grupos e usuários do local.

Este estudo leva a pensar no foco da pesquisa: Existindo um espaço público entre a Península e a Ilhinha, será que este caso se repetiria?

Tomando um exemplo no Brasil, com relação à orla marítima, especificamente em Salvador, as praias revelam, de forma geral, a apropriação seletiva e diferencial dos espaços das grandes cidades. As praias do Porto e do Farol da Barra, com situação mais central, ficam submetidas também às leis territoriais da democracia específica.

Apesar de nada ser prefixado, a apropriação diferenciada possui dimensões e espaço temporais, como será visto sobre o que acontece quase sempre no Porto da Barra: entre as 4 horas e 30 minutos até às 8 horas da manhã, verifica-se a vez do pessoal do *cooper* e atividades físicas. Das 8 às 13 horas, o espaço da praia passa a ser apropriado pelos indivíduos que estudam e/ou trabalham em outros turnos. A partir das 13 horas, ocorre uma mistura de turistas e desobrigados de irem ao emprego, bem como os aposentados (JORNAL A TARDE, 1999).

Essa descrição sobre as praias de Salvador, não se adequa com o cenário dos dias úteis, uma vez que a realidade dos fins de semana expressa uma situação com novos e distintos contornos, haja vista a chegada de centenas de banhistas oriundos dos diversos bairros populares da cidade. Os residentes das proximidades consideram o fenômeno como “invasão de bárbaros”, e acham estranhos os hábitos desses “invasores”, que levam comida e bebidas de casa, chegando em autocarros, em grupos extrovertidos, alegres e barulhentos. Essa realidade é encontrada, também, na praia do Farol da Barra. Portanto, pode-se constatar que as praias, em geral, nos fins de semana, constituem espaços apropriados por classes sociais distintas, ao passo que, nos dias úteis, transformam-se em redutos dos moradores da Barra, de classe média e com perfil mais homogêneo quanto à formação escolar e à renda (SERPA, 2004).

Torna-se ainda importante ressaltar que o espaço das praias em Salvador também é marcado pela territorialização e pela disputa de espaço entre os ambulantes na luta de conquistar clientes. Sabe-se que existem muitas pessoas que já trabalham há décadas em pontos específicos na praia. Por exemplo, cita-se a Sr^a. Edineia dos Santos, entrevistada que falou sobre a praia do Porto da Barra, em matéria publicada no “Jornal A Tarde”. Essa senhora, que trabalha como vendedora ambulante, há mais de 30 anos no Porto, demonstrou percepção aguçada em relação à forma como os grupos de usuários se territorializam no limitado espaço da praia. Para ela, “as famílias geralmente ficam do lado esquerdo, com os filhos, próximas ao Forte de Santa Maria. Do

lado direito, a maioria é formada por artistas, músicos e profissionais da área de comunicação” (JORNAL A TARDE, 2002, não paginado).

Nesses exemplos ora expostos, evidenciam-se similaridades em relação à apropriação socioespacial entre gramados dos parques parisienses e duas praias situadas na área central da metrópole de Salvador: nos belos dias de primavera e verão, os maiores parques parisienses expõem ares de praia para seus frequentadores. E, ainda, o grande gramado passa a ser o teatro de uma vida privada que se mostra ao olhar de todos. Assim, o espaço público transmuta-se em espaço doméstico. O parque urbano, bem como a praia urbana, caracterizam-se como espaço aberto ao público, sendo, então, acessível a todos; portanto, fica à disposição dos usuários; contudo, só essas características não são suficientes para enquadrá-lo como espaço público (SERPA, 2007).

Em São Luís também pode-se perceber fato semelhante ao analisar a Praia da Ponta D’Areia, que contém uma faixa territorial na Península. Uma área nobre, que tem como público da praia nos finais de semana os mesmos “invasores” da Praia do Porto em Salvador.

É tão contraditória esta cena, que apenas uma rua de aproximadamente 5 m de largura separa o Edifício Residencial Murano, de alto padrão (que apresenta apartamentos de 587 m²), dos frequentadores da praia, que chegam ao local de autocarro e, geralmente, estão jogando futebol, bebendo cerveja, ouvindo *reggae* em um volume bem alto, e que, no geral, moram na periferia da cidade. Na Figura 13 tem-se a real situação encontrada, com o *layout* do apartamento citado na Figura 14.

Figura 13 - Edifício Murano à esquerda e a Praia da Ponta D’Areia



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Figura 14 - Layout dos apartamentos do Edifício Murano, com 587 m² de área



Fonte: Franere (2018).

O que realmente predomina nos espaços públicos, quer sejam eles parques ou praias, em Paris, Salvador ou em São Luís, é o efeito de segmentação das classes, formando territórios justapostos, que configuram uma inexistente interação envolvendo os diferentes grupos e classes, impedindo, assim, via de regra, o contato com o outro: com a diversidade.

1.4.1 Segregação de conteúdo simbólico

O parque público representa um mecanismo de controle social, em especial, das classes médias, sendo ele destino final das políticas públicas, que têm a intenção de multiplicar o consumo, valorizando o território urbano nos locais em que são aplicadas. Vale salientar que, no mundo ocidental, o lazer e o consumo das novas classes médias estão centrados nos motores de complexas transformações urbanas (SEABRA, 1996), transformando áreas industriais, residenciais e comerciais em decadência, resgatando e desenvolvendo novas atividades de comércio e de lazer festivo (SERPA, 2004, 2007).

A intenção principal da revitalização diz respeito aos investimentos em espaços públicos visíveis, especialmente nos espaços centrais e turísticos, com parcerias envolvendo poderes públicos e organizações comerciais privadas. Os parques são projetados e implantados por arquitetos, urbanistas e paisagistas vinculados às instâncias do poder local, e se tornaram relevantes instrumentos de valorização fundiária na cidade contemporânea (SERPA, 2007).

Recentemente, viu-se no país uma grande celebração esportiva - os Jogos Olímpicos de Verão - no ano de 2016 na cidade do Rio de Janeiro, e com este evento realizou-se uma série de

obras para a cidade. Pode-se citar, como exemplo, a requalificação urbana da área portuária - Porto Maravilha. Abaixo, na Figura 15, uma foto atual.

Figura 15 - Museu do Amanhã - Projeto de Santiago Calatrava presente no Porto Maravilha



Fonte: Agito Rio (2017, não paginado).

Este foi um processo de recuperação da infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente e do patrimônio histórico e cultural dessa região. No centro da reurbanização estava a melhoria das condições habitacionais e a atração de novos moradores para a área, que dispõe de cinco milhões de m² (AGITO RIO, 2017).

Ao focar na presente pesquisa, cita-se também o exemplo da urbanização da Lagoa da Jansen, que está intimamente ligada ao nascimento da Península e Ilhinha em São Luís. O projeto de urbanização, iniciado em 1991, transformou a área em Parque Ecológico da Lagoa da Jansen. Este projeto visou a despoluição da lagoa, bem como a instalação de bares, lanchonetes, pista de *cooper*, melhoria da iluminação, infraestrutura e equipamentos urbanos. Abaixo, na Figura 16, apresenta-se uma foto aérea do local.

Figura 16 - Foto aérea da Lagoa da Jansen



Fonte: Viva Maranhão Sustentável... (2012, não paginado).

Os novos parques públicos passaram a constituir campo de valorização do espaço urbano e contribuem para um processo de substituição de população nas áreas requalificadas. Portanto, tornaram-se álibis, visando justificar grandes transformações físicas e sociais dos bairros atingidos pelas operações de requalificação urbana. A expressão “álibis” foi utilizada porque os parques públicos sempre representam e expressam valores éticos e estéticos, que ultrapassam de maneira considerável seus limites espaciais. Em qualquer período de tempo, tais valores estão sempre presentes no discurso oficial, bem como nas políticas públicas aplicadas às cidades: higienismo, pacifismo e beleza estética.

A junção de valores reforça uma metáfora usada até os dias atuais, qual seja, que o parque público é um instrumento de integração social e espacial das cidades (BARTHES, 1997). Tem-se, então, um discurso, acima de tudo promocional, com vínculo aos poderes públicos, como também aos promotores e incorporadores imobiliários. Os novos parques parecem ser percebidos como elementos centrais de operações urbanas para provocar, de modo voluntário, uma implacável maneira de substituição de população, funcionando como incentivadores das mudanças no perfil social dos bairros e cidades requalificadas.

A segregação de grandes parcelas da população reforça a ideia de que, no contexto urbano contemporâneo, o parque público é antes de tudo um espaço com alto valor patrimonial, contrariando o senso comum que idealiza esses equipamentos como bens coletivos e lugares da diversão, do entretenimento e da “natureza socializada”. Se for verdade que determinadas políticas provocam efeitos segregativos, seria necessário se interrogar sobre o que inspira essas políticas, explicitando suas reais finalidades, de modo a evitar as consequências perversas da revalorização simbólica e social que são aceleradas pelas operações de renovação e “caçam” os antigos moradores em proveito das novas classes médias (PRÉTECEILLE, 2002, p. 54).

Por outro prisma, o processo de substituição de população nos bairros e distritos, nos quais são concretizadas as operações urbanísticas, condicionam as formas de apropriação socioespacial dos espaços públicos. Incluem-se, nesse cenário, novos parques públicos instalados, alterando-se o perfil dos agentes e de suas práticas, especialmente no aspecto cultural. Assim, trata-se de uma dialética entre capital cultural e capital econômico, que atua nos diversos modos de apropriação do espaço urbano por classes sociais e frações de classe distintas, como apontado por Bourdieu (2007). Portanto, é dessa maneira, que a dimensão simbólica da segregação conquista o território, traduzida de forma efetiva nos processos de apropriação social do espaço público na cidade contemporânea.

I.4.2 Segregação e barreiras espaciais

Os processos de apropriação do espaço público na cidade contemporânea sofrem condicionamentos das representações segregacionistas, que são mediadoras dos processos de territorialização de grupos sociais, classes e frações de classe.

Nos “novos” e “renovados” espaços públicos urbanos ao redor do mundo, as práticas espaciais inscrevem-se em um processo de “territorialização do espaço”. Em verdade, os usuários privatizam o espaço público através da ereção de limites e/ou barreiras de cunho simbólico, por vezes “invisíveis”. É desse modo que o espaço público se transforma em uma justaposição de espaços privatizados; ele não é compartilhado, mas, sobretudo, dividido entre os diferentes grupos e agentes. Conseqüentemente, a acessibilidade não é mais generalizada, mas limitada e controlada simbolicamente. Falta interação entre esses territórios, percebidos (e utilizados) como uma maneira de neutralizar o “outro” em um espaço que é acessível - fisicamente - a todos (SERPA, 2004, p. 176).

Nesses processos, as distinções podem ser expressas em táticas excessivas de territorialização e segregação. Assim, pode-se falar na existência de formas de impedir o convívio entre diferentes grupos, por meio da indiferença e do auto-isolamento, sendo este, em geral, voluntário, de grupos e indivíduos no espaço público. A necessidade de anonimato tem sido traduzida em indiferença mediante ao outro, que não compartilha dos vínculos de intimidade/identidade dos indivíduos e grupos territorializados.

Nesse cenário não é possível mencionar a expressão das fronteiras culturais, respaldadas em visões de mundo e estilo de vida diferenciados. No entanto, essa acepção somente se justifica partindo da ideia de fronteira à noção de separação, porém, a fronteira consiste também em comunicação e interação (ALMEIDA, 2006).

Dessa forma, seria então mais adequado ressaltar a existência de limites, ou barreiras, de linhas simbólicas que separam/segregam os distintos grupos sociais no espaço público da cidade.

A noção de limite em Geografia indica uma espécie de agenciamento que coloca em contato dois espaços justapostos e que pode permitir o surgimento de uma interface. Como lembram Lévy e Lussault (2003) os limites surgem como “objetos geográficos” plenos, que se apresentam no espaço com diferentes conteúdos e estilos. Acrescentemos que os limites colocam em evidência continuidades e descontinuidades manifestas nos processos de produção e reprodução do/no espaço, inclusive nos espaços públicos urbanos na contemporaneidade (SERPA, 2004, p. 178).

A fronteira constitui, por ela mesma, um espaço ou uma faixa com uma tendência para provocar uma dicotomia entre as identidades territoriais. No que se refere à diferença cultural, os embates de fronteira que surgem podem ser conflituosos, tanto quanto consensuais.

Uma forma de barreira física, que se pode presenciar ao observar a presente pesquisa, se encontra na área de vegetação de mangue, que separa de forma natural as áreas estudadas (Península e Ilhinha). Os empreendimentos imobiliários da região da Península instalaram uma grade (alambrado) na cor verde, na tentativa de se misturar à vegetação existente, como demonstrado na Figura 17.

Figura 17 - Proteção em forma de alambrado como barreira entre a Península e Ilhinha



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

A forma de separação entre os moradores de ambas as áreas, através de barreira física, traz à tona o conceito de limite:

Limites são os elementos lineares não usados nem considerados pelos habitantes como vias. São as fronteiras entre as duas partes, interrupções lineares na continuidade, costas marítimas ou fluviais [...] tais limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que mantêm uma região isolada das outras [...]. Estes elementos limites, embora não tão importantes como as vias, são, para muitos, uma relevante característica organizadora, particularmente quando se trata de manter unidas áreas diversas, como acontece no delinear de uma cidade por uma parede ou por água (LYNCH, 1980, p. 58).

Essa barreira física é uma forma clara de tentar separar os moradores dessas áreas, visto que se presencia um aumento de ocupações irregulares provenientes da região da Ilhinha em direção à Península, como mostra a Figura 18.

Figura 18 - Aumento de ocupações irregulares provenientes da região da Ilhinha em direção à Península



Fonte: Helal (2017, não paginado).

A segregação espacial e os contrastes urbanos estão presentes em uma temática que não se restringe apenas ao nível da habitação, se aprofunda na arquitetura, no espaço público e na cidade. Entender suas origens em algumas cidades e compreender modelos e fatores, contribui para um melhor entendimento no contraste urbano arquitetônico da presente pesquisa.

I.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Villaça (2001) argumenta que uma das características mais marcantes das metrópoles brasileiras é a segregação espacial das classes sociais em áreas distintas da cidade. Basta uma volta pela cidade - e nem precisa ser uma metrópole -, para constatar a presença de contrastes urbanos residenciais. Ou seja, uma diferenciação entre bairros adjacentes, tanto no que diz respeito ao perfil da população quanto às características urbanísticas, de infraestrutura, de conservação dos espaços e equipamentos públicos, etc.

Foi imprescindível, em um primeiro momento, compreender a origem da segregação espacial e dos contrastes urbanos através da revisão da literatura, onde a teoria dos modelos clássicos de Kohl-Sjoberg, Burgess e Hoyt se fez presente. Posteriormente, levou-se o tema da segregação ao campo do espaço público, onde citou-se a forma de ocupação de três espaços distintos (Paris, Salvador e São Luís), marcada pela disputa do espaço por diferentes grupos e classes sociais. Como resultado, formaram-se territórios justapostos, sem interação entre os grupos de frequentadores, dificultando o contato com o novo.

Com o crescimento urbano, algumas áreas centrais e importantes das cidades brasileiras sofreram degradação ou ficaram abandonadas. Sem incentivo para uso chega o abandono, o aumento da criminalidade, desperdício de infraestrutura e, conseqüentemente, a desvalorização da área.

Contudo, surge também uma nova demanda: a revitalização desses espaços. Observou-se tanto na cidade do Rio de Janeiro (Porto Maravilha) como em São Luís (Lagoa da Jansen), exemplos de reurbanização que não só deixaram as cidades mais bonitas, mas também resgataram a história desses espaços, fortalecendo o comércio na região em que estão inseridas, gerando empregos e criando um ambiente mais agradável para os moradores e visitantes. Por outro lado, viu-se que, com essa reurbanização, pode ocorrer também a substituição da população nestas áreas, que com todas essas obras de melhoria ficam mais valorizadas, e o mercado imobiliário termina por deslocar a população original para áreas de menor valor.

A forma da segregação pode ser vista de várias maneiras, e a mais comum ocorre com a divisão clara, através de uma linha ou de um muro para separar os lados, ou seja, com uma barreira física. Observou-se este exemplo quando se toma como base o foco da pesquisa em São Luís, ao observar uma grade (alambrado) construída pelas construtoras que possuem empreendimentos na região da Península, com o intuito de separar, de forma clara, essa área dos habitantes da Ilhinha. Além disso, presenciou-se um aumento de ocupações irregulares da Ilhinha

em direção à Península, o que reforça a existência do muro (no caso o alambrado), para não afetar o preço do m² construído, o mais caro da cidade.

Perceber o modelo teórico, com alguns exemplos práticos de segregação espacial e de contrastes urbanos, facilita a exploração da origem e evolução da cidade de São Luís no próximo capítulo.

CAPÍTULO II

ENQUADRAMENTO ESPACIAL GERAL – A CIDADE DE SÃO LUÍS, MARANHÃO

II.1 BREVE EVOLUÇÃO HISTÓRICA DAS CIDADES BRASILEIRAS

As cidades de origem portuguesa eram adaptadas às condições físicas dos seus locais de implantação, à topografia, às condições ambientais e hidrografia. As cidades eram hierarquizadas e facilmente legíveis, e os caminhos eram fáceis de percorrer (TEIXEIRA, 2012).

Nos dois primeiros séculos marcados pela ocupação ibérica, as cidades exerciam funções mais voltadas para a área administrativa, haja vista a presença de mecanismos repressivos e ideológicos sob a responsabilidade da coroa e da Igreja, respectivamente. Por esse motivo, Singer (1987, p. 100) classificou as cidades nesse período histórico-econômico, como cidades da conquista, e acrescenta:

Ponto fortificado, a partir do qual se irradia o poder colonizador, submetendo as populações indígenas à autoridade política do rei e ideológica da Igreja, expropriando e redistribuindo terras, aniquilando quilombos, reprimindo o contrabando e as incursões de corsários e de forças colonialistas rivais.

Na segunda metade do séc. XVI, a estrutura urbana colaborou para um melhor controle do sistema de exploração da colônia, ficando o excedente para o centro metropolitano. Nesse sentido, Singer (1987, p. 100) salienta que: “[...] a cidade desempenhava um papel estratégico não apenas na manutenção do sistema de exploração, mas também na repartição do excedente. A parte da soma era coletada por um sistema fiscal de base urbana”.

Naquela época, com o advento da exploração da monocultura do açúcar, a recente colônia incorporou uma nova função econômica para a metrópole, iniciando-se a formação do Setor de Mercado Externo (SME) da economia colonial brasileira. Assim, São Vicente (no Sul), e Olinda/Recife e Salvador (no Nordeste), passaram a polos de penetração no interior (SINGER, 1987).

No séc. XVIII, havia no centro do sistema econômico internacional, uma procura por certos produtos como o cacau, algodão, tabaco e couro, produzidos e exportados em larga escala pelo País, para atender necessidades de outros povos. Com isso, promoveu-se uma conjuntura de prosperidade.

A partir do comércio estabelecido, por meio do excedente vendido, o setor de subsistência passa a reter renda, propiciando o crescimento de um mercado interno, que com a ampliação do

SME, mostrou à metrópole que a colônia seria tanto ponto de saída quanto ponto de entrada de mercadorias, visando o consumo pelas classes abastadas que faziam parte do processo de compra e venda de bens exportados, bem como daqueles existentes na circulação interna. Assim, novos contornos foram incorporados pela política do exclusivismo metropolitano. Esse contexto apontou para a ideia de que as colônias passariam a ser pontos de consumo.

Dessa forma, ficaram mais fortes as estruturas urbanas presentes nos entrepostos comerciais, os quais eram vistos como polos de comercialização de mercadorias variadas, como Buenos Aires (Argentina), Caracas (Venezuela), Rio de Janeiro, Salvador, Recife e São Luís, no Brasil. As cidades brasileiras com maior expressividade eram as portuárias. Em relação a esse contexto, Singer (1974, p. 199) ressalta que:

Na Economia Colonial, a economia de mercado é representada, sobretudo, pelo SME, o que significa que as unidades produtivas locais se ligam a um mercado que se encontra além-fronteiras e além-mar. Era natural, portanto, que os portos marítimos, sobretudo, viessem a desempenhar o papel de centros econômicos das áreas produtoras de artigos coloniais. Foram estes os casos de Recife, Salvador e outras cidades portuárias.

Esse autor acrescenta que: “No fim do século XVIII e começo do XIX, a ordem de importância das cidades portuárias brasileiras era a seguinte: Rio de Janeiro, Salvador, Recife e São Luís [...]”. (SINGER, 1974, p. 57). Posteriormente, o comércio exportador/importador tomou fôlego e passou a desempenhar uma atividade de maior expressão lucrativa, ao se comparar com a própria lavoura.

A sociedade ligada ao comércio reside e enriquece na cidade, local de concentração e acumulação de capitais. A estrutura urbana das cidades, sob a influência do crescimento do setor comercial, moderniza-se, tornando atraente a vida para as classes sociais dos Senhores de Terra, e vários deles se transformaram em Senhores do Comércio.

No tocante a esse cenário, Singer (1987, p. 105) comenta que:

[...] o caráter cada vez mais comercial, que certas cidades vinham adquirindo na América Latina, entrava em contradição com seu caráter de cidade da conquista, isto é, de prolongamento instrumental de um poder metropolitano que se tornava cada vez mais externo até ficar estrangeiro. [...] à cidade da conquista cabia exportar sem contrapartida o máximo possível do excedente colonial, ao passo que à cidade comercial convinha vendê-lo pelo melhor preço, maximizando o retorno. Desta maneira, a cidade comercial se faz porta-voz de todos os interesses que almejavam transformar o excedente comercializável em excedente comercial e, em aliança com eles, enfrentou e venceu a cidade da conquista.

O predomínio da cidade em relação ao campo significou, no Brasil, um maior sentimento de identidade de um País, de um patriotismo, visto que alguns movimentos separatistas encontraram, na cidade, corrente de sustentação. No séc. XVIII, a Inconfidência Mineira, a Revolução Pernambucana de 1817, bem como alguns movimentos no Rio de Janeiro, tiveram um caráter de domínio sobre certos crescimentos sociais e políticos adversos à unificação nacional do pós-independência.

Entretanto, quanto ao Maranhão, São Luís detinha representatividade de uma nacionalidade ascendente. Um ano após a proclamação da independência do País, essa terra “timbira⁷” passou a considerar-se como brasileira. O comércio ludovicense possuía fortes raízes no Reino Português, uma vez que os comerciantes locais, nos primeiros anos do séc. XIX, época em que se consolidou a cidade comercial como brasileira, eram em maioria portugueses (GAIOSO, 1970).

Nesse sentido, houve quem escrevesse o seguinte: “[...] a capital foi a cidade dos comerciantes portugueses” (LOPES, 1970, p. 104). Assim, na primeira metade do séc. XIX, São Luís já exercia, com maior força, as funções básicas: política e comercial. Essa funcionalidade assegurou o seu controle sobre o campo e, naquele momento, a cidade não era produtiva, pois, via controle do processo de circulação, tomava conta do excedente econômico existente no campo.

Na segunda metade do séc. XIX, a situação do SME latino-americano obtém um novo impulso, levando ao restabelecimento da capacidade de importação, contribuindo, assim, para que as camadas sociais pudessem utilizar produtos industriais importados.

Durante a Revolução Industrial, o sistema de transporte decorrente da evolução tecnológica no campo da metalurgia adquiriu acentuada relevância. As regiões que tinham maior volume de recursos financeiros, como a da economia cafeeira, foram beneficiadas com as ferrovias que, ao tempo em que possibilitavam um trânsito mais fluído de mercadorias do campo para a cidade, levavam desta para a área rural produtos importados no contexto do mercado internacional.

As cidades de Manaus e Belém, ao Norte, foram favorecidas com a cultura da borracha. Recife e Salvador com o açúcar, que foi de grande importância no mercado mundial. Rio de Janeiro, que com o café consolidou-se como o mais importante centro urbano do País, seguindo-se

⁷ Timbira é um indivíduo que pertence à tribo dos timbiras, indígenas que habitam o sudoeste do estado do Maranhão.

São Paulo, que deu os primeiros passos para sua firmação no séc. XX como metrópole nacional, e São Luís, que foi beneficiada com o algodão e o açúcar.

As cidades passaram a ser produtivas e industriais no momento em que os SME se tornaram mais dinâmicos, com condições de atrair capitais e força de trabalho suficientes para assegurar efetividade e retorno aos investimentos exigidos pela indústria. Sem mercado financeiro e sem os trabalhadores, que seriam usados tanto no processo produtivo com massa consumidora, obviamente não se justificaria a implantação de empresas industriais.

Durante os períodos históricos considerados decisivos, foi facilitada a continuidade do processo de substituição de importações, a exemplo do que aconteceu durante a primeira Guerra Mundial, quando apenas as cidades situadas na área de influência de produção econômica de inclusão no mercado internacional, notadamente pelo café, puderam dispor de uma urbanização mais significativa. Os centros urbanos de São Paulo e Rio de Janeiro constituíram o núcleo industrial do Brasil, sendo polarizado por outras cidades de menor expressão, tais como: Belo Horizonte (no Sudeste); Porto Alegre (no Sul); Recife e Salvador (no Nordeste), as quais foram conduzidas a reboque pelos dois primeiros centros.

Quanto a essa questão, Silva (1985, p. 79) enfatiza que:

A indústria se desenvolve muito desigualmente nas diferentes regiões do Brasil; desde o começo ela tende a concentrar-se na região do café. Na área acima delimitada (Distrito Federal - Rio de Janeiro e São Paulo) concentram-se 61% do valor da produção industrial em 1907 e 65% em 1920. É sobretudo no antigo Distrito Federal (a cidade do Rio de Janeiro e sua periferia) e no Estado de São Paulo que encontramos a indústria nascente brasileira.

Esse autor esclarece que a cidade comercial, no âmbito latino-americano, de forma abrangente, e, mais especificamente no brasileiro, somente se transformou em cidade industrial com poder polarizador nas áreas em que foi possível o estabelecimento de um mercado interno, que possibilitasse uma taxa de retorno justificável e, ainda, que potencializasse a substituição de importações (SINGER, 1987; CASTRO, 1977).

Inicialmente, o mercado interno limitou-se aos centros urbanos, em especial, àqueles mais relevantes, assim como à sua zona de influência tributária. A partir desses centros, surgiram forças que formaram, na década de 30 do séc. XX, a rede urbana brasileira, quando se estabeleceu uma hierarquia de lugares que, paulatinamente, impuseram ao campo transformações em sua estrutura.

Ademais, o contínuo processo de migração de atividades do campo para a cidade faz com que o campo seja, de forma contínua, despojado de atividades produtivas, fazendo com que se limite a produzir bens essencialmente primários. Assim, relatou Singer (1987, p. 112):

O desenvolvimento capitalista traz em si um viés notável a favor da cidade em prejuízo do campo. Este vai sendo paulatinamente despojado de uma atividade produtiva após outra, até que nele restam unicamente as atividades primárias. Cada ramo que assim se desprende da agricultura aparece na cidade tecnologicamente revolucionado: indústria, comércio, finanças, etc. A esta migração de atividades se segue (embora nem sempre no mesmo ritmo) a migração da mão-de-obra que leva, finalmente, ao esvaziamento demográfico do campo, criando assim as condições para um desenvolvimento igualmente revolucionário das forças produtivas na agricultura.

Com base nas colocações desse autor, essa foi a realidade observada na economia agrícola do Sul-Sudeste do País, e em outros locais isolados de produção primária.

II.2 CARACTERIZAÇÃO DA ILHA DE SÃO LUÍS

A cidade de São Luís apresenta um conjunto arquitetônico e urbanístico de, aproximadamente, três mil edificações do período colonial brasileiro, legitimado como Patrimônio da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), em 1997. É interessante ressaltar que um dos fatores para receber tal título foi a conservação de seu traçado urbano que ficou inalterado por quase 350 anos, ao contrário do que muitos pensam, de que a razão se deu pelo seu conjunto de edifícios. Atualmente, a cidade conta com mais de cinco mil edifícios, várias praças e ruas bastante estreitas em seu Centro Histórico, formando o maior conjunto urbano colonial português da América Latina (PRADO, 2016).

Uma característica peculiar da cidade de São Luís, que a diferencia de outras capitais brasileiras, é a sua localização em uma Ilha. No País, apenas três cidades capitais são Ilhas: São Luís (Maranhão), Vitória (Espírito Santo) e Florianópolis (Santa Catarina).

A cidade conta com uma população total na Ilha de 1.073.893 habitantes, em uma área de 1.453,1 km² (IBGE, 2010). Esse contingente populacional encontra-se distribuído em quatro municípios: São José de Ribamar, Paço do Lumiar, Raposa e São Luís, como pode-se observar na Figura 19, abaixo.

Figura 19 - Mapa da Ilha de São Luís



Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do Google Maps (2018).

Segundo o documento “Perfil do Aglomerado Urbano da Ilha de São Luís”, de Maranhão (1983), a ocupação da ilha, em seu início, motivada pelo êxodo rural, concentrava-se de forma desorganizada nos lados dos rios Anil e Bacanga. No ano de 1969, um sexto da população da capital vivia em palafitas - casas sobre plataformas sustentadas por estacas de madeira, situadas em águas pouco profundas, método bastante utilizado desde a Pré-História para a construção de moradias em terras alagadiças - gerando um número de 7.000 unidades, abrigando 40.000 moradores, como na Figura 20.

A enorme expansão da área de palafitas repercutiu sobre a qualidade de vida da população e sobre o meio ambiente, principalmente sobre os manguezais (PRADO, 2016).

Figura 20 - Palafitas na cidade de São Luís na atualidade



Fonte: Jornal Pequeno (2014, não paginado).

Um fato relevante que causa tristeza é constatar que na Ilha de São Luís, “a maioria dos rios está classificada com o grau máximo de poluição”, gerada pela projeção intermitente do esgoto domiciliar e industrial *in natura* (MACEDO, 2001, p. 7). Esta constatação leva a considerar uma séria reflexão sobre o meio ambiente e seu planejamento.

Um dos fatores que teria influenciado na configuração urbana da cidade seria a variação da maré, pois a amplitude é muito alta (é a maior do País, podendo variar em até 8m), e os rios recebem um grande contrafluxo do mar.

Na cidade há muitas partes baixas que antes eram manguezais e hoje são aterros, como o Aterro do Bacanga (década de 80) - local em que o Papa João Paulo II, no ano de 1991, celebrou uma grande missa na cidade. Esse aterro foi construído para ser um suporte ao Centro Histórico, onde hoje se encontram o Mercado do Peixe e o Terminal de Integração de Transporte Coletivo.

Outros aterros também tiveram a sua importância no contexto da cidade, como o construído no ano de 1970, sobre o Igarapé da Jansen, resultando num represamento das águas para que fosse permitido o acesso à Ponta D’Areia, tendo como consequência a criação artificial da Lagoa da Jansen, como pode-se observar na Figura 21.

Figura 21 - Lagoa da Jansen



Fonte: G1 - MA (2018, não paginado).

Outro aterro de suma importância para a cidade se deu em função da construção, também no ano de 1970, de um “anel viário”, que circula o Centro Histórico, o qual observa-se na Figura 22.

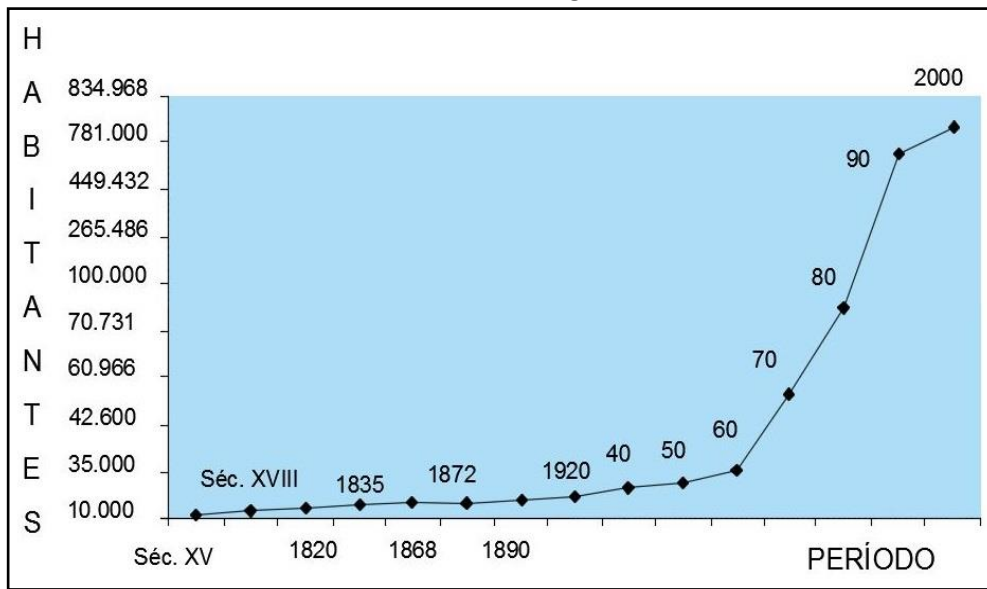
Figura 22 - Anel Viário



Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do Google Maps (2018).

Sobre o crescimento demográfico da cidade, pode-se visualizar no Gráfico 1, abaixo, que a partir do ano de 1960 houve um acelerado aumento populacional no Município de São Luís.

Gráfico 1 - Crescimento demográfico em São Luís



Fonte: Prado (2012 apud PRADO, 2016, p. 52).

A cidade de São Luís possui um clima que transita entre o equatorial e o tropical, quente e úmido, com temperaturas altas, variando entre 27º e 35ºC. Forma uma região bi-estacional, que oferece o período das chuvas entre os meses de dezembro a maio, apresentando índice pluviométrico razoável, com um período de estiagem, em geral, de junho a novembro. A corrente de ar atmosférico predominante origina-se do Nordeste, e se fortifica na época do verão, quando as viagens marítimas, a fim de atravessar as duas baías - São Marcos e São José -, que circulam a Ilha de São Luís, se tornam um pouco desagradáveis em função do forte vento (PRADO, 2016).

A bacia hidrográfica é formada pelos seguintes rios: Bacanga e Anil a Oeste, Cachorros ao Sul; Tibiri e Tijupá a Sudeste; o Jeniparaná a Leste; e Santo Antônio e Paciência ao Norte. Os rios Bacanga e Anil, formados por braços de mar, adentram a Ilha pelo impacto das marés altas, percorrendo respectivamente 6 e 12 quilômetros terra adentro. Tal fenômeno favorece a formação de uma vegetação do tipo manguezal. A cidade surge a 4m acima do nível do mar, edificada sobre uma topografia irregular, especialmente na sua parte mais central.

II.3 BREVE HISTÓRICO DA CIDADE DE SÃO LUÍS

Os índios Tupinambás são considerados como os primeiros habitantes da Ilha de São Luís, os quais eram integrantes do grupo Tupi, que ocupavam a orla marítima brasileira quando da colonização pelos europeus. A Ilha de São Luís, Ilha Grande, chamada também de Upaon-Açu, conforme a linguagem nativa, era domínio dos habitantes existentes nessa orla marítima. Nos cálculos de D’Abeville (1975, p. 139), naquele período existiam “de dez a doze mil almas”, num total de 27 aldeias.

Para alguns cronistas, o Golfão Maranhense, em 1513, recebeu a visita da expedição de Diego Ribeiro, que se encontrava em tarefa de reconhecimento, e denominou de “Trindade” a Ilha Grande, tratando-se de seu primeiro nome (RIBEIRO JÚNIOR, 1999).

A história do primeiro século da presença portuguesa no extremo Norte do Brasil, apresenta-se controversa e com lacunas. Alguns relatos mencionam que em uma das tentativas sem sucesso da exploração do Maranhão via litoral, ocorreu um naufrágio, em 1535, e os sobreviventes desse fato fundaram uma povoação que ficou conhecida como “Nazaré”, possivelmente, localizada na ponta do Bonfim (MARQUES, 1970).

Dessa forma, Simão Estácio da Silveira, o primeiro presidente do Senado da Câmara de São Luís (9 de dezembro de 1612), registrou que, quando de sua presença na Ilha no séc. XVII, encontrara resquícios de velha fortaleza, erguida com pedras iguais às existentes em Tapuitapera, no município de Alcântara. No entanto, outros antigos narradores dos acontecimentos dessa terra, tal como Berredo (1988), Capitão-General e Governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, entre 1718-1722, contestam a possibilidade da existência do forte mencionado (MARANHÃO, 2018).

O início do povoamento branco na Ilha foi demarcado com a concepção da existência da cidade de São Luís, sem dúvida pelo atracamento de navios franceses na Baía de São Marcos, ocorrido entre as localidades da Ponta D’Areia e de São Francisco. Os franceses se transferiram para o outro lado do Rio Anil, e se instalaram em uma área elevada, com vista panorâmica do mar. O calendário marcava o ano de 1612, e a missão francesa era responsabilidade do Tenente-General Daniel de La Touche, Senhor de La Ravardière e do Almirante François de Rasily. Assim, instalava-se, definitivamente, uma colônia francesa: a França Equinocial, como foi denominada (RIBEIRO JÚNIOR, 1999).

Estabelecida a paz com os índios, os emissários da coroa iniciaram a edificação do Forte de São Luís, como uma homenagem ao Rei da França Luís XIII. Nos dias atuais, esta fortificação é

conhecida como “Palácio dos Leões” (Figura 23), e tem a função de ser o estabelecimento de despachos do Governo do Estado. Sobre o local, D’Abeville (1975, p. 57) fez o seguinte comentário:

Escolheram uma bela praça, muito indicada para esse fim por se achar numa alta montanha e na ponta de um rochedo inacessível e mais elevado do que todos os outros e donde se descortina o terreno a perder de vista; assim entrincheirado, formando um baluarte ao lado da terra firme, é incontestável e tanto mais forte quanto cercado quase por completo por dois rios muito profundos e largos (Bacanga e Anil) que desembocam no mar ao pé do dito rochedo.

Figura 23 - Foto aérea do Palácio dos Leões na década de 40



Fonte: Portos Ma [19-40]

Nas proximidades do forte, foram construídas cabanas de madeiras cobertas de pindoba⁸, a fim de abrigar os recém-chegados visitantes que traziam consigo propósitos colonialistas, como também se edificaram habitações específicas para os religiosos, nos arredores da atual Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, situada na atual Rua do Egito (MEIRELES, 1982). Abaixo, na Figura 24, há uma foto do local, no passado.

⁸ Pindoba é o nome popular de uma espécie de palmeira. Trata-se de uma planta de até 25 metros de altura, nativa do nordeste brasileiro, principalmente na faixa litorânea.

Figura 24 - Rua do Egito no passado

Fonte: Portos Ma [19--?].

Em 8 de setembro de 1612, em frente a esse forte, foi fincada uma grande cruz, além de 20 canhões para protegê-lo. Nesse mesmo dia, celebrou-se uma missa nesse local e durante a liturgia realizou-se uma exaltação à cruz e à benção da terra ora conquistada, o que causou perplexidade nos nativos presentes, consagrando-se, assim, a fundação da cidade de São Luís (D'ABEVILLE, 1975).

Dessa forma, observava-se a criação formal da cidade de São Luís, como fortaleza-feitoria, personificada pelo exemplo franco-indígena (VIVEIROS, 1954), e localizada em ponto estratégico, que assegurava sua defesa. Ainda, tal ponto de surgimento do povoado estava situado nas proximidades das desembocaduras dos mais importantes rios da hidrografia essencialmente maranhense, facilitando a penetração no interior. Porém, naquele instante da histórica, os lusitanos aliados aos espanhóis começariam a defender sua herança de acordo com o Tratado de Tordesilhas.

Após longo silêncio, Portugal, aliado à coroa espanhola naquela época, ocupou definitivamente as terras situadas ao Norte da Ilha, as quais, pelo Tratado de Tordesilhas, pertenciam àquele País. Eram os prenúncios de ampliação da presença portuguesa na parte setentrional do Brasil.

II.4 PERÍODOS DA HISTÓRIA URBANA DA CIDADE DE SÃO LUÍS

II.4.1 Período de 1500 a 1615

Os tupinambás, primeiros habitantes da ilha, desenvolviam suas atividades baseadas na caça, pesca e agricultura de subsistência, plantando mandioca e batata doce e viviam em aldeias onde existiam grandes construções, conhecidas como ocas, feitas de madeira e palha, localizadas nos arredores de uma praça central, nas quais estavam alojados entre 200 a 600 índios. Exploradores europeus, no séc. XVI, buscavam, no Maranhão, o Eldorado lendário ou o caminho da prata, que os conduziriam às minas de Potosi, na Cordilheira dos Andes. Tal ponto do litoral norte foi visitado por espanhóis em 1500, portugueses nos anos de 1535, 1554, 1573 e 1556, e também por franceses em 1594 (SÃO LUÍS..., 2008).

A ocupação da cidade de São Luís se estabeleceu em torno do Forte de São Luís, que foi a principal construção francesa desse período e constitui, também, o início da mais importante praça da cidade, hoje conhecida como “D. Pedro II”. Os rituais políticos e religiosos de fundação da colônia aconteceram em 1612.

No dia 12 de agosto desse mesmo ano, celebrou-se a primeira missa pelos padres capuchinhos, integrantes da expedição. O término da edificação do Forte de São Luís ocorreu em 8 de setembro de 1612. Aproximadamente a 1.200 passos do Forte, franceses e indígenas ergueram a Igreja e o Seminário dos Moços Franceses e Índios, que era mantido por doações do Cardeal de La Joyence e da própria Rainha Regente, Maria de Médici (SÃO LUÍS..., 2008).

O Governador Geral do Brasil, em 1614, determinou o envio de uma expedição militar saída de Pernambuco, sob o comando do português Jerônimo de Albuquerque, visando expulsar os franceses do forte. A reconquista do Maranhão pelos portugueses aconteceu em 1615. Na Batalha de Guaxenduba, as Coroas Ibéricas combateram os franceses e seus aliados indígenas pela restauração do domínio português. Essa batalha foi vencida pela União das Coroas no dia 4 de novembro de 1615. Com a vitória, os portugueses mantiveram o nome de São Luís para o centro urbano, e rebatizaram o Forte de São Felipe em homenagem ao Rei de Espanha e Portugal, Felipe IV (SÃO LUÍS..., 2008).

II.4.2 Período de 1615 a 1755

Jerônimo de Albuquerque, primeiro governador do Maranhão, visando assegurar e formalizar o domínio português, solicitou a organização administrativa de São Luís. Para tanto, o engenheiro-mor do Estado do Brasil, Francisco Frias de Mesquita, executou um plano de

arruamento com a finalidade de orientar o crescimento, estabelecendo normas para o desenvolvimento da futura cidade.

Assim, da colônia francesa, os portugueses mantiveram o agenciamento espacial do núcleo primitivo da cidade, em redor do Forte de São Luís, agora S. Felipe. Também foram preservados os edifícios religiosos construídos pelos franceses: a Capela de São Francisco e a moradia dos padres, em que foram edificadas a Igreja e o Seminário de Santo Antônio.

No traçado de São Luís, Frias de Mesquita adicionou as “Ordenanzas de Descumbrimiento”, “Nova Población y Pacificación de las Índias⁹”, de 1573, inclusas nas Ordenações ou Instruções Filipinas, que na área urbanística refletiram as expectativas renascentistas de beleza, simetria e ordenação racional dos espaços públicos, que apareceram com o desenho em perspectiva (SÃO LUÍS..., 2008).

A construção da cidade portuguesa tinha sempre em atenção uma cuidadosa escolha da localização e de seu sítio. Se a escolha da localização dependia essencialmente das funções que a cidade deveria exercer - funções comerciais, portuárias, administrativas, militares, etc. -, a escolha do sítio específico para a sua implantação tinha em atenção as condições topográficas e ambientais (TEIXEIRA, 2012).

A localização da cidade de São Luís atendeu a critérios vistos como prioritários, como o relevo e a hidrografia, ocupando uma área situada no extremo de uma parte alta, com variação de 20 a 30m de altura em relação ao nível do mar. Ao lado dessa realidade, a posição geográfica privilegiada (entre duas baías, Baía de São Marcos e Baía de São José, e na convergência das principais vias fluviais navegáveis da região, os Rios Pindaré, Mearim e Itapecuru), contribuiu para facilitar os movimentos demográficos e o comércio com o interior do Estado.

Entre 1580 e 1640, período em que a Coroa Portuguesa estava sob o domínio espanhol, a União Ibérica determinou esse desenho próprio e particular ao desenvolvimento do núcleo urbano. Com base nesse código urbanístico, São Luís desenvolveu-se por um arruamento organizado em uma malha ortogonal, sem hierarquização ou distinção funcional das ruas, com a orientação seguindo os pontos cardeais, propiciando a insolação e ventilação uniformizadas em todas as construções, com fachadas apresentando regularidade na extensão da rua, utilizando toda a testada principal do lote sem recuos frontais. Tal traçado está explícito na planta mais

⁹ “Nova Población y Pacificación de las Índias” era um documento que tratava a forma de ocupação do território e de urbanização do Novo Mundo. Era caracterizada pela penetração e povoamento pacíficos e exclusivamente evangelizador, em troca dos movimentos de penetração violentos.

antiga da cidade elaborada em 1640 (Figura 25), na qual está revelado o atual desenho urbano do centro da cidade (LOPES, 1970).

Figura 25 - Planta de São Luís em 1640



Fonte: Prestação de Contas – imagens período colonial – Maranhão[19--?].

No centro antigo de São Luís, observa-se o modelo da Plaza Mayor, no qual estão presentes os principais edifícios da administração: Palácio dos Leões (antigo Palácio dos Governadores), a Arquidiocese e a Catedral da Sé, principais edifícios religiosos da cidade, e o Palácio La Ravardière, sede da Prefeitura Municipal (antiga Casa de Câmara e Cadeia); já no séc. XX, mantendo o caráter de espaço centralizador dos poderes, a praça recebeu o Palácio da Justiça e a sede do Banco do Brasil. Atualmente é conhecida como “Praça D. Pedro II” (Figura 26).

Ademais, a situação geográfica também facilitou o contato mais direto com a metrópole, visto que as correntes marítimas e os ventos dificultavam a navegação entre São Luís e Salvador na Bahia, capital do País na época.

Figura 26 - Praça D. Pedro II em 1856



Fonte: Prestação de Contas – imagens período colonial – Maranhão [19--?].

Para suplantar essa situação, facilitando o controle da região amazônica, foi criado o Estado do Maranhão e Grão-Pará, em 1621, independente do Estado do Brasil, portanto, subordinado a Lisboa. A criação da Diocese de São Luís do Maranhão, em 1677, atribuiu-se, em parte, à difícil comunicação com o Bispado da Bahia (LOPES, 1970).

Um fato importante ocorrido entre 1641 a 1643 foi a tentativa dos holandeses de permanecerem na capital maranhense, tempo muito breve (apenas 3 anos), já que em Recife ficaram por mais de 15 anos. Nessa ocupação havia dezoito embarcações com mil militares. A intenção dos holandeses era retomar a antiga hegemonia na distribuição de açúcar na Europa (MARQUES, 1970).

Um novo movimento de expulsão por parte dos colonizadores portugueses se iniciou em 1642. O capitão Antônio Teixeira de Melo organizou uma expedição para enfrentar os holandeses, mas só conseguiu a vitória efetiva dois anos depois, em 1644. Com relação à economia na época, esta era baseada na comercialização de produtos como tabaco, cravo, algodão em caroço e em rama, aguardente e outros, como também na pesca. A escravidão também era um negócio bem praticado (MARQUES, 1970).

A mão de obra escrava indígena foi muito utilizada na segunda metade do séc. XVII no Maranhão. Os índios foram usados em pequenas lavouras e também na exploração das “drogas do sertão”¹⁰. A falta e o alto custo dos escravos africanos fizeram com que os colonos optassem pelos índios. O uso dos nativos como escravos teve forte oposição dos jesuítas, que entraram em conflito com os colonos da região. Foi somente em 1682, com a criação da Companhia Geral de Comércio do Estado do Maranhão, que a mão de obra indígena começou a deixar de ser usada, sendo substituída pelos escravos africanos (LOPES, 1970).

Depois da ocupação holandesa, São Luís passou por algumas melhorias urbanas. Melo Póvoas (governador na época), renovou o Largo do Palácio, demolindo duas igrejas e casebres vizinhos, e construiu uma estrada perpendicular no final da atual Rua Grande, até ao atual conjunto da Praça Gonçalves Dias, Largo dos Amores e Igreja Nossa Senhora dos Remédios e, em 1787, foi edificado o pelourinho no Largo dos Amores (SÃO LUÍS..., 2008).

Depois da consolidação desse modelo urbanístico, criação de Frias Mesquita, associado a uma forma de edificação a ser construída pelos novos moradores, foram, então, tomadas medidas visando a integração do Maranhão à Coroa Portuguesa, abrangendo as Capitanias do Grão-Pará,

¹⁰ Produtos obtidos por atividade extrativa no Brasil colonial (cacau, canela, castanha, cravo, pimenta, açúcar, etc.).

Ceará e Maranhão, em 1617, e a instalação da Câmara Municipal de São Luís, passando para a categoria de Vila, no ano de 1619. Nesse mesmo ano, chegaram as primeiras 200 famílias de colonos açorianos, que fundaram a primeira Câmara Municipal, sendo esta presidida por Simão Estácio da Silveira, e se dedicaram à cultura de açúcar e algodão. No período de 1670 a 1680, chegaram ao Maranhão mais 219 casais, também oriundos dos Açores (SÃO LUÍS..., 2008).

Durante os sécs. XVIII e XIX, o desenvolvimento da cidade permaneceu com esse modelo urbano. À proporção que este progresso se direcionava para o interior da Ilha, o “Caminho Grande¹¹” foi consolidado em 1665 (Figura 27). Além do traçado original de Frias Mesquita, a ocupação do espaço foi orientada também pelas condições geográficas e morfológicas da região.

Figura 27 - O “Caminho Grande” que mais tarde passou a ser chamado de “Rua Grande”, no ano de 1950 e na atualidade



Fonte: Portos Ma [19--?].

II.4.3 Período de 1755 - 1889

Os registros históricos fazem menção a dois importantes ciclos econômicos, aos quais foi conferida a responsabilidade pelo célere desenvolvimento da província. O primeiro compreendeu o período de 1780 a 1820, que explorava a monocultura algodoeira, visando o abastecimento das fábricas inglesas na época da Revolução Industrial. Nos anos de 1850 a 1870, considera-se o

¹¹ Caminho dos carros-de-boi que transportavam mercadorias do centro até os bairros mais distantes. Atualmente é conhecido como “Rua Grande”.

segundo ciclo, marcado pelo incentivo à produção açucareira, por iniciativa do Governo Provincial, quando ocorreu a expansão das culturas da cana e implantação de vários engenhos. Esse fato contribuiu para a existência de um ponto de recepção de escravos africanos, que eram vendidos para o restante da província. Tal ponto funcionou no Bairro da Praia Grande (LOPES, 1970).

Na segunda metade do séc. XVIII, ocorreu o incremento populacional da cidade que, de um total de 854 habitantes em 1718, passou para 16.580 em 1788, com reflexos positivos na produção e concentração de atividades econômicas em São Luís. Conseqüentemente, houve a valorização do solo urbano e maior diversidade na área dos lotes. A chegada da Família Real ao Rio de Janeiro em 1808, e a permissão para se instalarem as primeiras indústrias têxteis no País, refletiram-se no desenvolvimento de São Luís, especialmente na indústria do anil (ou índigo, produto para estabelecer o tom azul nos tecidos, extraídos das leguminosas), e na fabricação do pilão¹² para o soque do arroz. Assim, os aldeamentos passaram a vilas, sendo estas incorporadas ao modelo urbano: em 1835, uma parte da área da Vila dos Vinhais foi adicionada à zona da cidade de São Luís. Em 1819, São Luís ocupava o quarto lugar entre as cidades brasileiras, ficando atrás do Rio de Janeiro, Salvador e Recife, levando em conta sua população e riqueza (SÃO LUÍS..., 2008).

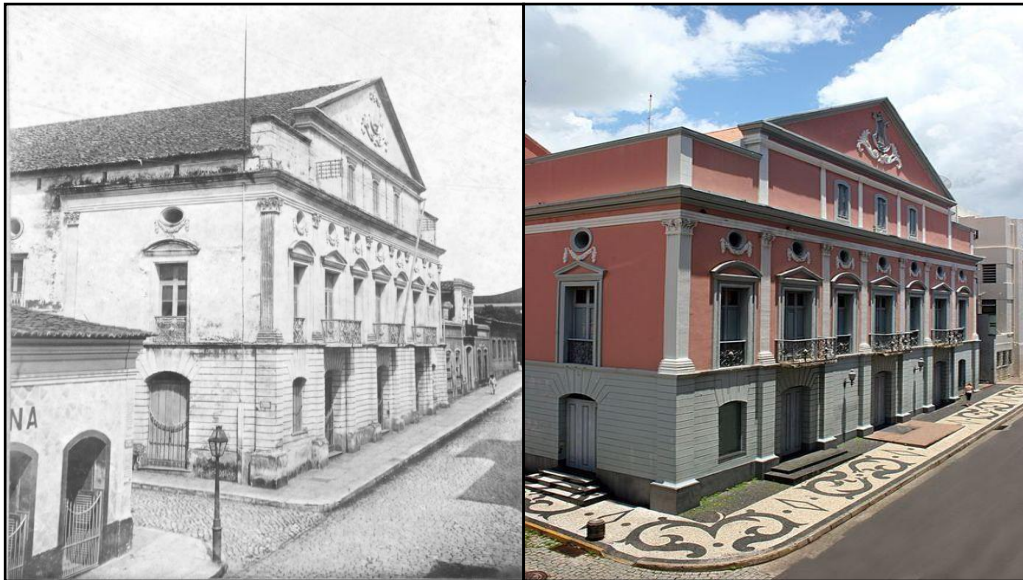
Nesse período, registra-se o desenvolvimento notório em cenário nacional do grupo literário Maranhense, quando se destacaram as figuras de Gonçalves Dias, Odorico Mendes, João Lisboa, Sotero dos Reis, além de outros intelectuais, oriundos de famílias possuidoras de grandes propriedades rurais, e que estudaram em Portugal, Inglaterra e França. As relações comerciais com a Europa e a influência do modelo intelectual francês, na educação, nos costumes e nas artes, são percebidas na decoração dos sobrados de arquitetura tradicional luso-brasileira, que: “[...] abrigaram salas sofisticadamente decoradas numa imitação dos salões da nobreza francesa. [...] Toda uma decoração compatível com os hábitos daquela elite afrancesada foi usual nos sobradões das poucas famílias de maior projeção”. (SÃO LUÍS..., 2008, p. 23).

Esses intelectuais deram valor às riquezas e belezas da terra maranhense. No ano de 1821, São Luís ganhou a Tipografia Nacional e o primeiro jornal impresso, intitulado “O Conciliador do Maranhão”. A primeira sociedade cultural local foi criada no início do séc. XIX. A vida cultural da cidade foi agitada por grêmios recreativos, saraus, conferências literárias, debates gramaticais, sendo também valorizadas as artes cênicas. Em 1817 foi inaugurado o Teatro União, em

¹² O pilão é um utensílio culinário essencial na cozinha africana, para moer alimentos de tamanho maior.

homenagem à União das Coroas, mais tarde denominado “Teatro de São Luís” e, no início do séc. XX, passou a ser chamado “Teatro Artur Azevedo” (Figura 28).

Figura 28 - Teatro Arthur Azevedo em 1908 e atualmente



Fonte: Governo do Estado do Maranhão (2013, não paginado).

A cidade recebeu várias melhorias na infraestrutura urbana, tais como: calçamento em diversas ruas, implantação do Cais da Sagração (antigo Passeio Público, hoje Avenida Beira-Mar), e reurbanização das principais praças da cidade. A iluminação pública abastecida com azeite surgiu em 1825 e, mais tarde, passou a ser utilizado álcool. E, no ano de 1861, a Companhia de Iluminação e Gás do Maranhão implantou a iluminação a gás de hidrogênio (LOPES, 1970).

A crise do sistema agroexportador algodoeiro resultou de mudanças na conjuntura internacional, tais como: a recuperação da produção americana de algodão, as cobranças inglesas pela extinção da escravidão, situação interna de instabilidade política e econômica, frente à escassez de terras e de mão de obra para o plantio de algodão, carência de recursos para investimentos, endividamento dos produtores e tributação dos produtos, além de revoltas como a Balaiada (1838).

Após a adesão do Maranhão à Independência do Brasil, São Luís passou a ser reconhecida como capital da província. Em 1840, existiam na cidade 6 fábricas de pilar arroz, 3 fábricas de sabão e de velas, 2 prensas de algodão, 22 de cal, 8 olarias e 6 tipografias. Em 1854, instalou-se a Companhia Confiança Maranhense, a fim de construir um edifício com diversas lojas comerciais, as quais seriam alugadas. Esse edifício foi erguido no local ocupado anteriormente pela Casa das

Tulhas. Aproximadamente em 1861, a Praia Grande passou a ser conhecida como uma área em que existiam muitos comerciantes abastados e, ainda, pela multiplicação das atividades comerciais (SÃO LUÍS..., 2008).

Em 1871, foi implantado o transporte de bondes puxados a burro, como também os serviços de água canalizada. Em meados do séc. XIX, a cidade possuía um teatro, várias igrejas, um hospital militar, tipografia, grandes sobrados com até 4 pavimentos e riquíssimos solares, atestando a sua importância no contexto econômico nacional (SÃO LUÍS..., 2008).

As legislações e os Códigos de Posturas de 1832, 1842, 1866 e 1893 regularam a expansão do modelo urbanístico em malha ortogonal e com dimensões e larguras predeterminadas, possivelmente até ao período republicano. Já naquela época, os bairros apresentavam características diferenciadas. No término do séc. XIX ocorreu a desvalorização das propriedades rurais, o que levou à desorganização da economia agroexportadora, e o capital acumulado pelos grandes proprietários de terras direcionou-se para as indústrias instaladas na cidade (SÃO LUÍS..., 2008).

Já na parte final do período em questão (1868 a 1889), se destaca a segunda geração de intelectuais também em cenário nacional. Desta geração citam-se: Artur e Aluísio Azevedo, Coelho Neto, Graça Aranha, Celso Magalhães e Nina Rodrigues. Valorizando o homem maranhense, essa geração de intelectuais reconheceu o valor dos antepassados letrados, construindo o mito da “Atenas Brasileira”. A cidade era assim conhecida pela quantidade de escritores e poetas à época. Em São Luís foi escrita e editada a primeira gramática do País, pelo escritor Sotero dos Reis (LITERATURA DIGITAL, 2018).

II.4.4 Período de 1889 - 1936

Da cidade colonial portuguesa das primeiras décadas do séc. XVII ao início do séc. XX, ainda se constatava o traçado urbano do núcleo original e a permanência de alguns usos, como mercado, praças e habitações. Nesses elementos era observada a agregação de uma arquitetura em estilo barroco pombalino, construída no séc. XIX, com padrão próprio de ocupação dos lotes e suas tipologias, como elemento característico da paisagem urbana ludovicense.

No período entre 1872 e 1900 foram instaladas em São Luís 24 indústrias fabris, em sua maioria têxtil, contemplando também, indústrias de fósforos, cerâmicas, chumbo, sabão, pregos, calçados e outras, as quais foram financiadas com o capital das vendas de fazendas que perderam o valor em decorrência da abolição da escravidão, bem como através de empréstimos que foram

vistos como pesados fardos mediante a crise cambial e a desvalorização da moeda em 1897. Vale salientar, que esse parque fabril pouco influenciou no crescimento demográfico da cidade. No entanto, as condições de vida na São Luís da virada do século exigiam melhorias:

Algumas administrações da República operaram trabalhos de embelezamento no começo do século: foram ajardinadas praças e avenidas; sem falar na melhoria parcial - ou na remodelação - da edificação pública e privada. Infelizmente o sistema de esgotos não foi posto em estado de funcionar. Foi tardia a eletrificação da luz e da viação urbanas, melhoramento tão necessário à expansão e movimento interno da cidade (LOPES, 1970, p. 120).

Diante das epidemias e moléstias que assolavam a cidade, fazendo muitas vítimas em 1904, vieram para a localidade médicos paulistas com a finalidade de combatê-las, o que representou esforços dos gestores locais para mudar essa realidade.

Em 1918 houve a estruturação de um sistema de saúde local, com a criação do serviço de profilaxia urbana e rural, e, do Instituto Oswaldo Cruz, além de contrato com a Fundação Rockefeller para combater a malária e o amarelo, durante a gestão de Urbano Santos. Posteriormente, surgiu a gripe espanhola com inúmeras vítimas. Logo após, iniciou-se a construção de um grande leprosário no sítio Viana (FERNANDES, 2003). Assim, dava-se início à instalação de uma estrutura de serviços de saúde na cidade.

Nos anos 20 foi adotada a estratégia de concessão dos serviços urbanos para uma empresa estrangeira, a “Ullen Management Company”, operadora americana responsável pelo transporte coletivo urbano com o uso de bondes elétricos, pelo sistema de distribuição de água, energia elétrica e prensagem de algodão. Essa concessão se estendeu até à rescisão do contrato com o governo Estadual, em 1946. Assim, verificou-se que o processo de expansão urbana seguia pela ligação dos núcleos habitacionais da Ilha. Essa mobilidade também possibilitou a facilidade de mudança das habitações tidas como “precárias” do centro histórico para locais mais afastados, que continham novas edificações que cumpriam as exigências da legislação sanitária em vigor (SÃO LUÍS..., 2008).

Às tipologias arquitetônicas tradicionais - meia-morada, morada inteira, porta-e-janela [...] - no câmbio do século são acrescentadas novas tipologias de inspiração eclética e multiplicam-se as vilas operárias e as habitações precárias em barracos de taipa. Chalés à moda inglesa, geminados ou não, foram construídos para os funcionários da Ullen, próximos a um dos logradouros públicos mais importantes da cidade, a Praça Gonçalves Dias. Nos anos 30, o núcleo primitivo da cidade, com seu porto comercial, já não era um lugar “saudável” para as famílias abastadas, que se transferem, com a substituição de antigos casarões

por edificações novas, para os bangalôs, as quintas e chácaras, residências que cumpriam as exigências da legislação sanitária em vigor (SÃO LUÍS..., 2008, p. 27).

Esse deslocamento de famílias abastadas, do centro histórico da cidade para locais mais afastados, em busca de edificações “mais saudáveis”, foi um exemplo que se enquadra no modelo de Burgess, visto anteriormente¹³.

Até então, a cidade cobria uma área de, aproximadamente, 350 hectares, incluindo-se diversas praças arborizadas e jardins públicos:

Em 1916, indicava-se 50.000 habitantes, em 1920, o recenseamento aponta 52.929 habitantes, pouco menos que os 55.000 apontados pelo recenseamento de 1922. Em 1940, a população da cidade era de 58.735 habitantes. Só a partir de 1940, São Luís conheceria um incremento nas taxas de crescimento demográfico devido, principalmente, a migração da população do campo para a capital (SÃO LUÍS..., 2008, p. 26).

No Governo de Urbano Santos (1918-1922), além da estrutura dos serviços de saúde, houve também investimento em um sistema de abastecimento de água para a cidade, com a utilização das águas do Rio Anil. Registra-se também as obras da Penitenciária do Estado e do Aprendizado Agrícola Cristino Cruz. O Estado ainda adquiriu a Igreja e o Convento das Mercês, onde estabeleceu o quartel da Força Militar do Estado e o sobrado chamado “Palácio das Lágrimas”, que na primeira metade do séc. XX foi reformado e adaptado, passando a servir de sede para o funcionamento da Escola Modelo Benedito Leite e, posteriormente, abrigando a Faculdade de Farmácia e Odontologia de São Luís (Figura 29).

Figura 29 - Foto aérea do Convento das Mercês (esquerda) e Fachada Palácio das Lágrimas



Fonte: Portos Ma [19--?].

¹³ Ver capítulo I.1.2.2.

A época imediatamente anterior à Revolução de 30 configurou-se pela qualificação dos serviços públicos de acordo com o que estava respaldado pela Lei Orgânica dos Municípios de 1927, nas remodelações de prédios públicos e na política de melhoramentos urbanos. Estes serviços visavam dotar a cidade de infraestrutura viária e de espaços públicos atentos às novas tecnologias de transporte, de serviços, energia elétrica e de construção com o uso do cimento e concreto armado (SÃO LUÍS..., 2008).

Com este espírito, a municipalidade finalizou o processo de consolidação do Cais da Sagração, iniciado no século XIX, construindo a Avenida Beira-Mar, e investiu na melhoria das estradas que ligavam os principais núcleos habitacionais da ilha - São Luís/Anil; Anil/Olho d'Água; Anil/São José de Ribamar; Anil/Maioba - com a construção, inclusive, de pontes de concreto armado sobre os riachos Turu e Alto-Cutim. Entre os melhoramentos urbanos do período, podemos incluir ainda a reforma da Avenida Maranhense, atual D. Pedro II (SÃO LUÍS..., 2008, p. 28).

A remodelação objetivava adequar os sobrados aos preceitos da higiene e ao uso das repartições públicas. A República reorganizou a máquina administrativa e, necessariamente, adequou os edifícios ao uso do funcionalismo público, de forma a atender às exigências de higiene e estética. Dessa maneira, até 1930 foram modificados os principais edifícios públicos de São Luís, incluindo-se os da Prefeitura, da Câmara Municipal, o Palácio do Governo do Estado, o quartel da força pública, o Tribunal de Justiça, a Imprensa Oficial do Estado e do Tesouro e Recebedoria do Estado. E, ainda, os prédios da Av. Maranhense (Av. D. Pedro II), que dentre outros estavam as sedes dos poderes, e a igreja, esta com a Catedral da Sé, que também passaram por remodelações.

Em 1935, foram reformados o Largo do Quartel, atual Praça do Pantheon e Deodoro, edificando-se um coreto de concreto armado em seu centro.

II.4.5 Período de 1936-1950

Com a implantação do parque fabril, no início do séc. XIX, a atualização dos serviços urbanos (entre 1860 e 1912), e com a política de melhoramentos urbanos dos governos estaduais (de 1918 a 1929), a urbanização se deu por processos cumulativos e complementares, ocorrendo também por intervenções parciais no espaço urbano e no acervo arquitetônico da cidade.

Dispondo de um porto que assegurava o escoamento da produção agrícola do interior e das indústrias em atividade, nos anos 30, São Luís, capital do Estado, manteve com alguns empecilhos, o *status* de cidade comercial e industrial. Entretanto, na década de 40, a política de

integração nacional do governo de Getúlio Vargas, ao reorganizar o sistema de distribuição de mercadorias via transporte rodoviário, partindo dos centros industriais do sudeste do País, levou o Estado a uma estagnação econômica. São Luís perdeu então seu papel de hegemonia comercial e industrial na região, e passou a ser um centro administrativo por excelência.

Os impactos dessa política deveriam se estender até aos anos 70. No entanto, até 1945, beneficiado pelo contexto econômico da Segunda Grande Guerra, o governador e interventor federal do Estado Novo no Maranhão, Paulo Martins de Sousa Ramos, indicara um engenheiro, José Otacílio de Saboya Ribeiro, e um médico, Pedro Neiva de Santana, para a administração municipal de São Luís, a fim de executarem um Plano de Remodelação da Cidade, voltado este também para a edificação da moderna sede do Estado (SÃO LUÍS..., 2008).

Desde 1936, a administração municipal passou a dar ênfase às práticas higienistas, criando o Serviço de Salubridade Habitacional, cujo primeiro foco foram os cortiços¹⁴ espalhados na cidade. Regularmente, usava-se também outra prática higienista denominada de “demolição de ruínas”, vistas como focos de proliferação de doenças. Esta prática foi aplicada, por exemplo, no chamado “Palácio dos Holandeses”, um casarão no qual se acreditava que os invasores holandeses tinham ali se alojado no período em que dominaram a cidade, no séc. XVII. Nesse local foi construído o prédio do Hotel Central, edifício de linhas ArtDeco, cedido à Associação Comercial do Maranhão (ACM) (Figura 30).

Figura 30 - Foto do prédio da ACM na atualidade



Fonte: O EstadoMa.com (2017).

¹⁴ Casarões transformados em habitações multifamiliares para locação a baixo custo.

Na conservação da cidade foram incluídos os jardins, arborização urbana e a remodelação de algumas praças, como será abordado no item seguinte.

Na administração de Pedro Neiva de Santana (1937-1945), o plano previamente elaborado pelo engenheiro Otacílio Saboya, efetivamente, promoveu mudanças significativas no espaço urbano de São Luís. A Prefeitura remodelou as praças da Saudade, Antonio Lobo, Gonçalves Dias, Benedito Leite e da Alegria, instalou o horto municipal e incentivou a jardinagem e a arborização das ruas e avenidas da cidade.

A reforma da Rua Oswaldo Cruz, principal via comercial da cidade, que ganhou novo piso e alinhamento, com a demolição, inclusive, da Igreja de Nossa Senhora da Conceição dos Mulatos, em 1939. A demolição da igreja deveu-se aos constantes acidentes com pessoas que utilizavam o serviço de bondes elétricos, que passavam muito próximos à igreja, em determinado trecho do trajeto. A decisão de arrasar a igreja comoveu a cidade, que protestou com a veemência permitida pelos rigores policiaiscos do Estado Novo (MORAES, 1995, p. 45).

Dentre as medidas de caráter higienistas, citam-se: a reforma do Hospital Geral e do Instituto Oswaldo Cruz, a taxação aos cortiços e casas populares (porta e janela situadas na área central da cidade), as exigências da legislação em relação à ventilação e iluminação dos ambientes internos das edificações, classificando, assim, as edificações que não possuíssem estas qualidades construtivas como insalubres (MORAES, 1995).

Na década de 40 ocorreram muitas transformações arquitetônicas na cidade. Transformações estas, nas quais se substituíram as edificações e estruturas tradicionais por novos edifícios. Realizou-se a demolição do antigo mercado que funcionava no terreno da antiga Companhia de Iluminação a Gás, o gasômetro, visando a edificação de um novo e moderno Mercado Central.

Além dessas medidas, foi promovida a abertura da Avenida Magalhães de Almeida, no início da década de 40, como também foram demolidas dezenas de exemplares da arquitetura tradicional luso-brasileira, em uma obra que abrangia todo o centro da cidade, praticamente unindo o Rio Anil ao Rio Bacanga. E, ainda, foi aberta uma avenida, cortando na diagonal várias quadras existentes na Avenida Magalhães de Almeida, e o alargamento e alinhamento da Rua do Egito ou Tarquínio Lopes.

Também se promoveu a reurbanização do Largo do Carmo e da Praça João Lisboa, implicando no corte de árvores existentes, o que levantou polêmica entre os moradores, ou seja,

os formadores de opinião, através dos quais funcionava o poderoso mecanismo de censura social (SÃO LUÍS..., 2008).

Dentre as obras concluídas no início da década de 40, incluem-se o Palácio da Justiça, o Palácio do Comércio e a Agência do Banco do Brasil (Figura 31), situados no platô de origem da cidade, então Avenida D. Pedro II, que realçaram os esforços de modernização da cidade.

Causou grande impacto na dinâmica da urbe a abertura da Avenida Getúlio Vargas, intervenção esta que atendeu às diretrizes de um plano moderno, com duas superfícies de rolamento de 7m cada uma, separadas por uma série de abrigos centrais de 4m de largura, gramados e ajardinados, medindo os passeios 3m de cada lado (RAMOS, 1940).

Ademais, a construção dessa avenida e a transferência para os entornos da população de alta renda, antes residente na Praia Grande, acelerou o processo de desvalorização da área central da cidade, aumentando, assim, a quantidade de cortiços nos quais residiam a população pobre, trabalhadores assalariados, servidores públicos ou pessoas desempregadas. Este processo de desvalorização da área central segue o modelo urbanístico proposto por Burgess¹⁵, apresentado no primeiro capítulo.

Figura 31 - Prédio do Banco do Brasil na Praça D. Pedro II na atualidade



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Com a concentração desse contingente populacional na Praia Grande e no Bairro do Desterro, ocorreu o afastamento das famílias residentes nessas áreas, contribuindo para a

¹⁵ Ver capítulo I.2.2.

desvalorização dos sobrados, sendo estes transformados em boates e bares, em cortiços ou pensões para pessoas de baixa renda, procedentes do interior do Maranhão e vindas de outros Estados.

No ano de 1958, intensificou-se o processo de declínio da Praia Grande, quando São Luís se ligou a Teresina (capital do Estado do Piauí), às regiões periféricas do Rio Mearim, Pindaré e Itapecuru, por rodovia. Assim, o comércio varejista se direcionou para a Rua Oswaldo Cruz, conhecida como “Rua Grande”, conforme já referido.

II.4.6 Período 1950 a 1970

Na década de 50, a extensão territorial da cidade recebeu contribuição de investimentos regionais advindos do aumento das exportações e importações no Estado, principalmente pela implantação das rodovias federais Belém-Brasília, e estaduais, São Luís-Porto Franco.

Essas rodovias possibilitaram melhor acesso do Oeste com o Nordeste do Estado, e a abertura das fronteiras agrícolas, ocorrendo, então, o desenvolvimento da policultura (babaçu, arroz, milho e feijão). O escoamento se realizava pela estrada de ferro São Luís-Teresina. A capital emergia como polo natural, para o qual rumavam os movimentos migratórios, que se iniciaram na década de 50.

Com relação à preservação do patrimônio histórico, os tombamentos de conjuntos urbanos em São Luís, em esfera federal, foram realizados em 1955, sendo, então, tombados os Conjuntos Arquitetônicos e Paisagísticos das Praças Benedito Leite e João Francisco Lisboa, o Conjunto Arquitetônico e Urbanístico do Largo do Desterro e o Acervo Arquitetônico e Paisagístico da Praça Gonçalves Dias (SÃO LUÍS..., 2008).

Com o crescimento da cidade, surgiram novos bairros situados tanto na periferia quanto na área central. A consolidação desses bairros levou ao deslocamento das atividades comerciais ao longo das avenidas Getúlio Vargas e João Pessoa. Outro fator que incentivou a ocupação foram os conjuntos habitacionais construídos e financiados pela Cooperativa Habitacional (COHAB), nos anos de 1967 e 1969. O final dessa década foi marcado por uma grande migração rural, o que, possivelmente, foi atribuído à demanda de mão de obra na construção civil. Nesse período, aumentou a área de palafitas ocupadas por populações de baixa renda, passando de 7.000 para 40.000 habitantes morando em condições precárias de vida. Esse crescimento foi sentido também nas áreas do Bacanga e Anil (SÃO LUÍS..., 2008).

Outro fator de crescimento foi imposto pelo sistema viário urbano em fins da década de 60, no período entre 1967 a 1970, o que proporcionou a expansão do sudoeste e do norte, tendo em vista a construção da Barragem do Bacanga (1970) e da Ponte José Sarney (1971). Até aos anos 70, a cidade se desenvolveu na direção do Caminho Grande (Anil), passando a ser ocupada a área central do território, em um processo cumulativo de agregação ao setor urbano tradicional. Com a construção da ponte e da barragem, a cidade avançou com novos territórios, nos quais surgiram novas formas de habitar, trabalhar e conviver, expostas no tecido urbano de grandes avenidas e na arquitetura moderna dos conjuntos habitacionais e edifícios comerciais.

Consequentemente, nos anos 70, a capital maranhense teve outra expansão urbana, direcionada para o norte da ilha. Com a construção da Ponte de São Francisco, o centro ligou-se com a orla marítima. Tal intervenção foi incrementada pela construção da Avenida Maestro João Nunes, a qual ligou os Bairros de São Francisco e Ponta D’Areia, de onde surgiu a Lagoa da Jansen - processo de urbanização que será detalhado ao longo do documento¹⁶. Por conta dessa expansão, surgiu um novo processo de abandono do centro da capital maranhense.

Ademais, a construção da barragem do Bacanga e do Porto do Itaqui contribuíram para a retirada do trabalho de estiva situado na Praia Grande, permanecendo naquele local apenas o movimento ribeirinho com as embarcações que faziam o trajeto para o interior.

II.4.7 Período 1970 a 1990

No período de 1971 a 1999, foram construídos 55 conjuntos habitacionais, dentro os quais, citam-se: o Angelim, Vinhais, Maiobão, Cidade Operária, São Raimundo, Jardim América I e II, Ipase, Cohama, Cohajap, Cohatrac, Cohapam e Cohab-Anil I, II, III e IV, configurando uma mancha urbana descontínua (SÃO LUÍS..., 2008).

A consolidação de conjuntos habitacionais homogêneos (habitações populares no sul - Anjo da Guarda - e classes média e alta nas áreas litorâneas - São Francisco, Renascença, Calhau - propiciou o aparecimento de novas centralidades. Neste período ocorre o deslocamento do centro de consumo das elites para os bairros novos do São Francisco e Renascença. Este processo culminou com a transferência da sede do poder estadual para a área de expansão no Calhau, instalando-se no Palácio Henrique de la Roque. Esse modelo de expansão possibilitou também a permanência de vazios urbanos infra-estruturados, com a retenção especulativa do solo e, por outro lado, o aumento da situação de informalidade da ocupação do solo urbano, com a favelização. Surgem assentamentos espontâneos como João de Deus, São Bernardo, Vila Brasil, Divinéia, Vila Fecury, Vila Janaína e Vila Luisão,

¹⁶ Ver capítulo III.3.1.1.

consolidando um padrão de segregação do tipo centro-periferia, no qual se estabelecem regiões para os diferentes grupos sociais, com as elites próximas ao centro e ao litoral e as classes populares na periferia (SÃO LUÍS..., 2008, p. 38).

Este período é importante para as áreas em foco da pesquisa, pois nele ocorreu o surgimento da Ilhinha e uma maior ocupação da Ponta D’Areia.

A origem da Ilhinha está relacionada ao aterro da Ponta d’Areia e do represamento do Igarapé da Jansen em 1970, que teve como consequência o surgimento da Lagoa da Jansen e da Av. Maestro João Nunes. A área de maré/mangue foi ocupada por pessoas humildes, que fizeram suas palafitas e passaram a morar na localidade, originando, assim, uma ilha pequena, a Ilhinha.

A Ponta D’Areia, antes de 1971, contava apenas com algumas poucas casas de veraneio e bares. Com o surgimento da Lagoa da Jansen, inúmeros bairros foram construídos no entorno impulsionando o crescimento no local.

Em relação à cultura, na década de 70, o estilo musical *reggae* começa a ganhar espaço na cidade. O ritmo inspira uma dança própria, e é difundido por mais de 200 “radiolas”, grupos musicais organizados ao redor de DJs e paredes de som que chegam a ter até 40 amplificadores. Por sua relação com o estilo musical, a cidade ficou conhecida como a capital do *reggae* no Brasil - ou, simplesmente, “a Jamaica brasileira” (FREIRE, 2013).

Há várias teorias sobre como o estilo chegou ao Maranhão. Uma das mais difundidas é a de que foi através de ondas de rádio do Caribe, na década de 1970, que traziam também outros ritmos, como *calipso* e *zouk* (FREIRE, 2013). A partir da década de 1980, programas de rádio e televisão dedicados ao *reggae* já ajudavam a difundir o ritmo. Na década de 1990, eram mais de 80 salões de clubes de *reggae* pela cidade (PAULRAJ, 2013). Na Figura 32 apresenta-se a localização e a proximidade de Kingston na Jamaica e São Luís.

Figura 32 - Localização Kingston (Jamaica) e São Luís



Fonte: Fábio (2016, não paginado).

Com relação à conservação do patrimônio histórico, no ano de 1974 foi criado em São Luís um grande perímetro de proteção, com uma área de 60 hectares, abrangendo os bairros da Praia Grande, Desterro e Ribeirão (em 1974 contava com 978 edificações), denominado “Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de São Luís”. Nesse mesmo, a sede do município de Alcântara foi tombada como Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da Cidade, por meio do Decreto nº 10.089, de março de 1986. A área de entorno do perímetro de tombamento federal envolveu 160 hectares e, aproximadamente, 2.500 imóveis, equivalente ao traçado ampliado desde o séc. XIX (SÃO LUÍS..., 2008).

A cidade crescia neste período, e em 1980 houve a implantação do Distrito Industrial, e os grandes enclaves industriais do Consórcio de Alumínio do Maranhão (ALUMAR) - consórcio formado pela Alcoa e BHP Bilinton, e Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) -, desencadearam um processo de reconcentração industrial e comercial no contexto maranhense, ao lado da modernização das atividades de serviços e comércio da capital. Com o passar dos anos, São Luís tornou-se um importante entreposto de derivados de petróleo.

Na primeira metade da década de 80, os canteiros de obras dos empreendimentos industriais e portuários mobilizaram o setor da construção civil local, implicando no aumento de postos de trabalho temporários para os fluxos de migração de curta distância (intrarregional), que se encaminhavam à capital. Esse adensamento resultante dos fluxos migratórios rumo à capital tiveram reflexos positivos no comércio local, o que levou à instalação de lojas de departamentos, *shopping centers*, bem como ao incremento da rede hoteleira, com edificações de médio e alto padrão, e, ainda, verificou-se a expansão de uma rede privada de serviços médicos clínicos e hospitalares especializados (situados, inicialmente, nas proximidades do Centro Histórico). Nesse contexto, evidenciou-se a verticalização da arquitetura comercial, mediante a construção de edifícios de escritórios, sendo estes, em determinados casos, conjugados com *shopping centers*.

II.4.8 Período de 1990 à contemporaneidade

As grandes avenidas em anéis aproximaram os bairros residenciais, os quais mantêm as qualidades da vida cotidiana. Na cidade contemporânea elevou-se o dinamismo e as potencialidades econômicas da área, bem como a gravidade das situações de exclusão social. Instalaram-se novos estabelecimentos comerciais, os quais criaram centros de comercialização de materiais de construção e hipermercados em locais com reduzida ou nenhuma densidade

comercial, surgindo, posteriormente, habitações de classe média ou assentamentos residenciais de baixa renda.

Os conjuntos habitacionais construídos no período passado (1970 a 1980) conforme a divisão periódica adotada neste capítulo da pesquisa, tornaram-se subcentros, com a presença de moradias de classe média, comércio e serviços. Ao lado disso, verificou-se a verticalização da arquitetura residencial e comercial de alguns bairros da cidade, entre estes a Ponta D’Areia e Renascença, quando surgiram edifícios modernos baseados na inspiração funcionalista e, ainda, emergem novas modalidades de parcelamento do solo, como os condomínios horizontais, que influenciaram de forma positiva o crescimento da presença de construções formais na cidade.

Ademais, os impactos decorrentes dos fluxos populacionais intermunicipais sofridos pela demanda local atingiram, também, a malha viária e o sistema de transportes, visto que as outras cidades da Ilha são consideradas “cidades satélites” da capital, pois esta funciona como polo concentrador de oportunidades de trabalho e dos vínculos sociais e políticos. Nos dias atuais, a cidade expande-se em direção ao leste, ou seja, para os municípios de São José de Ribamar e Paço do Lumiar, ocupando a Bacia do Paciência, territórios adequados à urbanização.

Outra direção de expansão aconteceu rumo ao oeste, em razão do Distrito Industrial que apresentava uma localização estratégica, por situar-se à margem esquerda da rodovia BR-135, próximo a saída da capital e do aeroporto da cidade. Sua distância ao Porto de Itaqui (porto muito profundo, sendo capaz de receber navios de grande capacidade) é de 18 quilômetros. Esse distrito apresentava toda a infraestrutura operacional necessária: acesso rodoviário, energia elétrica, água, telefone, fax e telex, constituindo um estímulo para implantação de indústrias de todos os portes na década de 80. Em função da criação deste Distrito Industrial, foram ocupadas regiões de ecossistema flúvio marinho frágil.

O terceiro vetor de expansão da cidade localizou-se ao sul, direcionando-se para o continente, quando se ocuparam as margens situadas na BR-135 (rodovia que liga o meio-norte do Brasil - Maranhão, e termina em Belo Horizonte - Minas Gerais). Tais ocupações espalharam-se pelas bacias do Tibiri, Inhaúma e Estiva, partindo das áreas elevadas para as encostas e vales. Com essa expansão direcionada para os limites urbanos, impôs-se uma gestão integrada dos recursos da Ilha, visando a qualidade dos assentamentos e a preservação das qualidades ambientais da região metropolitana.

A Região Metropolitana da Grande São Luís, que reúne os municípios de São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa, ocupando toda a Ilha de

São Luís, e mais Alcântara, tem existência legal desde 1987. É na década de 90 que as áreas de interesse ambiental do município são delimitadas e formalizadas em lei, seja como Zonas de Proteção Ambiental (ZPA), de acordo com o Plano Diretor de 1992, seja como Áreas de Proteção Ambiental (APA's), municipais, estaduais e particulares (SÃO LUÍS..., 2008, p. 40).

Em relação à cidade contemporânea destaca-se outra característica: o comprometimento dos recursos naturais, procurando combater o lançamento de esgotos domésticos e industriais *in natura* nos rios; o assoreamento dos rios que banham a capital; a retirada de areia para a construção civil; assentamentos espontâneos em locais de proteção ambiental, em especial, na margem esquerda do Rio Anil, no Parque Estadual do Bacanga e na Área de Proteção Ambiental (APA) do Itapiracó; e a continuidade do processo histórico de aterramento do mangue, com o Aterro do Bacanga, por exemplo.

Além de tais problemas, a ampliação do sistema viário, sem a existência de um sistema de drenagem devidamente estudado, e o desrespeito às taxas de impermeabilização para as construções, sem levar em consideração os percursos naturais das águas, os aquíferos e a vegetação existente, contribuem para a impermeabilização do solo, o que prejudica a renovação dos lençóis freáticos e estabelece pontos de alagamento e erosão na cidade.

Entretanto, mesmo com o acentuado processo de transformação das paisagens naturais em paisagens culturais construídas, a cidade de São Luís ainda dispõe de reservas de espaços livres de ocupação que, em certos casos, constituem verdadeiras áreas urbanas de paisagens de exceção: dunas, mangues, parques e espaços urbanos com vegetação significativa.

A falta de uma legislação urbanística e de um mercado imobiliário e turístico dinâmicos colaboraram para o controle do adensamento da faixa litorânea. Considerando tratar-se de área de proteção ambiental com a conseqüente medida de preservação de dunas e praias, este adensamento não poderia acontecer de forma legal. Assim, visando à integração dos diversos ambientes urbanos, o poder público investiu na construção de viadutos, duplicação e melhorias de avenidas e, conseqüentemente, as políticas públicas proporcionaram a reestruturação do transporte público. Ocorreu também a consolidação de estruturas ambientais de grande importância, a exemplo da Lagoa da Jansen e de praças e equipamentos comunitários nos bairros.

Com relação à preservação do patrimônio histórico, na cidade de São Luís em 1992, foram criadas as Leis nº. 3.252 (Plano Diretor) e nº 3.253 (Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano) e a Zona de Preservação Histórica (ZPH), levando em conta, nas suas ações de planejamento, todo o cenário integrante do anel viário como o centro antigo da cidade.

Em seis de dezembro de 1997, parte do Centro Histórico de São Luís, capital do Estado do Maranhão, foi incluída pela Convenção do Patrimônio Mundial da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO) na Lista do Patrimônio Mundial. Dois elementos justificaram a inclusão de São Luís na categoria de Patrimônio Mundial: seu desenho urbano ainda original (no Centro Histórico) e seu conjunto de arquitetura civil influenciado pelo projeto pombalino da reconstrução de Lisboa, adequados a três dos pontos básicos definidos pela UNESCO (SÃO LUÍS..., 2008, p. 47).

Dentre os conjuntos urbanos brasileiros reconhecidos pela UNESCO, São Luís é o único que possui inscrição na Lista do Patrimônio Mundial baseada em três critérios diferentes, que estão inclusos na Convenção do Patrimônio Mundial:

iii - Testemunho excepcional de tradição cultural; iv – Exemplo destacado de conjunto arquitetônico e paisagem urbana que ilustra um momento significativo da história da humanidade; e v - Exemplo importante de um assentamento humano tradicional que é também representativo de uma cultura e de uma época (SÃO LUÍS..., 2008, p. 47).

O Poder Público, durante as últimas décadas, conseguiu grandes investimentos para o centro antigo da cidade, o qual já passou por diversas intervenções urbanísticas, tais como a recuperação da infraestrutura, abrangendo a renovação das redes de água, esgoto e drenagem, a substituição parcial da rede telefônica e elétrica de aérea para subterrânea, assim como a construção de praças, jardins, alargamento de calçadas, e, ainda, empreendimentos hoteleiros, comerciais (artesanato) e institucionais (Faculdade de Arquitetura, Escola de Música) foram instalados na área.

Os investimentos em habitação no centro e em equipamentos culturais como o Centro de Referência Azulejar e a Oficina Escola de São Luís, incluídos no Programa de Revitalização do Centro Histórico, conferem sustentabilidade ao processo de preservação do patrimônio cultural ludovicense. Assim, a permanência da cidade antiga e a valorização da cultura popular local, além da localização privilegiada em uma ilha oceânica, colocam São Luís entre os melhores destinos para o turismo cultural e de negócios (SÃO LUÍS..., 2008, p. 49).

Na cidade de São Luís contemporânea, a plasticidade da herança colonial barroca, com o racionalismo formal do modernismo e a riqueza natural das praias, dunas, mangues e igarapés, se relacionam com a diversidade do ambiente urbano e com suas potencialidades culturais, econômicas e ambientais.

II.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Ao longo deste capítulo, estudou-se uma breve evolução das cidades brasileiras, podendo-se observar que durante o período dos sécs. XVIII e XIX, as cidades com maior expressividade eram as portuárias.

A cidade de São Luís, nessa época, era uma das mais importantes do país, juntamente com Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Contudo, com a revolução industrial, as cidades que possuíam a cultura cafeeira apresentaram uma significativa urbanização, como Rio de Janeiro e São Paulo.

Em um segundo momento, caracterizou-se a ilha de São Luís e discorreu-se sobre a evolução urbana da cidade, segmentando-a em 8 períodos, na ordem cronológica a seguir:

- No período de **1500 a 1615**, a ilha de São Luís tinha como ocupantes a tribo indígena tupinambá, que congregava em torno de 200 a 600 índios. No séc. XVI, exploradores europeus (espanhóis, portugueses e franceses) visitaram a terra de forma a explorá-la; porém, os primeiros a se fixarem foram os franceses, que em 1612 fundaram a França Equinocial; contudo, em 1615, as Coroas Ibéricas (Espanha e Portugal) expulsaram os franceses da região;

- O período de **1615 a 1755** caracterizou-se pela criação de um modelo urbanístico de autoria de Frias Mesquita. O fato curioso ocorrido nesta época foi a breve permanência dos holandeses (1641-1643) na capital maranhense, pois em 1644 foram novamente expulsos pelos portugueses. Depois da expulsão dos holandeses, a cidade passou por algumas melhorias urbanas;

- São Luís apresentou dois ciclos econômicos importantes no período de **1755 a 1889**, com as culturas do algodão e da cana-de-açúcar, proporcionando um crescimento demográfico, bem como da sua infraestrutura urbana. Neste período, a cidade ficou conhecida como a “Atenas Brasileira”, pelo fato de que muitos de seus moradores foram estudar na Europa e, quando voltaram, contribuíram para a formação de um importante ciclo literário que se destacou no cenário nacional;

- Apesar do desenvolvimento industrial e da melhoria da infraestrutura urbana adquiridos anteriormente no período de **1889 a 1936**, a cidade de São Luís foi assolada por epidemias e moléstias. O que marcou esse período foi o urbanismo sanitarista, que consistia na remodelação e qualificação dos edifícios para se adequar aos preceitos da higiene;

- São Luís, que antes tinha sua importância em função da atividade portuária dentre outras, começou a estagnar economicamente no período de **1936 a 1950**, quando Getúlio Vargas (em 1940), com sua política de integração nacional, priorizou o sistema de transporte rodoviário, tornando a cidade apenas um centro administrativo, perdendo sua hegemonia industrial e comercial. Neste mesmo período houve um plano de remodelação da cidade, ainda em função da evolução das práticas higienistas, onde foram construídas inúmeras obras de melhoria com grande influência modernista. Conseqüentemente, novos acessos foram criados, fazendo com que a população de alta renda se deslocasse, desvalorizando a área central da cidade;

- O período de **1950 a 1970** ficou caracterizado por grandes investimentos na cidade em função do aumento das importações e exportações realizadas pelo Estado. Assim, surgiram novos bairros e novos acessos, como a Ponte do São Francisco (1971) e a Av. Maestro João Nunes, a qual ligava os bairros do São Francisco e Ponta D'Areia, de onde surgiu a Lagoa da Jansen. Ademais, a construção da barragem do Bacanga e do Porto do Itaqui (um dos mais importantes do País), contribuíram para o desenvolvimento da cidade na época;

- O distrito industrial implantado na cidade (década de 80), fez com que São Luís se tornasse um importante entreposto de derivados de petróleo (Alumar e CVRD). Com isso, no período de **1970 a 1990** houve, também, um grande crescimento comercial na cidade (instalação de *shoppings*, lojas de departamentos, incremento da rede hoteleira, etc.). Neste período surge a Ilhinha (1970) como ocupação espontânea de pescadores e ocorre uma maior ocupação da Ponta D'Areia em função do surgimento da Lagoa da Jansen. Em relação à cultura, o estilo musical *reggae* ganha notoriedade a partir da década de 80, arrastando multidões nos diferentes clubes espalhados pela cidade;

- No período de **1990 à contemporaneidade** elevou-se o dinamismo e as potencialidades econômicas da área, bem como a gravidade das situações de exclusão social. Houve uma verticalização da arquitetura residencial e comercial de alguns bairros da cidade, entre estes, a Ponta D'Areia e Renascença, ao mesmo tempo em que se observa um aumento de assentamentos residenciais de baixa renda nas proximidades. Durante esse período, São Luís conquista o título de Cidade de Patrimônio Mundial (em 1997) pela UNESCO, por seu desenho urbano ainda original

(Centro histórico) e seu conjunto de arquitetura influenciado pelo projeto pombalino de reconstrução de Lisboa.

Foi de suma importância a percepção da evolução urbanística da cidade de São Luís, para poder no próximo capítulo estudar de forma mais precisa as áreas que interessam ao foco da pesquisa: a Península da Ponta D'Areia e Ilhinha.

CAPÍTULO III

ENQUADRAMENTO ESPACIAL ESPECÍFICO - PENÍNSULA NA PONTA D'AREIA E ILHINHA

Os contrastes urbanos são marcados por desigualdades sócio territoriais. Nas metrópoles brasileiras a segregação espacial é uma característica marcante, e se torna fácil de constatar na diferenciação entre os bairros, tanto no que diz respeito ao perfil da população, quanto às características urbanísticas, de infraestrutura, de conservação dos espaços e equipamentos públicos (VILLAÇA, 2001). Por conseguinte, são vários os itens que se pode avaliar em uma situação de contraste urbano; porém, decidiu-se compor três quadros analíticos na situação do contraste em São Luís, abrangendo os seguintes campos: **urbano, socioeconômico e demográfico**.

Neste capítulo, realiza-se um enquadramento espacial sobre a área de estudo da pesquisa, abrangendo os seguintes fatores:

No campo urbano:

- História e evolução urbana dos bairros específicos e áreas adjacentes;
- Características das áreas em relação ao Plano Diretor da cidade;
- Elaboração do mapa de uso e ocupação do solo;
- Hierarquia viária e transporte.

No campo socioeconômico:

- Interpretação de dados socioeconômicos.

No campo demográfico:

- Análise da densidade demográfica.

É importante caracterizar as áreas atualmente ao nível urbano, socioeconômico e demográfico para, além de conhecer a situação atual, analisar a presença ou a falta de alguns itens que compõem esse quadro analítico, ou até verificar acentuada disparidade entre valores dos itens mencionados.

Ao final, elabora-se uma tabela com o nível de transformação nas áreas. Dessa forma, em relação ao item **história e evolução urbana**, procurou-se analisar quais as principais transformações que ocorreram desde o primeiro assentamento populacional na área em estudo

até aos dias de hoje. Nos casos em que as áreas analisadas registraram uma elevada transformação ao longo de sua evolução urbana, atribuiu-se um nível alto de transformação (nível 3); nos casos em que as áreas analisadas apresentaram transformações não tão elevadas, ou nas quais essas transformações não tiveram grande impacto sobre a cidade, considerou-se um nível médio, atribuindo-se a classificação de 2; nos casos em que se registrou pouca transformação, ou então que essas mudanças foram pequenas em relação ao contexto urbano, considerou-se um nível baixo de transformação, atribuindo-se nível 1.

Com relação ao item **características das áreas de acordo com o Plano Diretor da cidade**, procurou-se analisar quais as diversidades e características de zonas pertinentes às áreas específicas. Nos casos em que as áreas analisadas registraram uma alta variedade de zonas e paisagens, atribuiu-se um nível alto de transformação (nível 3); nos casos em que as regiões apresentaram uma variedade intermediária em relação à quantidade de zonas presentes e paisagens, considerou-se um nível médio, atribuindo-se a classificação de 2; nos casos em que se registrou apenas uma zona, ou então, poucas alterações de paisagens, considerou-se um nível baixo de transformação, atribuindo-se nível 1.

No item **dados socioeconômicos**, avaliou-se o número de domicílios permanentes, abastecimento de água e coleta de esgoto nas residências, renda, nível de escolaridade e faixa etária dos moradores. Nos casos em que as áreas analisadas registraram uma elevada mudança dos itens acima mencionados ao longo da sua história, atribuiu-se um nível alto de transformação (nível 3); nos casos em que as localidades analisadas apresentaram transformações não tão elevadas, ou nas quais essas transformações não tiveram grande impacto, considerou-se um nível médio, atribuindo-se a classificação de 2; nos casos em que se registrou pouca alteração, ou então, que essas mudanças foram pequenas em relação aos itens socioeconômicos, considerou-se um nível baixo de transformação, atribuindo-se nível 1.

O **uso e ocupação do solo**, juntamente com **hierarquia viária e transporte** das áreas também foram analisados. Procurou-se identificar o tipo de ocupação presente nas áreas (residencial, comercial, etc.), o gabarito das edificações (térreas, um pavimento, etc.), as vias presentes nos bairros e os pontos de paradas de ônibus com a sua abrangência. As áreas que apresentaram uma transformação significativa com relação aos fatores acima mencionados ao longo de seu crescimento, atribuiu-se um nível alto de transformação (nível 3); quando as regiões observadas apresentaram transformações não tão elevadas, ou nas quais essas transformações não tiveram grande impacto no desenvolvimento da estrutura urbana, considerou-se um nível

médio, atribuindo-se a classificação de 2; nos casos em que se registrou pouca alteração, ou pequeno desenvolvimento das áreas nesse segmento, considerou-se um nível baixo de transformação, atribuindo-se nível 1.

Por fim, a **densidade demográfica** - constituída pela relação de habitantes por quilômetro quadrado - também foi examinada. Seguindo a mesma metodologia adotada para os itens anteriores, atribuiu-se um nível alto de transformação (nível 3), para as áreas que tiveram ao longo do tempo um aumento relevante de seus moradores. Nos bairros que apresentaram um crescimento não tão elevado, considerou-se um nível médio, atribuindo-se a classificação de 2; nos casos em que se registrou pouco crescimento e/ou pouca alteração na relação de habitante por área, considerou-se um nível baixo de transformação, atribuindo-se nível 1.

Contudo, antes de apresentar a análise das áreas específicas, considera-se pertinente abordar o significado da palavra “bairro”. Apesar de ser uma palavra bastante utilizada em nosso cotidiano, e de não despertar dúvidas em relação ao seu significado, há um esforço para a conceituação de bairro envolvendo urbanistas, arquitetos, geógrafos, antropólogos, sociólogos, dentre outros.

Kevin Lynch, urbanista norte-americano e autor do livro – “A imagem da cidade” – publicado originalmente em 1960 investigou a cidade enquanto espaço sentido e vivido a partir das imagens construídas por seus habitantes. Ele relata que:

Os bairros são regiões urbanas de tamanho médio ou grande, concebidos como tendo uma extensão bidimensional, regiões essas em que o observador penetra mentalmente e que reconhece como tendo algo de comum e identificável. São sempre passíveis de identificação do lado interior e, também do exterior, no caso de se poderem notar, com diferenças de indivíduo para indivíduo (LYNCH, 1980, p. 58).

Os bairros desempenham um papel importante na legibilidade da urbe, não apenas em termos de orientação, mas, sobretudo como partes importantes e significativas do viver na cidade (LYNCH, 1980).

III.1 O BAIRRO PONTA D’AREIA

- **Data da Origem:** 1689.
- **Formação:** Bairro planejado.
- **Localização do bairro:** Área litorânea de São Luís, situada entre os bairros da Ilhinha e do Calhau, com parte margeada pela Lagoa da Jansen, como se pode observar na Figura 33, a seguir.

Figura 33 - Localização da Ponta D’Areia e adjacências



Fonte: Adaptado de Machado (2017, não paginado).

III.1.1 História e evolução urbana

O Bairro da Ponta D’Areia caracteriza-se pela sua posição estratégica para a defesa e proteção da cidade de São Luís, desde o séc. XVII. “Pode-se dizer que antes mesmo que o núcleo colonial de São Luís fosse avistado pelos navegantes, era a paisagem da Ponta D’Areia a primeira a ser vista do mar” (PRADO, 2016, p. 64).

Constata-se que, no passado, somente uma reduzida parte da Ponta D’Areia permanecia acima do mar, ou seja, formava uma ilhota, na qual se avistava o Forte de Santo Antônio, uma fortaleza histórica que, atualmente, abriga um quartel do Corpo de Bombeiros do Estado do Maranhão.

O Forte de Santo Antônio, construído no séc. XVII, assegurava a defesa da cidade com a sua posição voltada para o mar aberto. Além da função de proteção, cabia-lhe também o controle das riquezas que eram exploradas nesta parte da costa. “Uma ponta da praia que se limita ao

norte com o mar e ao sul com o igarapé, durante muito tempo foi acessada apenas por embarcações marítimas para a extração de casca de mariscos para a produção de cal” (PRADO, 2016, p. 67).

Figura 34 - Forte de Santo Antônio em 1937



Fonte: Agenda Maranhão ([20--?], não paginado).

Em 1822 já existia uma povoação no local. Afirmação atestada por Marques (1970, p. 284), quando o historiador declarava que havia, no interior do Forte, duas:

[...] casas edificadas pouco distante uma da outra, e fora da fortaleza existiam 23, sendo seis construídas de barro e cobertas de telha, e dezessete de madeira com cobertura de palha, estas destinadas às pessoas que necessitam de banhos salgados.

O acesso a esse bairro, na época de sua povoação, só podia ser feito através de embarcações ou pelas terras da Vila do Vinhais/Freguesia de São João Batista do Vinhais, a partir do Povoado São Marcos (MARQUES, 1970).

No séc. XX, no ano de 1967, o acesso ao bairro passa a poder ser feito por via terrestre, pela Estrada Tirirical-São Marcos, já que esta abriu caminho para a chegada à extremidade da Ponta D’Areia (PRADO, 2016).

Para compreender de forma mais clara a história e evolução urbana do bairro da Ponta D’Areia, segmentou-se este item em cinco partes: Forte de Santo Antônio, Plano Diretor de 1958, Plano Diretor de 1971, período de 1980 a 2000 e dias atuais.

Forte de Santo Antônio

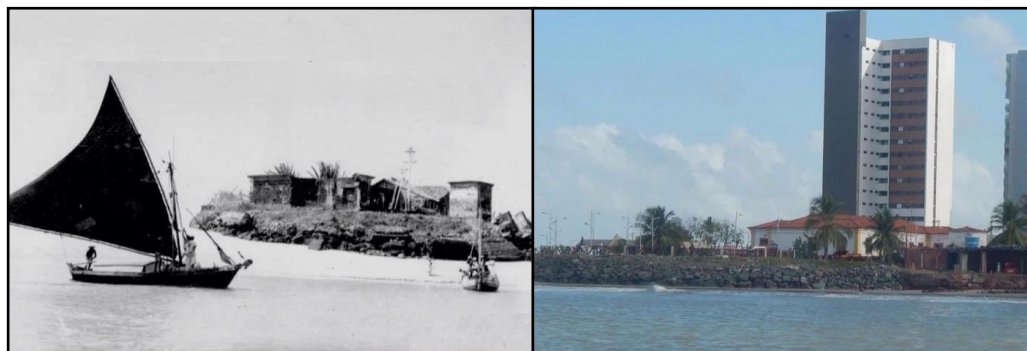
Não é conhecida a data de início da construção do Forte de Santo Antônio, também conhecido como Fortaleza da Ponta D’Areia. A primeira notícia que se tem desse lugar data de 18 de fevereiro de 1689 quando, segundo Marques (1970), a Câmara de São Luís envia carta ao governador da Província, Artur de Sá de Meneses, esclarecendo que as obras da Fortaleza estavam paradas, mas que deveriam continuar, estando a Câmara pronta para providenciar o que fosse necessário para esse fim, desde que solicitado pelo Governador.

Em Carta Régia de 17 de fevereiro de 1693, o Governador era informado que pedreiros de alvenaria e cantaria trabalhavam na construção da Fortaleza. Em 27 de fevereiro de 1755, o Capitão-Mor do Maranhão, Gonçalo Pereira Lobato e Sousa, informava ao Rei de Portugal que o Forte se encontrava em estado precário, o que seria confirmado pelo padre José de Moraes que, em 1759, ainda tinha encontrado nesse lugar uma bonita e bem idealizada “fortaleza sob a invocação de Santo Antônio, que então se achava quase desfeita pelos embates das ondas por serem as fundações sobre areia mais fáceis de cair que de levantar” (MARQUES, 1970, p. 283). O Governador da Província, Joaquim de Melo, em 21 de janeiro de 1777, relata à Corte que tentou reedificar as ruínas da Fortaleza, mas que não obteve êxito, pois estas vieram abaixo.

Mesmo com todos os problemas estruturais, o lugar era estratégico e vantajoso, não só para a navegação, mas para a defesa da Cidade; por isso, o Ajudante-de-Ordens Luís Antônio Sarmiento de Maia, em 14 de março de 1797, recomendou ao então Governador do Estado, Fernando Antônio de Noronha, que o Reduto de Santo Antônio fosse edificado de pedra e cal. A recomendação foi aceita, mas esta não durou muito, pois, em 14 de julho de 1824, o Tenente da Artilharia Manuel Joaquim Gomes liderou uma revolta contra o governo do Presidente da Província, Miguel Inácio dos Santos Freire (1824-1825), formando uma Junta Temporária que se instalou na fortificação. No dia 17, por ordem da Presidência da Província, os fogos cruzados do Forte de São Luís do Maranhão e do Forte de São Marcos, após causar o incêndio da Casa da Pólvora, sufocaram a rebelião, afugentando os revoltosos (MARQUES, 1970).

A seguir, na Figura 35, tem-se um registro do Forte no ano de 1960.

Figura 35 - Forte de Santo Antônio (1960) contrastando com o mesmo ângulo no ano de 2015



Fonte: IBGE (2010, não paginado) e elaborado pelo autor (2018).

Construído próximo à barra do Porto de São Luís, o Forte Santo Antônio é uma obra de arquitetura militar construída pelos franceses. Apresenta planta baixa aproximadamente circular, constituída por uma muralha construída de pedra lavada e uma plataforma de cantaria (ABRANTES, 2012).

Nas suas instalações, o Forte contém um farol, conhecido como “Farol da Barra”. Marques (1970) assinala que o Farol da Barra tem origem em 26 de junho de 1822, data em que a Comissão Particular de Administração e Interesse da Província convidou oficiais marítimos para que estes dessem parecer a respeito da construção de um farol, na Fortaleza da Ponta D’Areia, que substituiria fogueiras acesas diariamente para a orientação de navegantes.

Sendo positiva a opinião solicitada, o farol começou a ser construído, também para atender à solicitação dos moradores do local que se sentiam incomodados com a sinalização das fogueiras.

Na Figura 36 apresenta-se uma foto do farol.

Figura 36 - Forte da Barra (Ponta D’Areia)



Fonte: Grupamento de Bombeiros Marítimo (2010, não paginado).

Ainda sobre suas instalações, havia no interior do Forte duas construções edificadas pouco distante uma da outra: uma destinava-se à residência do comandante e do destacamento; e a outra ao armazenamento de objetos pertencentes à artilharia. Essas construções estão parcialmente arruinadas pelo tempo. O que ainda pode ser notado, com certa nitidez, são as possantes paredes de cal e pedra, o telhado terminado em beiral e uma perfeita noção de distribuição interna dos compartimentos (ABRANTES, 2012).

O paiol de pólvora é outra obra pertencente ao Forte. Construído a pouca distância da residência do comandante, apresenta uma cobertura constituída por abóbadas de berço. O edifício tinha, originalmente, 22 canhões, embora atualmente só existam 13. Nele foi instalado um farol, a fim de auxiliar na navegação, o Farol da Barra, citado anteriormente. A princípio, o Forte de Santo Antônio era de caráter temporário, passando depois a ser permanente, embora se presuma que a sua construção não tenha sido totalmente concluída. Em 1681, o Governo do Maranhão deu início à construção, com bastante dificuldade em virtude da carência da mão de obra, de pessoas capacitadas e materiais adequados (ABRANTES, 2012).

Em 1975, mais precisamente no dia 6 de agosto, o Forte foi inscrito no Livro do Tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), por se tratar de uma obra militar de grande valor, pertencente à União. Durante muito tempo, o Forte ficou abandonado, e só em 1984 as obras de restauração foram iniciadas, visando à instalação de um Museu Militar, onde seria registrada toda a história militar da cidade. Mas essa intenção não foi concretizada. As obras ficaram paralisadas por um ano devido à falta de recursos financeiros.

Só no ano de 1991 foi possível inaugurar o Forte, que no ano seguinte passou a sediar o Grupamento de Busca e Salvamento do Corpo de Bombeiros Militar do Maranhão que, anos depois, passou a chamar-se “Grupamento de Bombeiros Marítimo” (GBMar). Sua função estratégica é manter seguros os perímetros próximos às praias, bem como guardar a zona marítima das orlas de praias adjacentes.

No ano de 2016 houve a elaboração do projeto arquitetônico e urbanístico de restauração e requalificação da área, elaborado pelo Governo do Estado do Maranhão e de autoria do Arquiteto Hermes Fonseca, juntamente com colaboradores, com início das obras em 2017.

O partido urbanístico adotado objetivou a integração do projeto de restauro do Forte com o tecido urbano da área, em particular ao projeto de urbanização, preservando sua identidade de bem tombado.

O projeto procurou preservar e destacar a edificação, criando um fosso em todo seu perímetro e uma ampla área verde, como pode-se observar na imagem do projeto arquitetônico abaixo.

Figura 37 - Ilustração de Projeto Arquitetônico de Revitalização do Forte de Santo Antônio



Fonte: Fonseca (2013 apud BRITO ([20--?], p. 42).

O projeto também previu a alteração da geometria da via que antes o contornava, afastando-a do forte; com isso, gerando fluidez para o trânsito local e tornando a edificação mais segura. Foram criadas, também, duas áreas de estacionamento com capacidade de 90 veículos e 2 vagas para estacionamento de ônibus de turismo, como se observa na Figura 38, a seguir.

Figura 38 - Foto aérea do Forte de Santo Antônio



Fonte: Couto (2017, não paginado).

Plano Diretor de 1958

Por volta de 1950, a população de São Luís atingia a marca de 70.731 habitantes, e precisava de uma produção imobiliária mais efetiva para resolver os problemas de moradia. A cidade já carecia de uma estratégia de crescimento (COELHO, 2002).

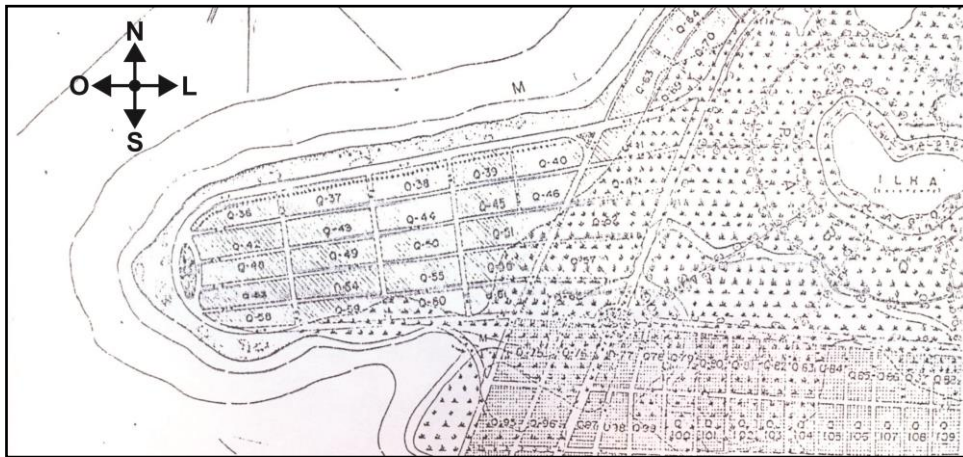
Em 1958, foi elaborado um plano diretor para a cidade chamado “Plano de Extensão da Cidade de São Luís”, da autoria de Ruy Mesquita, então diretor-geral do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Maranhão (DERMA), cujo objetivo era a expansão das ruas, bairros e avenidas da cidade. As condições habitacionais em São Luís na época eram precárias, pois apenas 10% dos domicílios eram servidos de rede de abastecimento de água, cerca de 60% não possuíam sistema de esgoto satisfatório, 55% das residências eram de taipa e 17% eram palafitas. A urbanização da Ponta D’Areia era uma ação que constava no aludido plano (COELHO, 2002).

Para Mesquita (1958), a ligação São Luís-Praias permitiria conservar o Centro Histórico, na medida em que se constatava a sua crescente descaracterização causada por intervenções como a concepção da Avenida Magalhães de Almeida e a construção do edifício do Banco do Estado do Maranhão (BEM). Essas obras foram construídas no local de demolições de edificações de valor histórico.

Em seu plano, Mesquita organizou o crescimento da cidade em duas grandes avenidas que se interligariam à avenida que circulava a cidade (Anel Viário), e este, por sua vez, se interligaria ao Rio Anil através de uma ponte. Essa ponte, na margem do Bairro de São Francisco, deveria seguir uma avenida, unindo a praia de São Marcos até o Tirirical, bairro do atual aeroporto da cidade. De São Marcos, uma estrada à beira-mar ligaria as praias do Calhau, Olho D’Água, Jaguarema e Olho de Porco, ligando-se aos atuais municípios de São José de Ribamar e Paço do Lumiar (PRADO, 2016).

Abaixo, na Figura 39, pode-se observar a proposta de urbanização sugerida na época.

Figura 39 - Proposta do Plano de Urbanização da Ponta D’Areia, em destaque a região da Península



Fonte: Mesquita (1958, p. 8).

Mesquita ainda sugeria uma avenida ligando a Ponta D’Areia à Ponte de São Francisco (atual ponte José Sarney), partindo do Forte de Santo Antônio em direção ao farol de São Marcos. A proposta considerava, ainda, a ideia de aterro das áreas inundadas pelo Igarapé da Jansen, para transformá-lo num grande parque da cidade. Esse parque conteria “pista para bicicleta, excelente arborização, um grande lago artificial e diversões para ambos os sexos e todas as idades, incluindo-se campos de futebol, de voleibol, área para patinação, esqui, hipódromo, área para exposição, circos, etc.” (MESQUITA, 1958, p. 3).

Pelo fato desse plano de 1958 demandar na época grandes obras para a sua viabilização, não chegou a ser implantado; porém, já representava uma referência urbanística ludovicense. Por volta de 1960, o acesso à Ponta D’Areia por veículos era feito no sentido do povoado Vinhais - Ponta do Farol - Ponta D’Areia. A ocupação da área era basicamente de casas de pescadores e alguns bares de praia. Somente em 1970 foi iniciada a construção da ponte que faria a ligação do centro da cidade ao Bairro do São Francisco, obra esta executada pelo Estado (PRADO, 2016).

Abaixo, na Figura 40, apresenta-se uma imagem do Centro Histórico antes da construção da ponte.

Figura 40 - Imagem do Centro Histórico antes da construção da ponte



Fonte: MARANHÃO (1977).

Plano Diretor de 1971

Em 1971, com a implantação do novo Plano Diretor, na administração de Haroldo Tavares, algumas propostas foram evidenciadas, como: a do Anel Viário, que circundaria todo o Centro Histórico; as pontes que ligariam a cidade ao Bairro de São Francisco, ao Bacanga e ao Jaracaty; além de um plano de urbanização da Ponta D’Areia, cujo objetivo era transformá-la em polo turístico e residencial de classe alta, por ser a praia mais próxima do centro histórico (MONTEIRO, 2001).

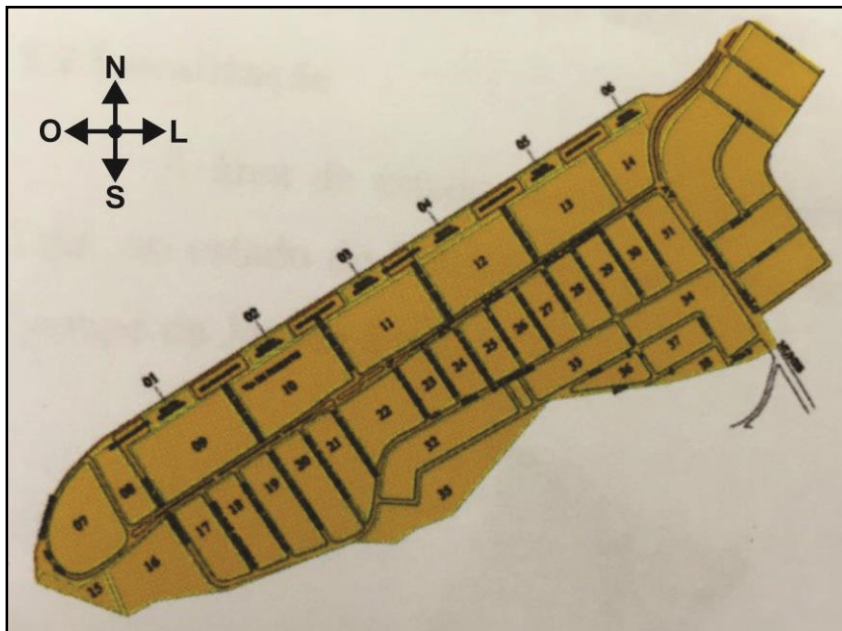
O Plano de urbanização da Ponta D’Areia previa, nas proximidades do Forte de Santo Antônio, um hotel de classe internacional, e considerava “o fracionamento da área em três zonas compreendidas como faixas paralelas à praia” (MARANHÃO, 1977, p. 6), sendo:

- Primeira Zona: destinada à recreação e uso coletivo;
- Segunda Zona: faixa de 120m entre a primeira zona e a avenida, destinada a edifícios residenciais, sobre pilotis, em regime condominial, comércio e serviços comunitários;
- Terceira Zona: entre a avenida e o Igarapé da Jansen, para uso residencial, sob forma de loteamento contínuo.

Um obstáculo para a implementação desse novo plano era a ocupação irregular existente, que até então era formada por bares e casas de veraneio. Assim, a Prefeitura requereu, junto ao Patrimônio Imobiliário da União, a transferência do domínio útil de toda a área para o Estado. Isso

gerou a viabilização do plano, com a desapropriação da área e a conseqüente criação e venda dos lotes resultantes do novo parcelamento. A responsabilidade pela comercialização dos lotes ficou por conta da Sociedade Anônima de Melhoramentos e Urbanismo da Capital (SUCARP), em 1975. Parte destes lotes foi submersa em conseqüência do aterro da Lagoa da Jansen - construção essa que represou as águas da maré, formando uma lagoa com uma superfície de 3,5 km² de espelho d'água (MONTEIRO, 2001). Os proprietários que perderam seus lotes, em decorrência desse aterro, ficaram à espera de uma indenização financeira por parte do Estado. Abaixo, na Figura 41, tem-se a planta de Loteamento previsto para a Península em 1992.

Figura 41 - Loteamento previsto para a Península em 1992



Fonte: SURCAP (apud OLIVEIRA, 2011, p. 38).

A via de ligação entre o Bairro de São Francisco e São Marcos foi construída sobre este aterro do igarapé, para permitir o rápido acesso à Ponta D'Areia. A ligação cidade-praia e o saneamento da bacia do Rio Anil foram de extrema importância para as obras de urbanização, pois estas áreas represadas e alagadas seriam, com o tempo, aterradas para formarem novas ruas, habitações e condomínios de classe econômica média e alta (PRADO, 2016). Abaixo, na Figura 42, segue uma foto aérea do Igarapé da Jansen em 1973, sem o aterro.

Figura 42 - Foto aérea do Igarapé da Jansen em 1973

Fonte: Prado (2016, p. 78).

Inúmeros conjuntos residenciais foram construídos em volta da lagoa, como o da Ponta do Farol e o do Renascença, lançando uma malha viária nova e consolidando aquelas implantadas neste plano diretor. Esses locais não contavam com sistemas de infraestrutura, como a coleta de esgotos; a consequência disso foi o direcionamento das águas servidas para a Lagoa, gerando um ambiente desagradável visualmente e uma poluição extrema.

A inundação, resultante na Lagoa da Jansen, reduziu as ocupações espontâneas; porém, as famílias ali assentadas foram direcionadas para as bordas da lagoa, com vias de acesso e habitações precárias, muitas delas sendo palafitas construídas de madeiras retiradas do próprio manguezal. As condições sanitárias da área de mangue e assentamentos não apresentavam nenhuma infraestrutura como coleta de esgoto, abastecimento de água, etc. (PRADO, 2016).

Período de 1980 a 2000

Com a expansão comercial da cidade, a partir de 1980 os bairros contavam com uma numerosa população, e o do São Francisco, como consequência, foi margeado por ocupações

destinadas à classe menos favorecida economicamente. Com isso, invasões a terrenos inóspitos como regiões alagadiças, áreas embaixo de pontes e mangues, dentre outras, foram realizadas. Assim, a Lagoa da Jansen, junto com a Ilhinha - as “vizinhas pobres” da Península na Ponta D’Areia - foram palco de inúmeras invasões e investimentos imobiliários, formando um interessante contraste urbano. Nesta época, o espelho d’água comportava palafitas que adentravam na Lagoa, ao mesmo tempo em que era iniciada a verticalização da Ponta D’Areia. É desta época, também, a construção do Memorial Bandeira Tribuzzi, do arquiteto Acácio Gil Borsoi.

A ocupação vertical iniciada em 1980 permaneceu restrita a 80 famílias que ocupavam apartamentos residenciais em quatro edifícios, limitados até então em cinco pavimentos sobre pilotis, com vinte apartamentos cada. Essa disposição se manteve até 1995, quando foi iniciada a construção do primeiro edifício dentro do novo Plano Diretor de 1996, que autorizou a ampliação do gabarito para 15 pavimentos (PRADO, 2016, p. 90).

Em 1988, iniciou-se o desejo da transformação da Lagoa em área de lazer, pesca e turismo. Tornou-se um parque ecológico através do projeto de lei nº 037/88 (COELHO, 2002). Apesar deste título, o local continuou sendo foco de inúmeras invasões e especulações imobiliárias, o que consiste num sério problema, visto que esta situação já fugiu do controle das autoridades competentes.

O turismo, que antes era voltado apenas para o centro histórico, começou a crescer em direção à orla marítima próxima à Lagoa e à Península, alavancando a área do ponto de vista comercial e imobiliário. Assim, mesmo com todas as conturbações sociais, o contingente populacional continuou a crescer, gerando novas construções; a Prefeitura não foi capaz de corresponder na mesma velocidade, no que se refere à infraestrutura urbana, agravando-se, assim, os problemas, como falta de pavimentação e provimento de água e esgoto. É importante salientar que o tão almejado crescimento industrial difundido na década de 70 não aconteceu, e o êxodo rural se intensificou, sobretudo, pela falta de políticas públicas.

Em relação à infraestrutura da área, é importante frisar que a Avenida dos Holandeses, que corta a Ponta D’Areia, é um corredor primário de acordo com o Plano Diretor da cidade, e foi pavimentada em 1989 pelo Governador Luís Rocha. Porém, em relação à rede de abastecimento de água e à pavimentação das vias secundárias, só vieram após a Construtora Franere iniciar as obras em parte do bairro.

A água canalizada foi implantada com a parceria dos quatro primeiros edifícios da área. Com a chegada da rede, estendeu-se esse benefício até a invasão local.

A rede de esgoto foi instalada, porém seu lançamento *in natura* ainda ocorreu durante muito tempo na Lagoa da Jansen, apesar da exigência do Ministério Público de obrigar todos os edifícios a possuírem fossas sépticas e tanques biológicos (PRADO, 2016, p. 103).

O fornecimento de água canalizada na área viria somente no ano de 1995. Até essa data, o abastecimento era realizado por meio de poços artesianos, perfurados em cada lote, ou por meio de caminhões-pipa, evidenciando a indiferença do poder público quanto ao assunto, bem como quanto ao saneamento ambiental (PRADO, 2016).

A ocupação da Ponta D’Areia deu-se, basicamente, de duas formas: primeiramente, as ocupações que começaram por volta de 1980, planejadas e reguladas pelos Planos Diretores de 1974, 1981, 1992; e pelas alterações introduzidas em 1996, e outras ocupações espontâneas em volta da lagoa e sobre os manguezais.

O Plano Diretor de 1992, e suas modificações em 1996, permitiram a construção de edifícios de até 15 pavimentos, constituindo, deste modo, um marco importante para a verticalização da área.

Até à década de 1990, o sinal de “*status*” da elite econômica ludovicense era morar em um dos bairros do Calhau ou Olho D’Água, áreas ao norte da Ilha, em relação à Ponta D’Água, considerados locais aprazíveis, porém, sem infraestrutura de abastecimento de água e coleta de esgoto. Além disso, a praia da Ponta D’Areia era a mais poluída da cidade (infelizmente, continua sendo), e recebia aos finais de semana um grande contingente da população, por ser a praia mais próxima do centro e a primeira a receber sistema de transporte coletivo, gerando aspectos negativos como arruaças e desordens, sendo servida por bares com baixo nível de qualidade e higiene. A parte considerada “nobre”, como Calhau e Olho D’Água, pertence a uma cota de nível mais elevada em relação à praia, e era composta por casas de alto padrão (continua sendo), também próximos à praia, tornando-se, contudo, um local mais exclusivo. “Enquanto o isolamento daqueles bairros se concretiza pela exclusividade da localização de terrenos e de topografia elevada, na Ponta D’Areia esta exclusividade se dá pela verticalização”. (PRADO, 2016, p. 90).

Após o ano de 2000, com o início das obras da Lagoa da Jansen, boa parte da população que vivia em palafitas ao redor da lagoa foi deslocada para outras áreas (inclusive para a Ilhinha), para liberar o entorno para as obras de urbanização; em 2001, esta área viria a receber o título de “Parque Urbanizado”.

Dias atuais

É interessante frisar que, com o crescimento demográfico, as invasões de terra, a especulação imobiliária, o incentivo do poder público, e até com as pressões econômicas, toda a área do bairro foi transformada, restando como elemento natural apenas o mar.

Devido à alta amplitude da maré, as praias formam um belo local para atividades físicas, recreação e lazer, pois durante o início da vazante é comum a prática de instalação de traves de futebol na areia para marcar o “gol”, e, assim, delimitar o campo.

Com o passar do tempo, a areia bem fina, que antes estava molhada, vai ficando seca e fazendo com que as traves adquiram resistência no solo, gerando campos de futebol ao longo da praia. Ao subir a maré, as traves são retiradas. Não só o futebol é praticado, como também aulas de ginástica e algumas outras modalidades esportivas que podem ser realizadas ao ar livre.

As praias são, atualmente, os principais espaços livres públicos de lazer da população ludovicense, como se pode observar na Figura 43.

Figura 43 - Atividade muito comum nas praias de São Luís: o Futebol ao fundo



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Até ao ano de 2013, a área não contava com nenhum espaço público digno e comparável às unidades habitacionais. Apenas no ano de 2014, com a construção do Espigão Costeiro, verificou-se uma preocupação no que se refere a espaços públicos e equipamentos urbanos na área. Até então, a classe mais favorecida economicamente encontrava-se “presa” em suas edificações, isolada em apartamentos de alto luxo, e não usufruindo da cidade. Na área

encontrava-se apenas um clube social recreativo particular - o late Clube -, e o Memorial Bandeira Tribuzzi, jogado ao abandono e à permanente erosão causada pelo avanço do mar.

A obra do Espigão, orçada em R\$ 32 milhões¹⁷, foi iniciada em abril de 2011. Com a extensão do quebra-mar, foi inaugurada e totalmente urbanizada em novembro de 2014. A sua construção era fator de sobrevivência da área, pois a cada ano a erosão, provocada pela força das correntes marítimas, proporcionava uma vasta degradação na ponta da Península, como demonstrado na Figura 44.

Figura 44 - Erosão na ponta da área da Península na década de 1990



Fonte: Abrantes (2012, p. 7).

O Espigão Costeiro foi construído, então, para recompôr uma faixa de praia, conter o avanço da erosão, bem como para desassoreamento de canais de navegação na Baía de São Marcos. O Memorial Bandeira Tribuzzi, instalado próximo ao Espigão, foi convertido em Centro Cultural. Como parte da urbanização, o espaço no entorno do Espigão Costeiro ganhou quiosques de conveniência, bancos de praça e um grande calçadão que pode ser utilizado para práticas esportivas, como ciclismo, corridas e caminhadas.

O espaço incluiu a construção de um deck de madeira reaproveitada e palmeiras imperiais como item de ornamentação, além de iluminação, pavimentação, fixação de proteção lateral, locais para coleta de lixo, pontos de observação (um mirante, na parte mais extrema do Espigão), entre outros espaços paisagísticos. A área ganhou um novo pavimento, ciclovia e a avenida

¹⁷ Valor transformado em € no mês de dezembro do ano de 2018: € 11.780.000,00.

principal da península foi restaurada e revitalizada, além de oferecer a prática da pesca esportiva na área.

A expressão “Península da Ponta D’Areia”, foi e está sendo muito utilizada pelo mercado imobiliário, de modo a alavancar ainda mais o preço do m² de construção da área, pois a expressão “morar na Península” gera uma posição social de destaque na cidade, elevando, assim, o famoso status social.

Com todas as obras de revitalização urbana realizadas pelas esferas Municipal e Estadual na Península, incluindo o Forte de Santo Antônio (descrito anteriormente), juntamente com os grandes empreendimentos imobiliários de elevado padrão, pode-se concluir que houve um direcionamento do mercado imobiliário para a situação de elevado padrão na área, fomentando a situação de contraste urbano com o seu território adjacente - a Ilhinha: um dos fatores da primeira hipótese da pesquisa.

Ao observar a Figura 45, nota-se a vegetação de mangue como divisor natural entre a Península e a Ilhinha. Pode-se presenciar, também, o aumento de ocupações irregulares assinaladas na ilustração em decorrência do Residencial Ana Jansen, como iremos discorrer adiante¹⁸. A definição de uma “península”, que se caracteriza pelo seu cerco de água por todos os lados (exceto por um), pode ser desconfigurado no local caso essas ocupações irregulares amplifiquem seu território de existência. Daí surge uma nova questão: será que essas ocupações irregulares provenientes dos arredores da Ilhinha chegarão ao lado da Península?

Figura 45 - A vegetação de mangue como divisor natural entre a Península e Ilhinha



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

¹⁸ Ver capítulo III.3.1

III.1.2 Características específicas da Península, de acordo com o Plano Diretor da Cidade

De acordo com o atual Plano Diretor da Cidade de São Luís, que rege sobre o Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo em São Luís, a área da Península é dividida em 4 zonas distintas, como pode-se observar na Figura 46 abaixo: Corredor Primário (CP), Zona Turística 2 (ZT2), Zona Residencial 2 (ZR2) e Zona de Proteção Ambiental 2 (ZPA2). Cada área apresenta características e exigências próprias, no que se refere ao uso e ocupação do solo urbano.

Figura 46 - Vista aérea da Península da Ponta D'Areia e suas divisões em Zonas, de acordo com o Plano Diretor da Cidade de São Luís – MA.



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

O Corredor Primário está presente na avenida principal da Península - Avenida Doutor Jackson Kleper Lago -, dividindo a área em duas partes: na parte Norte tem-se a ZT2, formada por edificações de alto valor econômico, com habitações multifamiliares de média e alta renda; e na parte Sul a ZR2, constituída por baixa ocupação, com intensificada construção de edifícios multifamiliares e hotéis. Torna-se importante ressaltar que essas áreas possuem gabarito de construção diferenciado, como seja: ao Norte (ZT2) são permitidas edificações de até 15 pavimentos; ao Sul (ZR2) apenas 8 pavimentos; e, na própria Avenida Dr. Jackson Kleper Lago (CP), o gabarito máximo de 12 pavimentos.

Essa diferença em relação ao gabarito das edificações é devido à legislação urbana do Município. Os lotes nesta zona, destinados a usos que não sejam de hospedagem, que teoricamente deveriam ter um gabarito máximo de 12 pavimentos, podem, entretanto, como destaca o Plano Diretor da cidade que regula a implantação de Operações Urbanas em São Luís, possuir um acréscimo de 3 pavimentos em seu gabarito na ZT2, mediante a obrigação deste em financiar infraestrutura e melhoramentos urbanos na cidade.

Encontra-se, também, na área uma ZPA2, cujos limites, segundo a legislação, estão compreendidos pelo seguinte: área do entorno das bacias hidrográficas, correntes, rios, riachos, pontes, lagos e lagoas periodicamente inundáveis pela própria bacia ou marés, dispostos em todo o território municipal, fechando o perímetro (SÃO LUÍS, 2006). Sendo assim, é considerado de preservação ambiental todo o interior e uma faixa externa de 50m, a partir de suas margens. É importante ressaltar que, consoante ao art. 83 da Lei nº 3.253, nesta zona (ZPA2) são permitidos projetos voltados à recreação e ao lazer público.

Com base nestas considerações, nota-se uma diversidade de empreendimentos imobiliários na região que, de acordo com a localização da obra, estes ficam obrigados ao atendimento de critérios de suma importância no andamento do projeto arquitetônico legal.

Devido a esta situação, presencia-se uma grande diversidade em relação às metragens de apartamentos, gabaritos, área total máxima edificada, área livre mínima do lote, entre outros indicadores.

III.1.3 Pontos positivos e negativos da Península na Ponta D'Areia

A região da Península na Ponta D'Areia, além de uma localização estratégica na cidade, apresenta uma boa qualidade de vida com a presença do Espigão Costeiro, se tornando um ponto turístico em São Luís. Com o incremento do número de turistas e visitantes que chegam ao local devido a obra de urbanização, a região se tornou segura, contando sempre com contingente policial fixo.

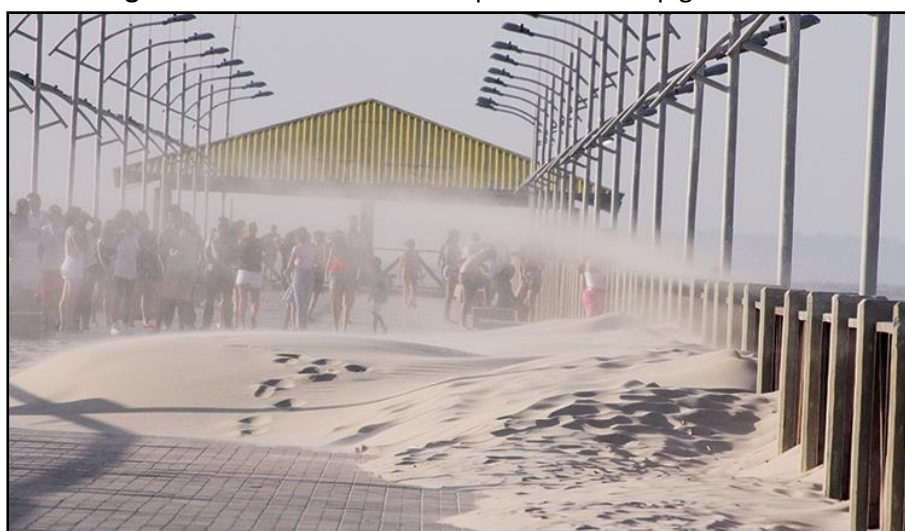
A presença de edifícios multifamiliares de médio e alto padrão contribuem para o alto valor do m² construído na região, sendo atualmente o mais caro da cidade.

Por outro lado, o Espigão Costeiro já começa a causar alterações na orla da praia da Ponta D'Areia, resultando num aumento da faixa de areia e diminuindo o avanço da erosão na Península. Como resultado, a passarela do Espigão sofre com a invasão de areia, dificultando a circulação de pedestres, como se observa na Figura 47.

Outro ponto deficitário na área é que não há rede de esgoto suficiente para a totalidade de efluentes que são emitidos na região. Em setembro de 2017 foi emitido pela Justiça a proibição para novos atestados de viabilidade técnica emitidos pela Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão (CAEMA), gerando, assim, mesmo que momentaneamente, o impedimento de novas construções na área (FURTADO, 2017).

Espera-se, com isso, que a CAEMA regularize e amplie seu serviço de fornecimento de água e coleta de esgoto na região.

Figura 47 - Invasão da areia na passarela do Espigão Costeiro



Fonte: O Estado.MA (2015, não paginado).

Durante o período de chuvas na cidade (janeiro a julho) este problema fica evidente quando se transita nas ruas da Península e chega a encontrar esgoto a céu aberto: a água que é proveniente das chuvas se mistura ao esgoto e é despejada direto no mangue, que além de provocar um dano ao meio ambiente, gera um mau cheiro para quem ali transita.

III.1.4 Dados socioeconômicos

Os dados mostram que, no ano de 2010 (dados mais recentes do IBGE), a Península possuía um total de 404 domicílios particulares permanentes, em uma área de 577.374,66 m². Um total de 1.314 pessoas residia nesses imóveis. Havia abastecimento de água tratada em 387 domicílios (95,79%), 2 deles (0,5%) usavam poço ou nascente, e 15 (3,71%) utilizavam outra forma.

Dentre os 404 domicílios particulares permanentes, 395 deles, ou seja, 97,78% tinham acesso à rede geral de esgoto, 3 (0,75%) usavam fossa séptica, 2 (0,49%) fossa rudimentar, 2

(0,49%) apresentavam outro tipo de escoadouro e 2 utilizavam (0,49%) rio, lago ou mar. O lixo era coletado em 99,49% dos domicílios.

A maioria dos habitantes recebia mais de 5 salários mínimos. Essa condição denota o bom estado das habitações na área. Um dado interessante, que serve para confirmar esta referência, é que 15,35% dos habitantes recebiam mais de 20 salários mínimos. A área analisada possui 98,76% da população residente alfabetizada, e um bom contingente com alto nível de escolaridade.

Evidencia-se, também, uma característica que, como será visto, é similar à área da Ilhinha: o fato de serem moradores do sexo feminino os responsáveis pela maioria dos domicílios permanentes. A faixa etária predominante na área analisada é adulta, de 30 a 59 anos. As pessoas com mais de 60 anos alcançam o índice de 23,76% da população residente total. A proporção de jovens de 18 a 29 anos representa apenas 11,88%.

Abaixo, no Quadro 2, tem-se a compilação do encontrado na área da Península.

Quadro 2 - Dados socioeconômicos da Península

ÁREA DO BAIRRO EM M² PENÍNSULA		577.374,66m ²			
DOMICÍLIOS					
Domicílios particulares permanentes			Pessoas residentes nestes imóveis		
404			1.314		
ABASTECIMENTO DE ÁGUA/OUTRAS FORMAS (domicílios particulares permanentes)					
Rede Geral		Poço ou Nascente		Outra Forma	
387 (95,79%)		02 (0,5%)		15 (3,71%)	
DOMICÍLIOS COM ESGOTAMENTO SANITÁRIO - OUTROS DESTINOS (domicílios particulares permanentes)					
Rede Geral	Fossa Séptica	Fossa Rudimentar	Vala	Rio, Lago, Mar	Outro Escoadouro
395 (97,78%)	03 (0,75%)	02 (0,49%)	00 (0,00%)	02 (0,49%)	02 (0,49%)
TOTAL		404			
RENDA					
A maioria dos habitantes recebe mais de 05 salários mínimos					
15,35% dos habitantes recebem mais de 20 salários mínimos					
NÍVEL DE ESCOLARIDADE					
98,76% da população residente é alfabetizada					
FAIXA ETÁRIA					
Predominante: Adulta de 30 a 59 anos					
23,76% corresponde às pessoas com mais de 60 anos					
11,88% corresponde aos jovens entre 18 e 29 anos					

Fonte: Adaptado de IBGE (2010, não paginado).

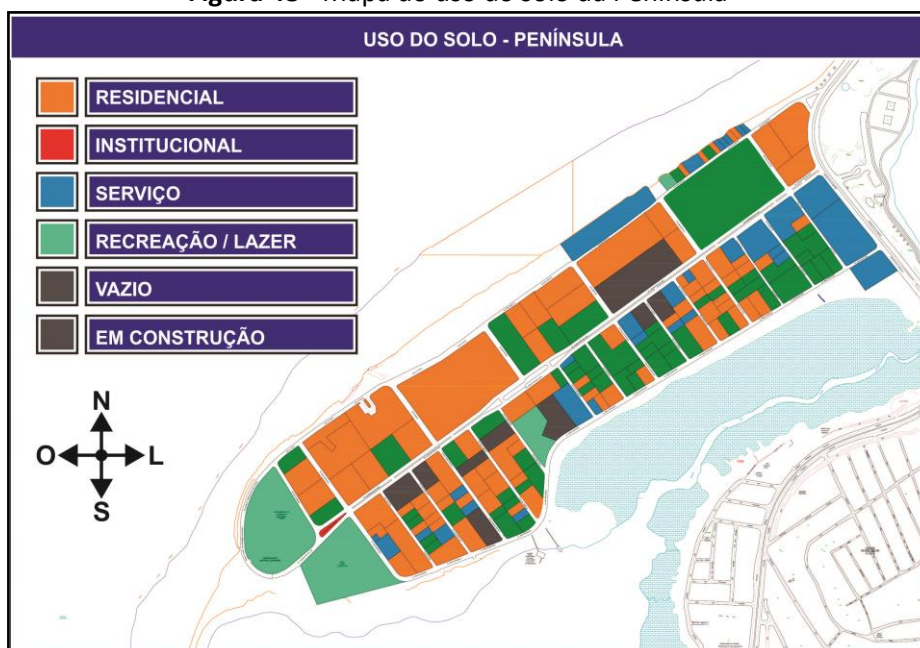
III.1.5 Uso do Solo

Na área observa-se uma predominância de uso residencial. Os serviços encontrados são pontuais, embora estejam crescendo a cada ano, não estando situados muito próximos uns aos outros, e resumem-se a: hotéis, escritórios, salão de beleza, imobiliária, clube de recreação, bares, restaurantes e o grupamento de bombeiros marítimos.

A grande deficiência é a inexistência de espaços comerciais chamados de “comércio de vizinhança” (padarias, farmácias, conveniências, dentre outros). Apenas no final do ano de 2016 houve um surgimento de comércios na região, como duas padarias que atendem como loja de conveniência, bem como a instalação de algumas lanchonetes e bares.

Outro ponto a considerar é a existência relativamente grande de espaços ainda vazios. Estes representam lotes com cobertura vegetal, como pode-se observar na Figura 48.

Figura 48 - Mapa do uso do solo da Península



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Ao analisar o gabarito das edificações, pode-se verificar que há uma clara diferença entre os dois lados da Avenida Dr. Jackson Kepler Lago: do lado sul há uma maior quantidade de quarteirões e a predominância de casas, com gabarito variando entre um e dois pavimentos, salvo alguns poucos lotes, em que se observa a construção de 35 edifícios.

Do lado norte, a predominância é de edifícios multifamiliares, com até 15 pavimentos, existindo ainda muitos lotes em obra. Percebe-se, com isso, uma distinção clara entre as diferentes zonas da Península, como já foi abordado anteriormente.

A ocupação dos lotes que estão na margem da Avenida Dr. Jackson Kepler Lago, por serem CP, de acordo com o Plano Diretor da cidade, podem ter até 12 pavimentos.

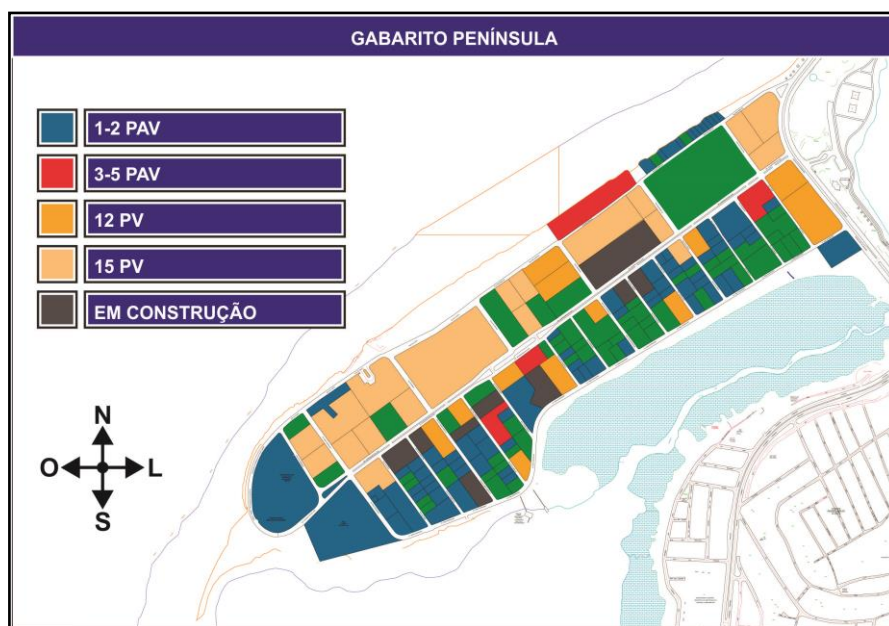
Com relação ao padrão de ocupação do solo, percebe-se que a Península é caracterizada por uma ocupação regular, habitada por uma população de renda média e alta, e com bom nível de escolaridade.

Segundo o art. 36 da Lei nº 4.669, referente ao Plano Diretor de São Luís (2006, p. 16), esta região é definida como Macrozona de Consolidação 1, caracterizada por:

[...] espaços urbanos com potencial para adensamento e verticalização, possuem certa qualidade urbanística, embora apresentem infra-estrutura incompleta, são valorizados no mercado imobiliário pela facilidade de acesso, pelo potencial paisagístico e ambiental, sendo atrativas para novos investimentos públicos e privados.

Esta definição é bem representativa da realidade da Ponta D’Areia, ressaltando-se que este potencial paisagístico e valorização imobiliária vêm sendo utilizados prioritariamente para atrair investimentos de alto padrão.

Figura 49 - Mapa de ocupação do solo da Península



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

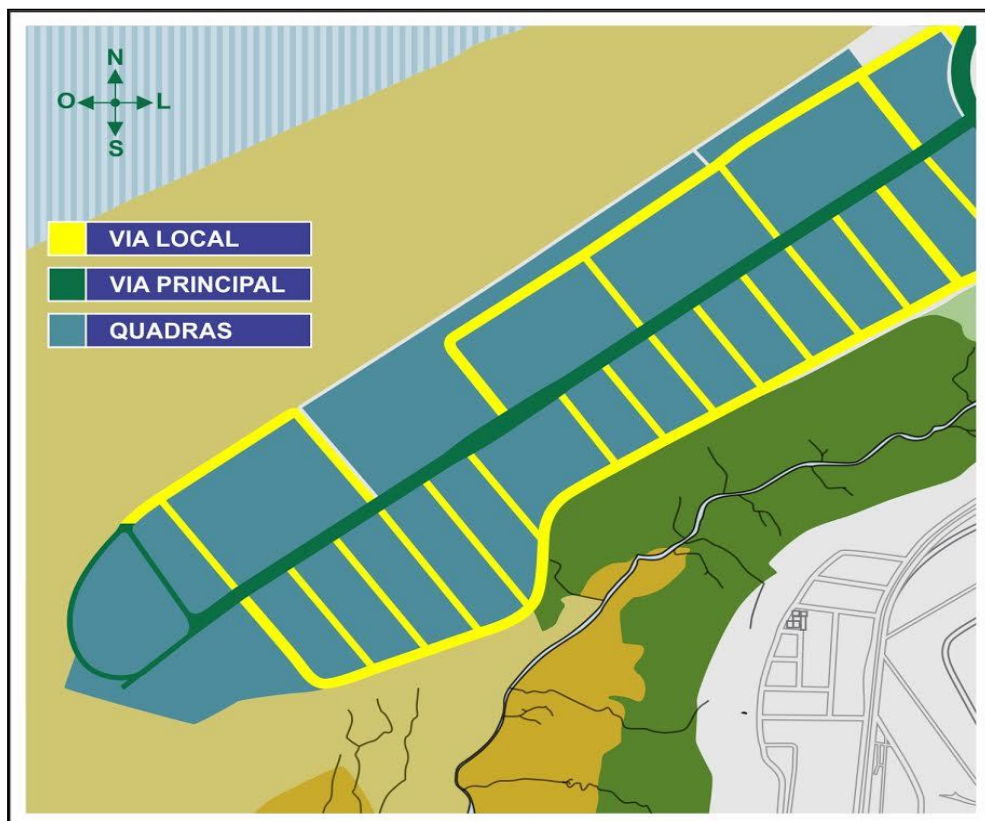
III.1.6 Hierarquia viária e transporte

A Península possui no seu traçado urbano apenas uma avenida principal, representada pela Avenida Dr. Jackson Kepler Lago. Esta avenida localiza-se centralizada na área de estudo, sendo a distância dela às extremidades de, aproximadamente, 1.500 m.

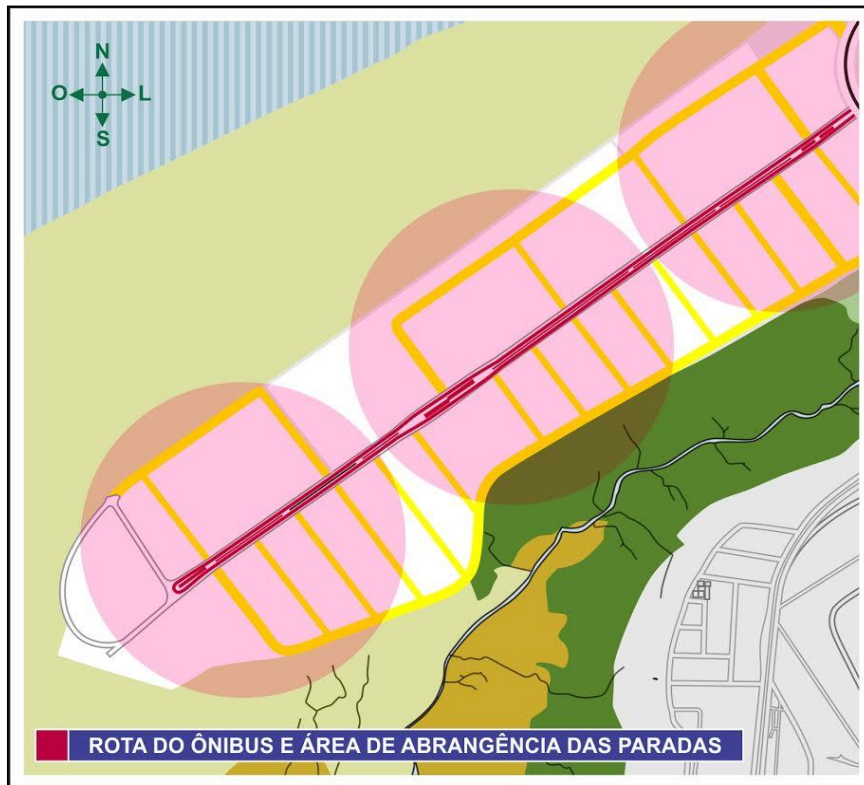
As ruas perpendiculares à avenida, e que dão acesso a todos os 24 quarteirões, são ruas de caráter local, com pequena largura, em torno de 7,5 m, conferindo a cada uma delas uma escala humana, como na Figura 50, a seguir.

A Avenida Dr. Jackson Kepler Lago é retilínea e, portanto, muito propícia para tratamentos paisagísticos que valorizem a perspectiva. Além disso, alguns trechos nas laterais poderiam proporcionar, através de espaços de transparências, a ligação com as praias, por um lado, e com o mangue, pelo outro. Entretanto, esta potencialidade não é explorada. Apesar da falta de valorização da avenida como recurso paisagístico, ela está em boas condições de trafegabilidade, o que se deve à sua pouca utilização, visto que quem trafega por ela, além de moradores, é quem precisa estar especialmente neste local ou se dirige à visitação do Espigão Costeiro.

Figura 50 - Mapa de hierarquia viária da Península



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Figura 51 - Mapa de parada de ônibus e sua abrangência da Península

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Com relação ao transporte público, verifica-se uma precariedade de linhas de autocarro, pois a única que percorre a extremidade da Ponta D'Areia é a Terminal Praia Grande - Cohama, ocasionando a demora e a rápida lotação do autocarro. Sua rota inicia-se na Avenida Dr. Jackson Kepler Lago, e vai até o retorno em frente ao late Clube, voltando em direção à Lagoa da Jansen. Apesar do percurso ser apenas na Avenida Principal, acredita-se ser suficiente para atender toda a região, visto que o raio de abrangência das paradas se adequa ao aconselhado pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), de 250 m, como ilustrado na Figura 51.

Foi observado que, em todo o recorte do estudo, não existem paradas de ônibus demarcadas, não há sinalização, nem estrutura física de abrigo. Não foi verificada também a existência de ciclovias. As pessoas que utilizam a bicicleta pedalam pela própria avenida, em meio aos carros. Nas calçadas não existem rampas de acesso, há falta de sinalização adequada, as vias não possuem faixa de pedestres, há uso de material inadequado nas calçadas e presença de obstáculos. Apenas o Espigão Costeiro foge à regra, dispondo dos elementos necessários.

Sendo assim, pode-se afirmar que, apesar de ser um bairro nobre da cidade, a Ponta D'Areia ainda sofre com a falta de cumprimento de diretrizes (acessibilidade e plano de ciclovias,

por exemplo); conseqüentemente, a mobilidade dos cidadãos fica prejudicada devido à falta de acessibilidade aos portadores de necessidades especiais e à deficiência do transporte público. Não se percebe, também, a possibilidade de utilização adequada de outros meios de transporte como a bicicleta, devido à falta de infraestrutura e segurança aos ciclistas. Carros e motos são os mais priorizados.

III.1.7 Densidade Demográfica - Península e Ilhinha

Um dos conceitos mais utilizados nos estudos sobre a dinâmica das populações é o da densidade demográfica. Esse dado possibilita mensurar a distribuição da população residente em um determinado território, permitindo a verificação das áreas mais e menos povoadas.

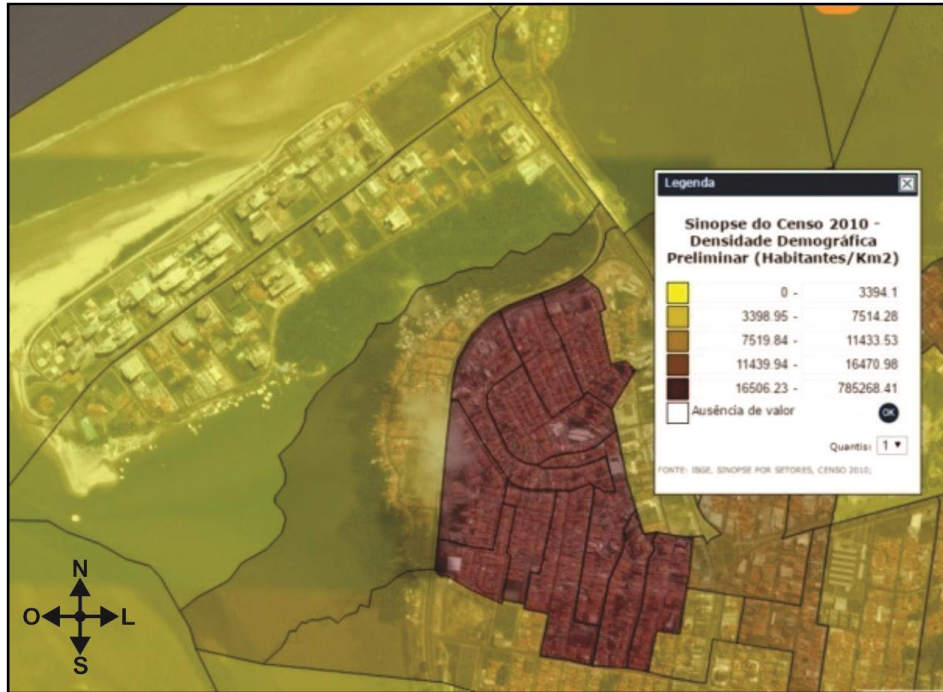
Analisando este dado das áreas, apontado pelo Censo do IBGE (2010), como mostra a Tabela 3, tem-se:

Tabela 3 - Comparativo da densidade demográfica Península e Ilhinha

DENSIDADE DEMOGRÁFICA	PENÍNSULA	ILHINHA
Área (m ²)	577.374,66 m ²	518.617,30 m ²
Número de habitantes	1.314	6.901
Habitantes / km ²	2.277,72	13.271,15

Fonte: Adaptado de IBGE (2010, não paginado).

Observa-se que, enquanto na Península existem quase 2.277 habitantes/km², na Ilhinha há mais de 13.000 habitantes/km². Na Figura 52, a seguir, fica bem evidenciada essa diferença pela intensidade da cor que existe entre as áreas. Vários fatores contribuem para este elevado número populacional na Ilhinha, como sua localização estratégica e também a esperança de uma fonte de renda por parte desses moradores em decorrência da proximidade com a Península, pois esperam ser absorvidos por alguma atividade econômica que não exija mão de obra especializada. Estabelece-se aqui uma relação de trabalho importante com a vizinha Península.

Figura 52 - Densidade Demográfica da Ilhinha e Península

Fonte: Adaptado de IBGE (2010, não paginado).

O número de habitantes extremamente alto na Ilhinha gera carência de habitações, degradação do meio ambiente, ocupações irregulares, entre outros efeitos negativos.

III.1.8 Tabela com nível de transformação da Península

Para um melhor entendimento sobre os fatores analisados como foco da pesquisa (Península e Ilhinha), elaboraram-se as Tabelas 4 e 5, onde se atribui o valor 1 (baixo), 2 (intermediário) e 3 (elevado).

Esses valores representam o nível de transformação na área da Península em relação à história e evolução urbana, ao Plano Diretor da cidade, aos dados socioeconômicos, ao uso e ocupação do solo, sua hierarquia viária e sua densidade demográfica.

Tabela 4 - Valores de referência

Nível de Transformação	Valor
Elevado	3
Intermediário	2
Baixo	1

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Tabela 5 - Nível de transformação na Península

Fatores Analisados	Nível de Transformação
História e evolução urbana	1
Características de acordo com o Plano Diretor da cidade	3
Dados socioeconômicos	1
Uso e ocupação do solo	1
Hierarquia viária e Transporte	1
Densidade demográfica	1

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

A história e evolução urbana, desde o nascimento da Península, apresenta pouca transformação (nível 1), pois ainda exhibe seu traçado urbano original.

Seguindo o Plano Diretor da cidade, a área conta com 4 zonas distintas. Há uma diversidade de zonas em pouca extensão territorial, sendo assim, optou-se por um nível alto de transformação (nível 3), visto que, no primeiro Plano Diretor da Cidade de São Luís, a região da Península era apenas Zona Turística.

Ao longo do tempo não houve um histórico de transformação em relação ao nível socioeconômico da Península. Antes, era local de casas de veraneio, e atualmente continua sendo um local com residências e edifícios de médio e alto padrão. Dessa forma, atribuiu-se o nível 1 de transformação.

Em relação ao uso, ocupação do solo e hierarquia viária, houve limitada transformação desde o seu loteamento original, como foi dito anteriormente no item “História e evolução urbana”, contribuindo para um valor baixo em nível de transformação (nível 1).

A Densidade demográfica na área da Península registrava valores baixos e até insignificantes, gerando nível mínimo de transformação (nível 1).

III.2 O BAIRRO DE SÃO FRANCISCO

Para entender a formação da Ilhinha, é de extrema importância compreender a formação de bairros adjacentes como a Ponta D'Areia (visto anteriormente) e São Francisco, sobre o qual se discorre agora:

- **Data de Origem:** 1615.
- **Formação:** Bairro planejado.
- **Localização do bairro:** O bairro fica entre o Rio Anil, a Lagoa da Jansen e o bairro do Renascença, como se pode verificar na Figura 53.

Figura 53 - Localização do Bairro do São Francisco e adjacências



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

III.2.1 História e evolução urbana

Consta que a construção da Fortaleza de São Francisco, em 1º de novembro de 1615, se deu no governo do capitão português Alexandre de Moura, responsável pela expulsão das tropas francesas deste território, nesse mesmo ano.

Marques (1970) afirma que o referido capitão mandou construir na Ponta de São Francisco um forte de pau-a-pique, e que, no dia seguinte à construção, as tropas invasoras, chefiadas pelo general La Ravardière, se renderam, assinando, assim, um termo de entrega. Ressalta, ainda o

historiador, que é provável que a fortaleza, a partir desse momento, tenha sido construída aos poucos, ao longo de anos, e que no seu início a chamaram de “Forte do Sardinha”, nome do regente ou diretor responsável pelas obras da guarnição.

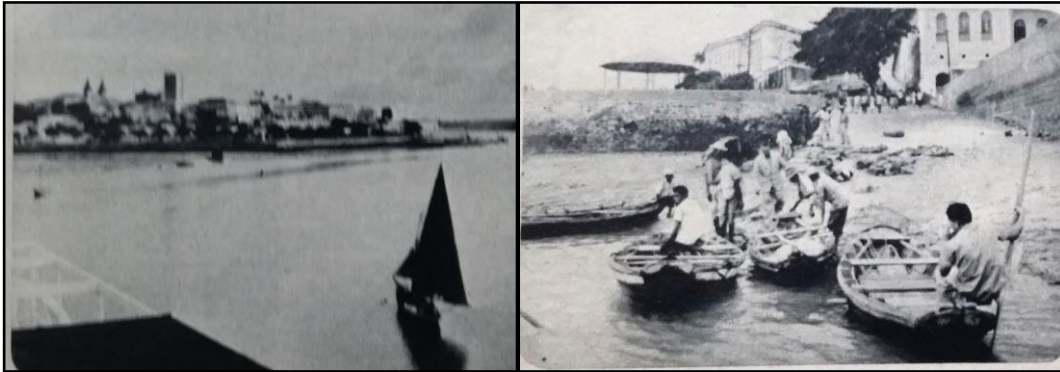
Encontraram-se notícias da Fortaleza de São Francisco posteriormente, em 1716, quando o Governador e Capitão-Geral da Província, Cristóvão da Costa Freire, designou uma comissão para avaliar a situação desse posto de segurança. A comissão constatou que a referida fortaleza estava em situação precária em virtude das grandes correntezas que banhavam a localidade, e que a solução era “só fazendo-se de novo e de cantaria vinda do reino e que fosse tirando da dita fortaleza todas as armas e munições para se não perderem” (MARQUES, 1970, p. 281).

Depois do parecer do Conselho Ultramarino, o Rei de Portugal Dom João V autoriza a construção de uma fortaleza na Ponta de São Francisco. Em 28 de agosto de 1720, a primeira pedra da construção foi lançada (CURVELO-MATOS, 2014).

Segundo Meireles (1980) e Marques (1970), o Forte de São Francisco, feito para auxiliar na defesa da Capitania, foi reformado no governo de Joaquim de Melo e Póvoas. Em 15 de abril de 1762, o referido governador encaminha ofício ao Marquês de Pombal, informando a precária situação da fortaleza, além do fato de que esta deveria ser reparada, caso contrário, não serviria mais à função de guardar a cidade. Posteriormente, aparecem notícias dessa edificação em 21 de março de 1797, quando o governador é informado de que a fortaleza estava desarmada e não tinha mais nenhuma função.

Padroeiro da paz, São Francisco acabou escolhido como santo protetor da comunidade de pescadores, que deu origem ao Bairro de São Francisco. A comunidade já existia antes da construção da Ponte José Sarney, na década de 60, e era ocupado por pescadores, pequenos comerciantes e lavradores, que viviam em condições relativamente simples. Não havia água encanada, energia elétrica e esgoto (BARROS, 2001). No ano de 1971 foi criada a paróquia de São Francisco de Assis. Desde então, são realizadas, anualmente, homenagens ao santo (CURVELO-MATOS, 2014).

Antes da construção da ponte, havia um fluxo de canoas transportando pessoas e mercadorias. Os moradores chamavam a esse percurso de “travessias”, como ilustra na Figura 54.

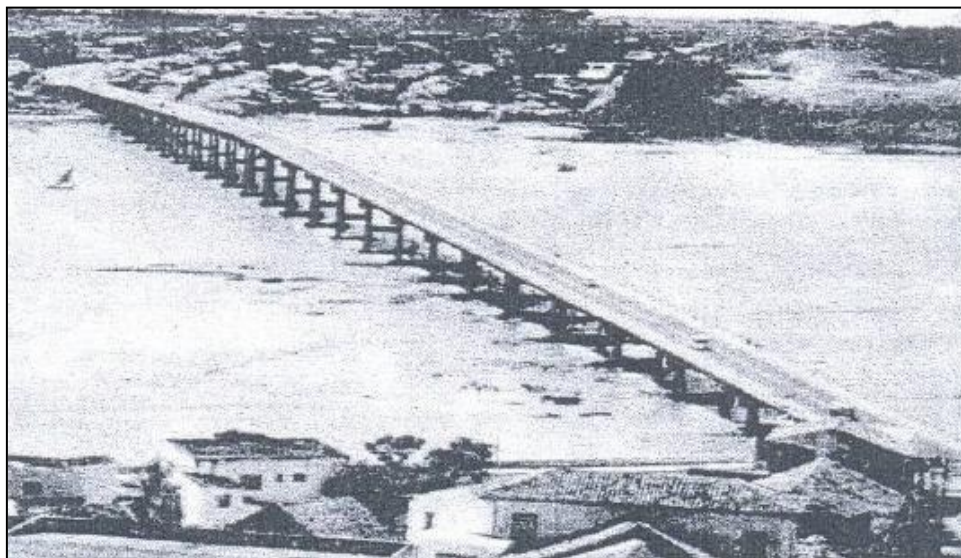
Figura 54 - Travessias antes das pontes

Fonte: Revista Manchete (1977, p. 229).

As travessias representavam o acesso dessa população a uma série de produtos. Elas eram a ligação com o moderno, sendo este presente somente do outro lado da ilha. Os comerciantes eram os principais responsáveis pela manutenção de um intercâmbio com outras áreas da cidade. Eles compravam produtos que eram levados ao porto da Praia Grande em carroças, para serem embarcados e transportados para o outro lado. Algumas mercadorias, como materiais de construção, eram difíceis de serem transportadas, por isso boa parte das casas eram feitas de taipa (BARROS, 2001).

Como não havia hospitais e farmácias, quando alguém adoecia todos cooperavam para facilitar o transporte do doente. Não existiam escolas na área. As crianças que estudavam tinham que atravessar de canoa para São Luís. Muitas vezes só retornavam tarde da noite. Além dessas necessidades, havia os prazeres clandestinos que vinham da cidade, como algumas prostitutas que atravessavam a barco e animavam as poucas casas noturnas do bairro (BARROS, 2001).

A Ponte de São Francisco foi inaugurada em 1969 pelo então Governador José Sarney, para melhorar a expansão da cidade, como já foi dito anteriormente. Abaixo, na Figura 55, segue uma foto da ponte no ano de 1970.

Figura 55 - Ponte Governador José Sarney em 1970

Fonte: Pereira e Alcântara Jr. (2017, não paginado).

Com a construção da ponte, os moradores que ocupavam o núcleo central do bairro foram indenizados pelo Estado para deixarem a área. No lugar das suas casas foi construída a Avenida Marechal Castelo Branco e, em pouco tempo, o Bairro de São Francisco foi ocupado por residências de classe média e prédios comerciais (BARROS, 2001).

Como visto anteriormente, na década de 1970, o aterramento para a ligação dos bairros São Francisco e Ponta D’Areia destruiu o igarapé da Jansen, facilitando, dessa forma, o acesso às praias. Deste aterramento, formou-se a Lagoa da Jansen que, em 2001, recebeu obras de infraestrutura para o lazer e turismo, o que agregou valor a um dos bairros adjacentes: o Bairro Renascença II, caracterizado pelo adensamento de prédios verticais residenciais e comerciais. Na Figura 56 ilustra-se a real situação da verticalização do Renascença II.

Figura 56 - Vista Panorâmica da verticalização do Renascença II

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Na área da Lagoa da Jansen, as modificações da paisagem são marcadas por fortes discrepâncias sociais, iniciadas com a ocupação desordenada das áreas de mangues da “Ilhinha”, continuadas com a construção da Avenida Maestro João Nunes, dos conjuntos residenciais Renascença I e II e Ponta do Farol. A construção desses conjuntos e de estruturas urbanas complementares adjacentes, como shoppings e empreendimentos comerciais, motivou a especulação imobiliária voltada às classes mais abastadas da sociedade, que se sobrepõem às classes menos favorecidas, que habitam os pequenos casebres. Abaixo, na Figura 57, há uma vista já de contrastes na década de 1990.

Figura 57 - Foto aérea da Lagoa da Jansen e arredores (Península e Ilhinha) em 1990



Fonte: Dados da Pesquisa (2018).

III.3 O BAIRRO DA ILHINHA

- **Data de Origem:** 1970.
- **Formação:** Ocupação espontânea.
- **Localização do bairro:** O bairro fica entre: o Rio Anil, a Ponta D’Areia, o Bairro de São Francisco e a Lagoa da Jansen.

III.3.1 História e evolução urbana

Com a sua população oriunda principalmente das áreas rurais do Maranhão, e também pela desvalorização do trabalho de travessia do Rio Anil, feito pelos canoeiros em virtude da construção da ponte, o processo de crescimento espontâneo e a ocupação irregular da Ilhinha refletem uma das principais características de uma proliferação de assentamentos informais que aconteceram no município.

Nesta ótica de consolidação territorial migratória, tem-se como os seus primeiros moradores, pescadores que moravam com suas famílias e sobreviviam da pesca nos mangues próximos (LONGUI, 2007).

Com a construção do canal na Baía de São Marcos, na década de 80, a terra retirada do fundo do mar para aprofundar o canal pela draga, foi sendo alocada onde hoje se encontra a Ilhinha, aterrando uma grande área de mangue e facilitando a sua expansão em direção à Baía de São Marcos, proporcionando uma área cada vez maior.

O surgimento da Ilhinha está intimamente relacionado ao aterro da Ponta D’Areia e ao represamento do Igarapé da Jansen em 1970, pois foi a partir dessas duas obras que houve o surgimento da Lagoa da Jansen e, também, da Av. Maestro João Nunes. A área de maré/mangue, que fica intermediária entre a Lagoa da Jansen, o Bairro da Ponta D’Areia e o Bairro de São Francisco, foi ocupada por pessoas humildes, que fizeram suas palafitas e passaram a morar na localidade, originando, assim, uma ilha pequena: a Ilhinha.

Segundo Silva (2012, p. 6), a Lagoa da Jansen “consiste em um represamento artificial que se comunica com a água do mar, através de comportas, formadas por água salobra, salgada e de lençóis freáticos”. A pesquisadora ressalta, ainda, que o Parque Ecológico da Lagoa da Jansen foi criado pelo Decreto-Lei nº 4.878, de 23 de junho de 1988, com o objetivo de preservar as áreas de mangue que ali existiam.

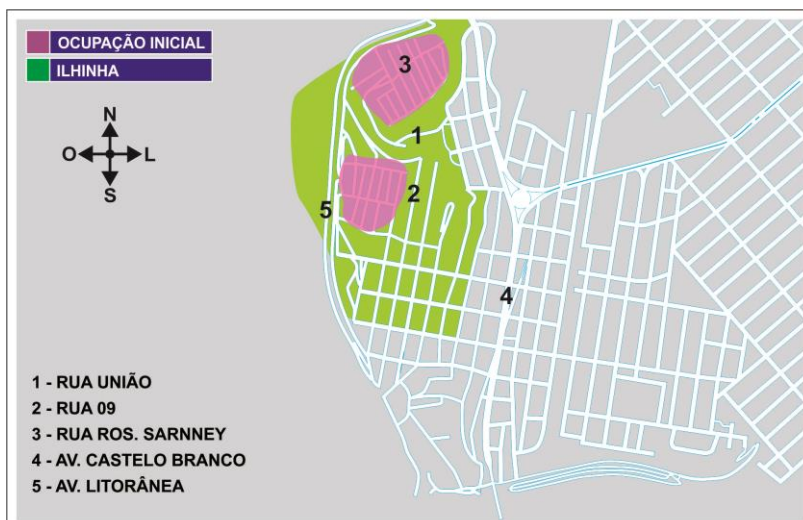
O projeto de preservação da flora e da fauna do Parque Ecológico da Lagoa da Jansen permaneceu apenas no plano da referida Lei, pois a paisagem do lugar foi sendo gradativamente

substituída por ocupações desordenadas das áreas de mangues do bairro, que estavam surgindo naquela conjectura em São Luís: no caso, o bairro da Ilhinha.

Por outro lado, tem-se a Avenida Castelo Branco, que antigamente era chamada de “Rua 04”, uma rua simples, que, no decorrer do crescimento dos bairros de São Francisco e Renascença, no final dos anos 80, e até os dias de hoje, foi alargada, ocorrendo inúmeras indenizações a moradores da via, transformando-se, conseqüentemente, na Avenida Castelo Branco: uma das mais movimentadas e importantes de São Luís (SILVA, 2012). O alargamento dessa avenida, transformando-a num eixo viário estrutural, promoveu ainda mais o crescimento e adensamento da Ilhinha, segundo informações da Associação de Moradores da Ilhinha e Adjacências (AMI). Muitos moradores de outras áreas de São Luís, ao perceberem o desenvolvimento do mercado imobiliário daquela região, complementaram a consolidação da ocupação irregular na comunidade da Ilhinha (LONGUI, 2007).

Com base em estudos feitos através de mapas obtidos na Secretaria Municipal de Terras, Habitação, Urbanismo e Fiscalização Urbana (SEMTHURB), Instituto de Planejamento e Planificação da Cidade (IPPC) e na comunidade local, foi possível traçar um perfil da ocupação pela comunidade da Ilhinha. Na sobreposição de mapas, constata-se uma consolidação inicial da comunidade através das ruas São José, Bom Jesus e Roseana Sarney, sendo estas ruas atravessadas por um lado pela Travessa da União e, por outro lado, pelas ruas 09 a 15, com uma conformação urbana também decorrente da mesma época, ou seja, do final dos anos 70 e começo dos anos 80, tal como apresentado na Ilustração abaixo.

Figura 58 - Ocupação inicial da Ilhinha e ruas principais de 1988



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

A Ilhinha foi expandindo-se internamente, consolidando-se como uma ocupação permanente, caracterizando-se, porém, pela falta de um planejamento urbanístico adequado. Constata-se que, na década passada, as ruas construídas eram desprovidas de um estudo prévio, sendo assim, estreitas e sem asfaltamento, além dos problemas relacionados com a falta de energia e de saneamento básico (LONGUI, 2007).

Nota-se, também, que o acesso era feito por meios precários, uma vez que, a leste - a Avenida Marechal Castelo Branco - possui conexão com a Ilhinha através de poucas ruas que conectam a comunidade com o Bairro de São Francisco. Na Figura 59, pode-se destacar o difícil acesso à comunidade devido à topografia local, onde existem cotas de até de 15 m de diferença entre a Ilhinha e a Avenida Castelo Branco. Desde o início do seu povoamento, até ao começo da década de 90, estas ocupações eram assentadas sobre areia, vegetação de mangue e despejos de entulhos, o que dificultava a conexão planejada entre as ruas.

Figura 59 - Desnível em um dos acessos ao bairro



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Anos depois, na década de 90, foi construída a ampliação da Avenida Litorânea, e a Ilhinha passou a ter melhores acessos, facilitando, assim, o fluxo viário de seus moradores com uma das maiores opções de lazer da cidade: a praia. Esta medida repercutiu como sendo mais um fator responsável pelo aumento populacional na comunidade.

Pode-se destacar, também, na década de 90, durante o primeiro mandato do Prefeito Jackson Lago à frente do município de São Luís, a remoção das palafitas encontradas na Lagoa da

Jansen com a conseqüente relocação dos seus ocupantes para um conjunto construído com uma infraestrutura básica já implantada, chamada de “Residencial Ana Jansen”. Este Residencial localiza-se ao outro lado da Avenida Litorânea, o que causou uma onda de reivindicações para a prefeitura, pleiteando melhorias de infraestrutura em sua área, pois na época a localidade era carente de água canalizada, pavimentação de ruas, etc. Como resposta às reivindicações, foi possível organizar um mutirão na construção de algumas casas da Ilhinha. A prefeitura disponibilizou apenas os materiais, e sem a assistência técnica exigida, os próprios moradores se voluntariaram para construir as casas, segundo a AMI.

A sua localização, beneficiada pela Baía de São Marcos, impulsionou ainda mais a ocupação desta área, atraindo uma quantidade maior de moradores oriundos de outras cidades do interior, principalmente de Alcântara, fato ocorrido já a partir da década de 80, segundo fontes da AMI. Construindo, em sua maioria, palafitas sobre o mangue e depois sobre a areia e entulho, a Ilhinha foi crescendo e se consolidando tanto na vertente cultural, através de manifestação folclórica (possui dois bumba-meu-boi¹⁹), como na vertente socioeconômica de São Luís. As casas que antes eram de palha, madeira, papelão, deram lugar às casas de taipa, e, mais tarde, às de alvenaria. O chão que era de areia e barro foi consolidando-se através do despejo de entulhos feitos por moradores, e firmando-se até se consolidar como terra firme. Com muita persistência da comunidade, foi implantado saneamento básico (precário), água canalizada, eletricidade, pavimentação de ruas e escolas.

Para que pudesse continuar sendo beneficiada, a população da Ilhinha contava com a dedicação voluntária dos padres da Igreja de São Francisco e de alguns moradores que se interessaram pela causa, assim deram início à busca por mais obras de infraestrutura para sua comunidade, através do estabelecimento de contatos com a Prefeitura e com o Governo do Estado.

A ampliação da Avenida Litorânea, na década de 90, criando outro eixo viário estrutural na cidade, encaminha a Ilhinha a um processo de especulação imobiliária. Entretanto, a revisão do Plano Diretor de São Luís de 1992, introduz uma grande vantagem à comunidade: a proposta de que a Ilhinha fosse considerada ZIS, pela Lei nº 3.252, de 29 de dezembro de 1992, que dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e outras providências. De acordo com esta Lei, ZIS é a área que, pelas suas características de ocupação já consolidadas,

¹⁹ Bumba meu boi é uma dança típica do folclore popular brasileiro, com personagens humanos e animais, que gira em torno de uma lenda sobre a morte e ressurreição de um boi. Dança muito popular, principalmente no Norte e Nordeste Brasileiro.

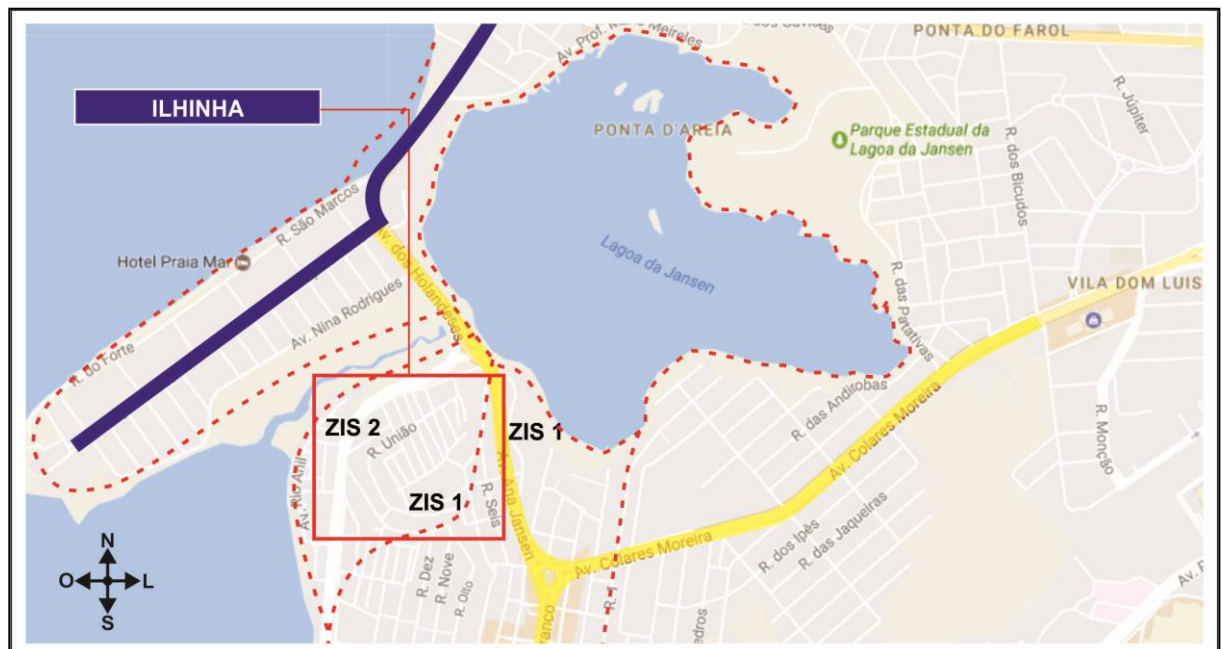
merece tratamento especial, ou que permitirá a implantação de cunho social. Garante-se, dessa maneira, o interesse público na função social da cidade e da propriedade, e afastam-se problemas habitacionais causados pela gentrificação, ou seja, pela “expulsão” dos moradores pobres devido à supervalorização dos terrenos em que habitam.

Com a relocação dos moradores das palafitas da Lagoa da Jansen para o Residencial Ana Jansen, e a transformação do território em ZIS (se tornando de cunho social), pode-se concluir que, com essas transformações, a Ilhinha ficou caracterizada por uma política de habitação social, fator este que contribuiu para a situação de contraste urbano com seu território adjacente: a Península, outro fator da primeira hipótese da pesquisa.

III.3.2 Características específicas da Ilhinha de acordo com o Plano Diretor da cidade

A Ilhinha, como visto anteriormente, é considerada uma ZIS. No Plano Diretor da cidade, as ZIS se dividem em número 1 (ZIS1) e número 2 (ZIS2), como demonstrado na Figura 60 abaixo.

Figura 60- Recorte do mapa urbano de São Luís, Bairros, Corredores e Zonas Urbanas - A localidade da Ilhinha marcada como ZIS



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Na ZIS1, como segue o Plano Diretor de São Luís (1992, p. 45): “O parcelamento das áreas e suas ocupações se dão mediante análises e diretrizes específicas da Prefeitura para cada caso, considerando a realidade existente no local”.

Na ZIS2, de acordo com a mesma legislação urbanística:

Art. 104 - Os lotes resultados de novos parcelamentos são fixados e disciplinados pelas seguintes normas:

I. Área mínima do lote igual a 125,00 m² (cento e vinte e cinco metros quadrados);

II. Testada mínima igual a 5,00 m (cinco metros).

[...]

Art. 106 - A ocupação dos lotes pelas edificações fica disciplinada pelas seguintes normas:

I. Área Total Máxima de Edificação (ATME) para usos de comércio varejista, pequenos serviços, indústria não incômoda, de área construída de até 250,00 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados) igual a 150% (cento e cinquenta por cento) da área do terreno e para os demais casos igual a 120% (cento e vinte por cento);

II. Área Livre Mínima do Lote (ALML) igual a 30% (trinta por cento) da área do terreno;

III. Afastamento frontal mínimo igual a 2,00m (dois metros);

IV. Gabarito máximo permitido igual a 03 (três) pavimentos (SÃO LUÍS, 1992, p. 45).

Nota-se algumas divergências entre o que está escrito na referida norma e o que se encontra na realidade. Dentre tais inconsonâncias, destaca-se o que está contido na Tabela 6, abaixo:

Tabela 6 - Comparativo da ZIS2 em relação ao Plano Diretor

Descrição	Plano Diretor de São Luís de 1992 (ZIS2)	O que se encontra na realidade
Frente mínima do lote (testada)	5,00 m	4,00 m
Área mínima do lote	125,00 m ²	100,00 m ²
Afastamento frontal mínimo	2,00	Casas coladas com a calçada
Área Livre Mínima do Lote (ALML)	30%	Casas sem Área Livre Mínima

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Assim sendo, essa situação de contraste na Tabela acima pode ser atribuída à evolução ocorrida nos últimos anos, obrigando alguns moradores a venderem parte de seus lotes por dificuldades financeiras, o que beneficiou os mais privilegiados, que pretendiam maiores acomodações. Nessas moradias mais amplas, residem diversos membros da família, o que leva as pessoas a ampliarem as habitações. A variação no tamanho dos lotes gera impactos na vida das famílias da zona em estudo, mas ao longo dos anos elas foram se adaptando, conforme as suas necessidades e possibilidades.

Da sua origem à atualidade, o Bairro da Ilhinha obteve poucas, mas significativas conquistas, como o asfaltamento da sua margem costeira devido à construção da Avenida Ferreira Gullar, e a classificação de ZIS; porém, continua tendo inúmeros problemas de falta de infraestrutura e de equipamentos.

III.3.3 Pontos positivos e negativos da Ilhinha

Em relação aos pontos positivos do Bairro da Ilhinha, destaca-se sua localização privilegiada, ao se comparar com as outras áreas de interesse social que estão situadas na periferia da cidade. O Bairro da Ilhinha fica próximo ao Centro Histórico de São Luís, bem como do litoral e de um dos mais importantes pontos noturnos de diversão e esporte da cidade, a Lagoa da Jansen, na qual se encontram bares, restaurantes, áreas poliesportivas, e pista de corrida e caminhada.

Apesar de se tratar de uma área de ocupação não planejada, ocupada irregularmente, e, teoricamente pré-conceituada como perigosa, a Ilhinha possui, em suas ruas, uma riqueza enorme em relação à sociabilidade entre os moradores.

Ressalta-se a falta de qualidade de vida na área, uma vez que há carência de alguns equipamentos e espaços públicos significantes para a comunidade, por exemplo, uma biblioteca, uma praça.

Por outro lado, a aparência do local não se configura como das melhores, tendo em vista que se trata de um local sujo, sombrio e perigoso. Observa-se moradias em estado precário de conservação, como também espaços localizados na avenida servindo de lixão, os quais poderiam ser reabilitados para abrigarem várias atividades, inclusive a de lazer. Além dessa situação, constatou-se a falta de estacionamentos, pois não existem condições para tal ao longo da avenida, o que prejudica o acesso de visitantes, bem como a grande fragilidade e falta de preparo das vias transitórias e equipamentos urbanos, o que resulta num sério problema de acessibilidade na comunidade.

III.3.4 Dados socioeconômicos

A realidade socioeconômica da Ilhinha está demonstrada no Quadro 3 que se apresenta a seguir. Os dados contidos reportam-se ao ano de 2010.

Quadro 3 - Dados socioeconômicos da Ilhinha

ÁREA DO BAIRRO EM M² ILHINHA		518.617,30 m ²			
DOMICÍLIOS					
Domicílios particulares permanentes			Pessoas residentes nestes imóveis		
1.856			6.901		
ABASTECIMENTO DE ÁGUA/OUTRAS FORMAS (domicílios particulares permanentes)					
Rede Geral		Poço ou Nascente		Outra Forma	
1.830 (98,60%)		13 (0,70%)		13 (0,70%)	
DOMICÍLIOS COM ESGOTAMENTO SANITÁRIO – OUTROS DESTINOS (dom. particulares permanentes)					
Rede Geral	Fossa Séptica	Fossa Rudimentar	Vala	Rio, Lago, Mar	Outro Escoadouro
1.541 (83,02%)	44 (2,37%)	85 (4,57%)	25 (1,35%)	92 (4,96%)	15 (0,81%)
TOTAL		1.856 (lembrando que 2,92% dos domicílios não possuíam banheiro ou sanitário)			
RENDA					
A maioria responsável por domicílios recebe mais de ½ até 1 salário mínimo					
45,73% dos responsáveis por domicílios recebem entre ½ até 1 salário mínimo					
NÍVEL DE ESCOLARIDADE					
91,67 % da população residente é alfabetizada					
FAIXA ETÁRIA					
Predominante: Adulta de 30 a 59 anos					
Crianças e adolescentes: 31,46%					
Os jovens de 18 a 29 anos representam 28,69%					

Fonte: Adaptado de IBGE (2010, não paginado).

Os dados mostram que o Bairro da Ilhinha possuía, em 2010, um total de 1.856 domicílios particulares permanentes em uma área de 518.617,20 m². Um total de 6.901 pessoas residia nesses imóveis. Havia abastecimento de água tratada em 1.830 domicílios (98,60%), 13 deles (0,70%) usavam poço ou nascente e 13 (0,70%) utilizavam outra forma.

Dentre os domicílios particulares permanentes, 1.541 deles (83,02%) tinham acesso à rede geral de esgoto. Um percentual de 16,97% dos domicílios não possuía instalação sanitária, dos quais 44 (2,37%) deles usavam fossa séptica, 85 (4,57%) fossa rudimentar, 25 (1,35%) usavam vala, 92 (4,96%) utilizavam rio, lago ou mar, e 15 (0,81%) outro tipo de escoadouro. Não havia banheiro em 54 (2,92%) domicílios. O lixo era coletado em 1.030 dos domicílios (55,49%), os demais davam outros destinos ao lixo (queimado, terreno baldio, rio, lago, mar).

A maioria dos habitantes recebia até um salário mínimo. Essa condição denota a falta de infraestrutura nas casas, muitas delas não possuem revestimento algum, os espaços são mínimos, sem higiene e alojam de 4 a 6 pessoas.

Na análise da presente realidade, encontrou-se uma característica muito interessante: o fato de serem moradores do sexo feminino os responsáveis pela maioria dos domicílios permanentes. Isso mostra a relevância do papel das mulheres na atualidade, haja vista sua presença cada vez maior no mercado de trabalho.

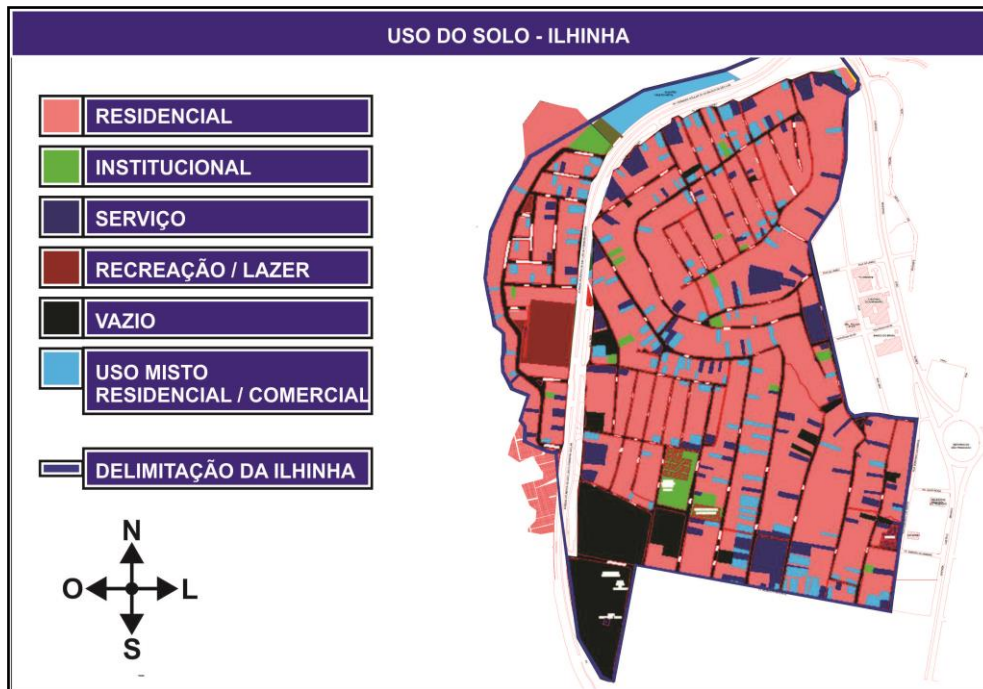
A faixa etária predominante da área analisada é de 30 a 59 anos, que corresponde a 35,52%. As crianças e adolescentes representam a segunda parcela, com 31,46%. Os jovens de 18 a 29 anos correspondem a 28,69%. Os idosos contam com apenas 4,33% da população existente. Nota-se que a relação entre adultos, jovens, crianças e adolescentes é muito aproximada.

De acordo com o perfil socioeconômico da comunidade traçado pela AMI, sua população é formada por pessoas que vivem, na sua maioria, do trabalho informal ou autônomo, trabalhando como pedreiros, domésticas, diaristas, lavadores de carro ou dedicando-se ao comércio informal.

III.3.5 Uso do Solo

No que se refere ao uso do solo, a área em questão é quase toda residencial, havendo alguns pontos de comércio, como minimercados ou mercearias. Chama a atenção na área, a grande faixa territorial ao longo da Avenida Ferreira Goulart, com uma presença significativa de terrenos vazios, abandonados, desocupados e sem uso. Quanto aos equipamentos, estão presentes: duas Igrejas, uma católica e outra evangélica, considerados dois locais de grande atração para a comunidade; duas escolas públicas, uma primária (até ao primeiro ciclo) e a outra secundária (segundo e terceiro ciclos); uma creche, que se encontra degradada, além de não suprir a demanda local de crianças; e uma Associação Comunitária, que funciona praticamente como uma creche infantil, na qual existe um campo de futebol para atividades desportivas.

Abaixo, na Figura 61 apresenta-se um mapa com a distribuição do uso do solo na Ilhinha.

Figura 61 - Mapa do uso e ocupação do solo na Ilhinha

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

As áreas verdes encontram-se divididas em duas categorias: expectantes, que são espaços vazios à espera de uma futura função; e os abandonados, que foram espaços recreativos, porém, foram se degradando ao longo dos anos, pela falta de manutenção, encontrando-se, nos dias atuais, abandonados.

Em seu próprio histórico de ocupação, a Ilhinha concretizou um irreparável dano ambiental, aterrando e construindo sobre manguezais, consolidando o terreno com areia e entulho. Processo este que ocorreu até a década de 90 do século passado.

Após a construção da Avenida Litorânea, a criação do Residencial Ana Jansen também foi motivo de polêmica, pois avançou mais sobre áreas de manguezais, aterrando uma área onde a natureza não é renovável.

Atualmente, o Residencial Ana Jansen serve como escudo e máscara para as novas ocupações em palafitas que, continuamente, em ritmo acelerado, atravessam o mangue, e estão cada vez mais próximas de sua área contígua: a Península. Elas degradam ainda mais esta frágil área da cidade que, de acordo com o Plano Diretor de São Luís (2006), é classificada como área de Proteção Ambiental, portanto, não edificante.

Abaixo, na Figura 62, tem-se a localização do Residencial no contexto do bairro e suas adjacências.

Figura 62 - Localização do Res. Ana Jansen e adjacências

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Outro fator, que é de grande relevância para o entendimento da gravidade da degradação e descaso público ambiental na Ilhinha, é a insalubridade do espaço urbano, ocasionada pela falta de escoamento de águas pluviais, causando alagamentos em inúmeras ruas da comunidade durante o período das chuvas. Concomitantemente ao escoamento precário das águas das chuvas, aos restos de comida, aos dejetos de animais e de pessoas, e à falta de uma coleta eficiente de lixo, ainda se observa uma grande falha na estrutura viária, a qual deveria permitir acesso às áreas mais interiores da comunidade, amenizando os danos causados ao meio ambiente e também à saúde. Abaixo, na Figura 63, apresenta-se uma real situação da área.

Figura 63 - Ruelas internas e sem saída

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Analisando os estudos realizados na área da comunidade, contatou-se, primeiramente, o problema fundiário, na qual todos os “lotes” foram definidos por meio de ocupação espontânea, que hoje já são consolidados. Em sua maioria, a área possui terrenos que variam de 10 a 20 m de profundidade por 4 a 5 m de frente (testada), pois a ocupação se deu gradativa e informalmente (LONGUI, 2007).

Esse fato ocasionou certa formalidade espacial no tamanho dos lotes ocupados pelas novas famílias. Atualmente, os terrenos maiores já foram divididos e vendidos, ou ocupados novamente de forma irregular. Isso vem gerando o surgimento de becos e pequenas vilas entre os quarteirões que não possuem afastamentos e são delimitados pelos próprios moradores, sem nenhuma regularização legal, perpetuando, assim, um ambiente urbano desconfigurado e desqualificado, dificultando acessos aos serviços públicos básicos.

Abaixo, na Figura 64, segue uma distribuição do gabarito da Ilhinha.

Figura 64 - Mapa de Gabarito das edificações na Ilhinha



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

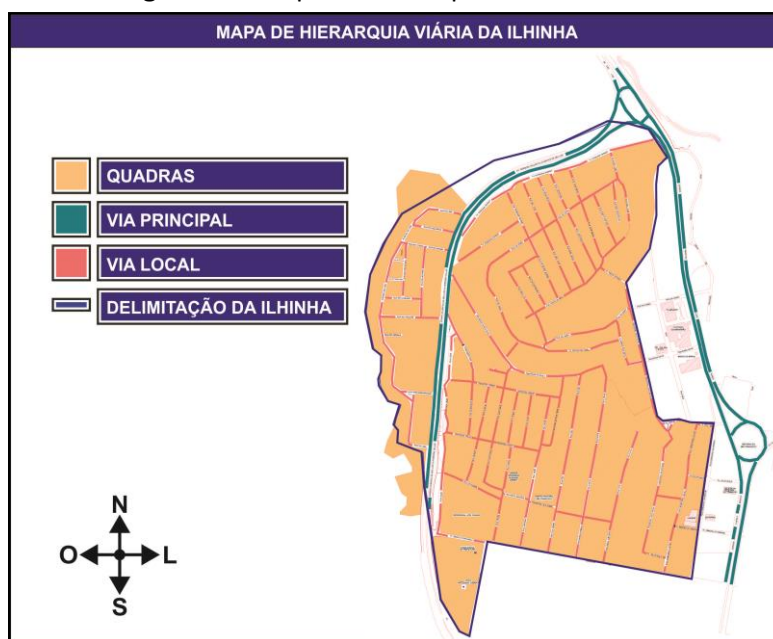
Atualmente, as casas já são de alvenaria, muitas com gabaritos de dois pavimentos. A sua ocupação cresce em favor da geminação das casas, tanto vertical como horizontalmente. Esta densificação urbana já delimita e consolida a área, que devido a uma falta de planejamento dos lotes e casas, encostados uns aos outros, aumentam a densidade populacional sem haver a

estrutura urbana necessária para acompanhar o crescimento. Como forma de renda alternativa, muitas habitações estão agora tendo função de quitinete²⁰, devido à ótima localização espacial na cidade e ao baixo custo no aluguel.

III.3.6 Hierarquia viária e transporte

Ao analisar a malha viária presente na zona, verifica-se que a mesma apresenta apenas dois níveis de rede: uma principal, que é representada pela Avenida Ferreira Goulart; e outra secundária, composta pelas demais ruas locais. Quanto a estas, é possível verificar que há diversas dimensões, em alguns casos sendo bem estreitas (parte Sul), e em outros muito largas (parte Norte). Outros aspectos notáveis incluem a presença de ruas sem saída e a malha irregular dos quarteirões, que não seguem nenhuma norma, demonstrando a falta de planejamento em muitos locais na zona. Algumas ruas apresentam sua faixa de rolamento de apenas 3 m, impossibilitando o trânsito de ônibus, caminhões de lixo e outros veículos de grande porte.

Figura 65 - Mapa de Hierarquia Viária na Ilhinha



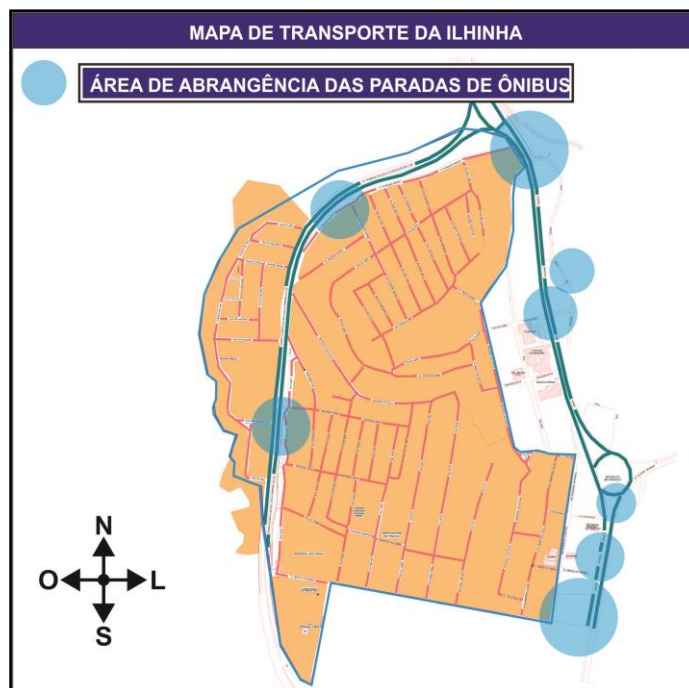
Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

²⁰ Modificação de palavra inglesa *Kitchenette* que significa pequena cozinha. É um apartamento de pequenas proporções, formado geralmente por apenas três cômodos: uma sala-quarto, uma cozinha-área de serviço e um banheiro. Normalmente, as pessoas que escolhem morar em uma quitinete levam em conta seu baixo preço e o pouco tempo que ficam na casa, além do pouco trabalho com sua limpeza doméstica.

Presenciam-se ruas e becos construídos sem um planejamento adequado. Não houve um projeto viário no qual o cruzamento de vias gerasse boa fluidez no trânsito. A circulação de pedestres ficou prejudicada, pois não ocorreu o afastamento adequado das calçadas, nem malhas de ciclovias no seu entorno. Esses fatores contribuem para o aparecimento de pontos de tráfico de drogas e assaltos, pois estas áreas, nas quais o acesso é dificultado por algum obstáculo, seja ele natural ou erroneamente construído, facilitam a disseminação de pontos perigosos. Na figura 65 apresentamos o mapa de hierarquia viária na Ilhinha.

O acesso aos ônibus, que em sua maioria transitam pela Avenida Castelo Branco, fica a mais de 800 m de algumas casas da Ilhinha. Já pela Avenida Litorânea, transita a linha de ônibus “Ponta D’Areia”, mas esta demora cerca de 20 minutos entre as passagens pela Ilhinha. Com esse longo tempo de uma “viagem” para a outra, acumulam-se pessoas na parada de ônibus. A mobilidade urbana para os habitantes da Ilhinha se torna prejudicada. Abaixo, na Figura 66, tem-se um mapa com a abrangência das paradas de ônibus na Ilhinha.

Figura 66 - Mapa de Transporte na Ilhinha



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Nota-se, também, a inexistência de certos mobiliários urbanos, indispensáveis para a limpeza pública, expondo a população a doenças causadas pela insalubridade, destacando-se a

falta de paradas de ônibus cobertas, causando um desconforto para os passageiros que se submetem ao sol escaldante ou às chuvas tropicais no inverno.

III.3.7 Tabela com nível de transformação da Ilhinha

A história e evolução urbana da Ilhinha apresenta elevada transformação (nível 3), como seja: no início como colônia de pescadores, posteriormente com a relocação de moradores em área precária (Lagoa da Jansen), depois como conjunto habitacional e, atualmente, apresentando inúmeras ocupações irregulares.

Assim, conforme o Plano Diretor da cidade, a área conta com duas zonas distintas, porém ambas sendo ZIS. Apesar dessa unificação da área (ZIS), notam-se divergências do que está escrito na norma e do que se encontra na realidade, atribuindo um valor intermediário (nível 2).

A área da Ilhinha apresenta um baixo nível social e econômico, contribuindo para uma falta de infraestrutura nas residências, gerando um nível alto de transformação (nível 3).

Em relação ao uso, ocupação do solo e hierarquia viária, houve grande transformação desde o seu início, como foi dito anteriormente no item “História e evolução urbana”, contribuindo para o seu alto valor em nível de transformação (nível 3).

A Densidade demográfica na área da Ilhinha registrava valores bem elevados, gerando nível máximo de transformação (nível 3).

A Tabela 7 abaixo exemplifica o nível de transformação na Ilhinha.

Tabela 7 - Nível de transformação na Ilhinha

Fatores Analisados	Nível de Transformação
História e evolução urbana	3
Características de acordo com o Plano Diretor da cidade	2
Dados socioeconômicos	3
Uso e ocupação do solo	3
Hierarquia viária e Transporte	3
Densidade demográfica	3

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

III.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Para se estudar o contraste urbano da Península e Ilhinha, se fez necessário compreender a história e a evolução urbana dos bairros Ponta D'Areia, São Francisco e claro, da própria Ilhinha.

A Ponta D'Areia teve seu início com a função de proteção da cidade com o Forte de Santo Antônio, e ao longo do tempo possuiu vários planos governamentais para o seu crescimento e sua urbanização (Planos Diretores de 1958 e 1971). A partir da década de 1980, com a expansão da cidade, o bairro se tornou alvo das imobiliárias e um atrativo para as classes de maior poder aquisitivo, graças à sua localização. Na década 1990, com o avanço da cidade em direção às praias, o bairro começou a se expandir em meio aos vazios demográficos, que anos mais tarde se tornariam condomínios de alto padrão de luxo, como é o caso específico da Península. Atualmente, o bairro se caracteriza por ser um dos pontos mais atrativos e caros da cidade. Dessa forma, ao analisar toda a história e sua evolução urbana, pode-se concluir que houve um direcionamento de construção da cidade pelo mercado imobiliário na área da Península da Ponta D'Areia.

A história e evolução urbana, desde o nascimento da Península, apresenta pouca transformação, pois ainda exhibe seu traçado urbano original, e em função disso apontou pouca mudança em relação ao uso, ocupação do solo e hierarquia viária. Atualmente, se caracteriza por ser uma área verticalizada, com presença de inúmeros edifícios com gabarito máximo permitido, predominantemente residencial.

Em relação ao Plano Diretor da cidade, há quatro zonas distintas. Cada zona com sua característica própria de edificação. A área também apresenta um elevado nível social e econômico, contribuindo para uma melhoria construtiva na área, elevando o valor do m² construído.

A densidade demográfica na área da Península registra valores baixos e até mínimos (quase 2.277 habitantes/km²), contrastando com a área da Ilhinha, onde se pode encontrar mais de 13.000 habitantes/km².

Na Ilhinha, viu-se que a sua origem estava relacionada ao povoamento de uma colônia de pescadores. Ao longo da história, a Ilhinha foi palco de uma importante relocação do contingente que habitava palafitas ao redor da Lagoa da Jansen para o Residencial Ana Jansen. Essa política habitacional impulsionou o crescimento demográfico na Ilhinha, gerando novas ocupações irregulares nas imediações. Sendo uma ZIS, a área é caracterizada por políticas de habitação social.

Assim, chega-se à confirmação da primeira hipótese: (H1) A situação do contraste urbano na área foi construída, por um lado, pelas políticas de habitação social (Ilhinha) e, pelo outro, através do direcionamento da construção da cidade pelo mercado imobiliário (Península).

Em relação ao uso, ocupação do solo e hierarquia viária, houve grande transformação desde o início da Ilhinha: área densamente povoada, caracterizada por edificações térreas e de função residencial e comercial (função mista), em seu interior as ruas são estreitas e apresentam becos sem saída, com falta de infraestrutura e equipamentos urbanos. Essas características facilitam o comércio de tráfico de drogas no local e o aumento da insegurança.

A área da Ilhinha apresenta ainda um baixo nível social e econômico. É importante atinar que a população economicamente ativa da Ilhinha é absorvida pela Península, onde não se exige uma mão de obra qualificada.

Em relação aos pontos positivos do Bairro da Ilhinha, destaca-se a sua localização privilegiada ao se comparar com as outras áreas de interesse social, que estão situadas na periferia da cidade. O Bairro da Ilhinha fica próximo do Centro Histórico de São Luís, bem como do litoral e de um dos mais importantes pontos noturnos de diversão e esporte da cidade: a Lagoa da Jansen.

No próximo capítulo, tratar-se-á de dois estudos de caso de contrastes urbanos Brasileiros: o caso do Morumbi e Paraisópolis, em São Paulo; e o caso do Pina e Brasília Teimosa, em Recife. Esses locais, que apresentam extrema semelhança no país, foram observados para poder compreender sua evolução urbana de contraste e caracterizar também ao nível urbano, socioeconômico e demográfico. Analisar atividades e projetos que deram certo nessas áreas é importante para que possam ser replicados em futuros projetos e diretrizes em locais que estejam na mesma situação de contraste urbano.

CAPÍTULO IV**ESTUDOS DE CASO: MORUMBI E PARAISÓPOLIS, SÃO PAULO; PINA E BRASÍLIA TEIMOSA, RECIFE**

Para um melhor entendimento da pesquisa, selecionaram-se dois estudos de caso de contrastes urbanos brasileiros: o primeiro localizado na região Sudeste, na cidade de São Paulo, englobando os bairros do Morumbi e Paraisópolis; e o segundo na região Nordeste, na cidade do Recife, abrangendo os bairros Pina e Brasília Teimosa.

A seleção de ambos os estudos de caso se deu, sobretudo, pela importância das áreas no contexto urbano das cidades e por serem pontos de antigos conflitos sociais. Os critérios analisados foram os mesmos observados no capítulo anterior, quando da análise da Península e Ilhinha, quais sejam: história e evolução urbana; características em relação ao Plano Diretor; dados socioeconômicos; uso e ocupação do solo; hierarquia viária e transporte; densidade demográfica; e tabela síntese com nível de transformação. Assim, procura-se compreender melhor sobre os agentes causadores e modificadores do espaço urbano.

IV.1 CASO MORUMBI E PARAISÓPOLIS (SÃO PAULO)

IV.1.1 História e evolução urbana do Morumbi

O termo “Morumbi” origina-se do Tupi, possuindo dois significados por apresentar tradução dúbia: “colina verde” ou “mosca verde”. A partir das imensas paisagens verdes da área, o local ganhou o nome de Morumbi. Originou, também, o nome da Fazenda Morumby, a primeira grande propriedade da época, remontando-se aos tempos de Dom João VI. Nela, destacava-se a grandiosa Casa da Fazenda ou Casa Grande. Porém, ao longo dos anos, a fazenda foi desmembrada, dando origem a inúmeras glebas, e caracterizando a região como uma área a ser povoada (KATZ, 2008).

A Fazenda Morumbi, em 1948, foi loteada pelo engenheiro Oscar Americano em chácaras e pequenas fazendas, tendo como consequência o povoamento e urbanização do distrito do Morumbi (WORLD, 2013).

Nesse sentido, World (2013, p. 1) destaca que:

Acompanhando o crescimento do sentido sudoeste (a partir do Centro Histórico) da cidade, o engenheiro Oscar Americano iniciou, em 1948, o loteamento e o futuro povoamento do distrito. Oscar Americano adquiriu grandes glebas e iniciou um processo de urbanização da área. Além disso, fez a arborização dos futuros bairros-jardins ao plantar um exemplar de cada uma das espécies da flora brasileira na área.

O interesse em adquirir os grandes lotes da área do Morumbi partiu das mais diversas famílias paulistanas com alto poder aquisitivo, sendo atraídas pela grande área verde do distrito. Destaca-se, dentre os interessados, a arquiteta ítalo-brasileira Lina Bo Bardi, que durante a década de 1950, não apenas projetou a sua residência, que foi a primeira desse distrito, mas, ainda, idealizou audaciosos projetos na cidade de São Paulo, como o Museu de Arte de São Paulo (MASP) e o Serviço Social do Comércio de Pompéia.

A história do bairro do Morumbi começa a se desenvolver na década de 1950. O acesso à outra margem do Rio Pinheiros, onde se localiza o bairro, era limitado, com poucas ruas e avenidas que se direcionavam ao logradouro. Contudo, o bairro sempre teve o *status* de ser nobre; tal fato poderia ser confirmado ao passar pela Rua São Valério, que possuía grandes casas em extensos terrenos. Atualmente, a Rua São Valério concentra grande fluxo de tráfego (KATZ, 2008).

Na década de 1960, o bairro começou a crescer substancialmente, a partir de grandes obras, tais como: o Estádio de Futebol Cícero Pompeu de Toledo (famoso Estádio do Morumbi),

onde o São Paulo Futebol Clube realiza seus jogos e outros eventos; a nova sede da Escola Graduada Americana; e o Colégio Santo Américo.

Pode-se afirmar que a construção do Estádio do Morumbi, em 1952, foi um grande atrativo para o bairro, já que na área em que foi construído era apenas um grande matagal. Com a conclusão da obra foi necessário construir a malha viária ao seu redor, e logo foram aparecendo outras construções nas proximidades.

Nessa mesma década, o governo na administração de Adhemar de Barros adquiriu um grande prédio que já havia no local, sendo negociado com a família Matarazzo em razão de suas dívidas fiscais. A partir de 1970, na gestão de Roberto Sodré, foi transformado no Palácio dos Bandeirantes, a sede do Governo do Estado de São Paulo (KATZ, 2008).

Concomitante ao surgimento de mansões de luxo no Morumbi, respeitou-se o projeto idealizado pela família Oscar Americano, pioneira no bairro e detentora de quase a totalidade dessa área, na qual se valorizava a paisagem verde e a preserva o ambiental.

O desenvolvimento acelerado do bairro ocorreu decisivamente no final da década de 60 e início da década de 70, surgindo mais interesse no Morumbi e desinteresse em outros bairros já muito frequentados. Daí, então, se realizou grandes empreendimentos na região, como o Cond m nio Portal do Morumbi, Hospital Albert Einstein, escolas, complexos residenciais, padarias, restaurantes, açougues, lavanderias, cemitérios, entre outros.

A partir de um planejamento que sempre almejou a valoriza o de áreas verdes, o distrito possui grandes e inúmeros parques, praças bem urbanizadas, dentre elas a Praça Vinícius de Moraes e o Parque Alfredo Volpi, o que define o bairro como o mais arborizado da cidade. Por conta disso, possui excelentes índices de desenvolvimento, com alta concentra o de renda. Em decorrência, tornou-se um distrito com inúmeros bairros nobres, como, por exemplo: Cidade Jardim, Jardim Guedala, Jardim Morumbi, Vila Morumbi e Morumbi Sul (CALDEIRA, 2000).

O Morumbi também é conhecido por ser um atrativo para a indústria cinematográfica, onde já foram filmadas obras de grande sucesso da dramaturgia nacional, a exemplo do filme “Sinh  Moça”, de 1953, baseado no romance de Maria Dezonne Pacheco Fernandes, pois, a Fazenda Morumbi foi um perfeito pano de fundo para a trama com sua casa de grande teor histórico. “A Moreninha”, “Beto Rockfeller” e “A Nova Primavera” também foram relevantes obras produzidas no Morumbi.

Apesar de o Morumbi ser um bairro nobre, com famílias paulistanas conhecidas por seu prestígio, também possui um lado negativo: a presença de algumas favelas. Na foto abaixo, tem-se

um registro prestigiado mundo a fora, de Tuca Vieira, que retrata o muro da segregação entre ricos e pobres, entre o Morumbi e a favela de Paraisópolis, feita no ano de 2004, onde afirma:

Não pensem que é fácil tirar uma foto como essa. Cuidei da composição, com o muro que divide os dois lados em partes iguais; cortei o céu buscando um efeito bidimensional e hipnótico. Dei vários giros com o helicóptero, orientando o piloto. Ela faz parte de uma série de fotos que fiz nessa época sobre São Paulo, e não é fruto do acaso (VIEIRA, 2012, não paginado).

Figura 67 - Contraste entre os bairros do Morumbi e Paraisópolis



Fonte: Vieira (2012, não paginado).

Quanto ao crescimento populacional dessa região, observa-se que começou a partir do surgimento de grandes obras e empreendimentos. À medida que os proprietários realizavam projetos arquitetônicos voltados para a beleza e aproveitamento de grandes espaços, novos interessados com alto poder aquisitivo começavam a desejar fazer parte do bairro em expansão.

Assevera Caldeira (2000, p. 244) que:

O Morumbi e a Vila Andrade tiveram um significativo crescimento populacional nos anos 80. Apesar do Morumbi ser um bairro de classe alta há pelo menos 30 anos, ele mudou radicalmente depois do início da década de 80. O que era um bairro de enormes mansões, terrenos vazios e áreas verdes, foi transformado, depois de uma década de construção frenética, num distrito de edifícios. No final dos anos 70, ele foi “descoberto” por incorporadores imobiliários que decidiram aproveitar o baixo custo dos terrenos e o código de zoneamento favorável e o transformaram no bairro com o mais alto número de novos

empreendimentos imobiliários da cidade durante os anos 80 e 90. [...] a novidade no Morumbi e na Vila Andrade não é só o volume de construção, mas também o tipo de construção: os conjuntos habitacionais murados.

Novas paisagens vão surgindo à medida que novos projetos urbanísticos são aprovados, e, nesse sentido, o “Novo Morumbi” passou a incorporar o Distrito de Vila Andrade que, no período de 1990 a 2000, obteve o maior crescimento populacional na Capital do Estado de São Paulo, em torno de 70%, fazendo com que as ofertas de novos imóveis chegassem ao início de 2002 a um percentual de 5,8% do total de todas as ofertas na Capital (CALDEIRA, 2000). O “Novo Morumbi” é tratado pelo marketing do mercado imobiliário como a região mais nobre do bairro que engloba o Distrito da Vila Andrade, fato este semelhante ao foco da pesquisa, quando o mercado imobiliário em São Luís usa a expressão da “Península da Ponta D’Areia”, de forma a alavancar o preço do m² da área por serem áreas exclusivas.

Portanto, pode-se afirmar que a Vila Andrade é o distrito do Morumbi que mais cresceu no final do séc. XX, com inúmeros lançamentos imobiliários no passar desses últimos anos. Consequentemente, essa explosão do mercado imobiliário na região disponibilizou ofertas antes vistas somente nos empreendimentos de alto padrão dos distritos mais nobres do Morumbi, tal como nos Jardins, Vila Mariana, Higienópolis, entre outros; passando a ser também um distrito com empreendimentos de luxo, sofisticação, padrões de excelência e outros serviços especializados, de forma a atender ao público mais exigente.

Somam-se a essas ofertas imobiliárias de alto padrão, a estrutura urbanística da Vila Andrade, com um grande número de colégios particulares, centros comerciais, *shopping centers* (como o luxuoso Shopping Jardim Sul), o Parque Burle Marx e os condomínios verticais de alto padrão da região do Panamby, que fizeram com que o preço do m² se elevasse, o que não diminuiu a procura por ofertas no Novo Morumbi, já que se trata de um bairro emergente (CALDEIRA, 2000).

No entanto, a evolução histórica do Morumbi não se reflete apenas em propriedades de luxo. Trata-se de uma história oriunda de grandes propriedades rurais e que era de difícil acesso, o que, talvez, por ser um lugar reservado, tenha atraído famílias de grande prestígio e com alto poder aquisitivo na sociedade paulistana. Contudo, o bairro do Morumbi, hoje, revela-se um grande contraste, por também possuir favelas, sendo o reflexo de uma área de formação histórica definida por fatores socioeconômicos distintos.

IV.1.2 História e evolução de Paraisópolis

A evolução histórica de Paraisópolis está diretamente ligada à região do Morumbi, que foi vista anteriormente, pelo fato do local abrigar a Fazenda Diederichesen, que possuía sua sede onde hoje é a Casa da Fazenda, na Avenida Morumbi.

O processo de urbanização em Paraisópolis iniciou-se em 1921, e se deu, praticamente, da mesma forma que no Morumbi, adotando-se a prática do loteamento da área para obtenção de maiores lucros para o setor imobiliário. Não havia infraestrutura, e as pessoas que começaram a comprar os lotes eram geralmente de outros estados e que nunca haviam tomado posse de alguma terra (CALDEIRA, 2000).

As ruas do loteamento foram nomeadas e a seguir foram modificadas a partir de estratégias de grileiros²¹, que se apossavam ilegalmente dos lotes e utilizavam dessa mudança de nome das ruas para desorganizar a documentação dos terrenos. Assim, tornava-se difícil identificar os lotes, até os proprietários legais não conseguiam saber qual era seu lote. Ocorreram muitas vendas de terrenos clandestinos. A partir da década de 1950, o assentamento começou a ser ocupado, em sua maioria, por famílias de imigrantes japoneses e migrantes do estado de Alagoas, nordeste brasileiro, transformando áreas em lotes para venda (CALDEIRA, 2000).

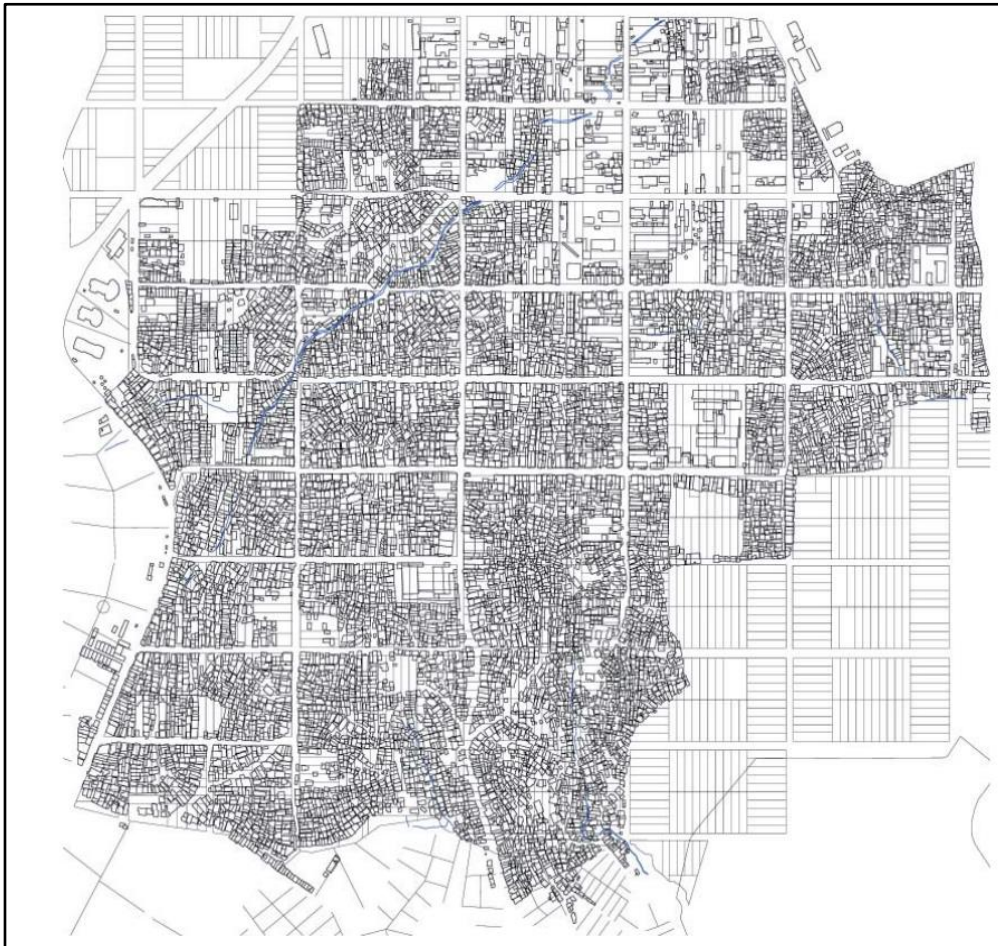
Apesar de uma infraestrutura deficiente, com problemas como falta de saneamento básico, rede de água e esgoto insuficiente, energia elétrica precária, entre outros, Paraisópolis começou a despertar mais interesse popular, principalmente, por ser próxima ao Morumbi e, entre 1955 e 1960, o poder público também passou a se interessar pela área com a finalidade de que fossem realizados investimentos imobiliários e de reintegração de posse. Dessa forma, no início da década de 60 iniciou-se a construção da Avenida Giovanni Gronchi - um dos principais eixos de ligação do Morumbi (CALDEIRA, 2000).

Na década de 1970, o poder público definiu a área de Paraisópolis como uma Zona Especial (fato este semelhante ao do foco da pesquisa em São Luís: Ilhinha), com o intuito de restringir o uso dessa área para apenas ocupação unifamiliar, sem fins comerciais. Essa foi uma tentativa de frear o crescimento desordenado. Porém, outras áreas dessa localidade passaram a ser ocupadas, áreas essas que não possuíam condições apropriadas para estabelecimento de propriedades, por apresentarem alta declividade e risco de desabamento, por exemplo (KATZ, 2008).

²¹ Termo que designa, no Brasil, quem falsifica documentos para, ilegalmente, tomar posse de terras devolutas ou de terceiros.

Na Figura 68, apresenta-se uma planta de sobreposição do loteamento original e dos barracos existentes em 2008.

Figura 68 - Planta de sobreposição (loteamento original versus barracos existentes)



Fonte: Katz (2008, p. 42).

Assim, a população na região teve um aumento espantoso. Segundo Katz (2008) no IBGE de 1970, havia 7.071 moradores para 1.634 barracos. E, em 1984, o número saltara de 15.000 moradores para 3.000 barracos.

Foi na década de 1980 que surgiram as Associações de Moradores da comunidade de Paraisópolis, para organizar reformas de infraestrutura e garantir o direito à posse da propriedade aos que já estavam ali instalados. A luta entre os proprietários legais dos lotes e dos posseiros/grileiros foi uma constante que marcou a história de urbanização da favela. Mas, com o pedido de usucapião realizado pelos posseiros e o temor dos proprietários em entrar na região, praticamente definiu-se a situação em favor dos moradores da comunidade (KATZ, 2008).

Aos poucos a comunidade, que se organizara ao longo da década de 1980, começou a realizar algumas obras de infraestrutura, como, por exemplo, a instalação de postes de luz e organização do espaço urbano da favela. Na década de 1990 foram realizadas obras de drenagem, esgoto e pavimentação de ruas. Mas, o terreno acidentado, com declividade de até 30% (fato semelhante também à Ilhinha em São Luís), dificultou algumas melhorias, pois exigia a presença de vários córregos para escoamento da água, a fim de evitar desmoronamentos.

O sistema viário foi imprescindível na urbanização da área, pois, somente a partir dele se tornou possível a implantação de várias obras de infraestrutura, como redes de água e esgoto, implantação da rede elétrica, construção de vias de acesso, entre outros, permitindo o tráfego de automóveis e máquinas. A malha viária apresentava 120 m por 240 m, dividindo-se em lotes de 12 m por 60 m (KATZ, 2008).

Nesse sentido, Katz (2008, p. 46) relata que:

A herança do sistema viário é um fator muito positivo na configuração dos espaços. Por ser, talvez, o único elemento regular deste espaço, foi o que possibilitou a implantação das redes oficiais de água, esgoto e luz, o que explica o menor grau de precariedade das edificações lindeiras a ele. Permitiu maior permeabilidade do espaço por serem vias que comportam o tráfego de automóveis garantindo o acesso ao assentamento e para fora dele, possibilitando a existência de centralidades, além de ser um fator de consolidação da ocupação.

Em 1994, a ocupação da favela de Paraisópolis ainda era intensa, mantendo sua característica de ser muito povoada, pois até nas grotas²² foram construídas edificações, sendo as últimas áreas a serem ocupadas. Com o grande crescimento da favela veio a necessidade de ter acesso ao bairro do Morumbi, e, assim, reestruturou-se as pontes do Morumbi e João Dias, além da construção do cemitério do Morumbi e da rua Deputado Laércio Corte.

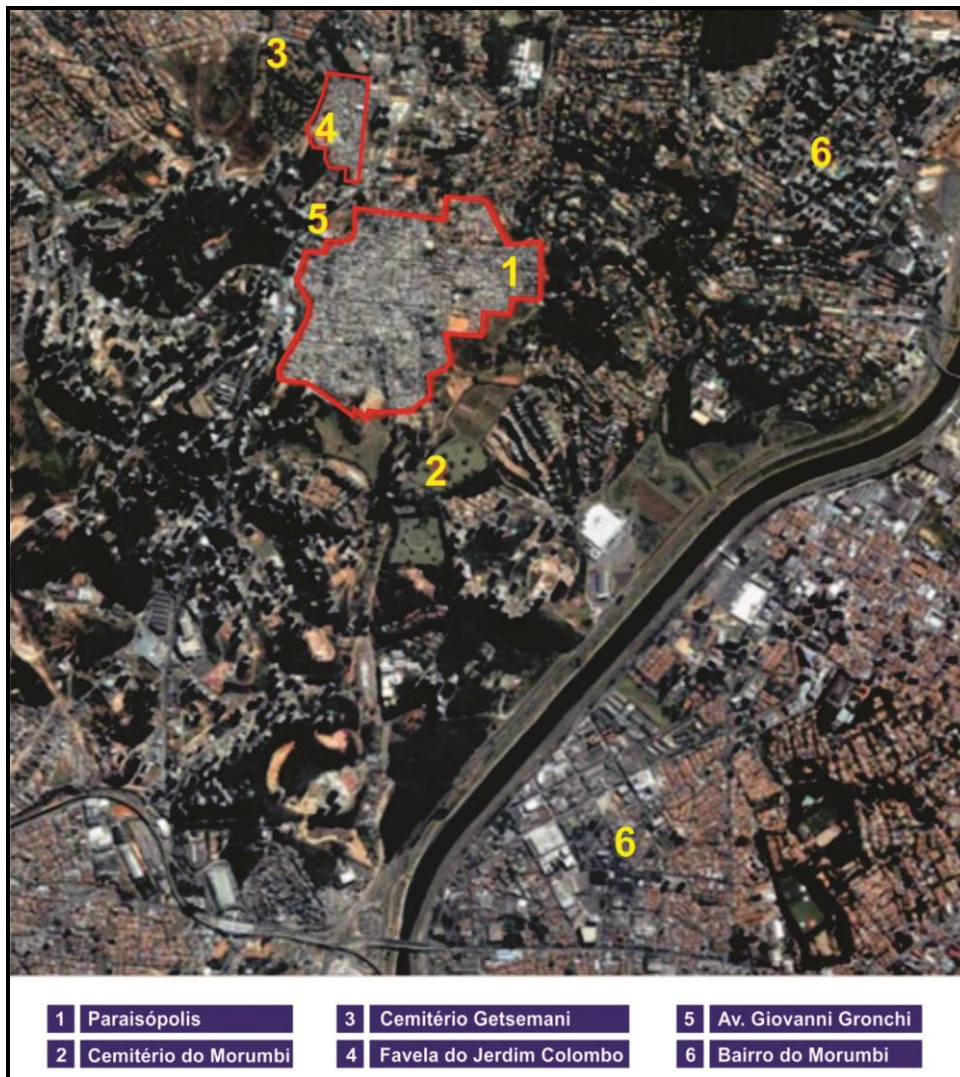
Em 2007, a configuração da paisagem de Paraisópolis permaneceu praticamente a mesma. Na Figura 69, se observa o contraste com o bairro do Morumbi, podendo-se constatar que a favela é um grande aglomerado de edificações, enquanto o Morumbi se caracteriza por ser um bairro planejado e com muitas áreas verdes. Fato este, muito similar ao que se encontrou no contraste entre a Península da Ponta D'Areia e a Ilhinha em São Luís (MA).

O bairro do Morumbi e a favela de Paraisópolis, apesar de serem da mesma região (Subprefeitura do Butantã), e possuírem um histórico de ocupação semelhante, podem ser considerados bairros distintos. Enquanto que grandes residências de alto padrão, com boa

²² Terras baixas, depressões.

infraestrutura, amplas áreas verdes, comércio aquecido em um m² de alto custo caracterizam o Morumbi, Paraisópolis é conhecida por ser uma grande favela, com problemas cotidianos inerentes a áreas populosas, bem como residências humildes e precárias, com ausência de infraestrutura satisfatória, pouca pavimentação, sobrecarga nos serviços públicos da região, risco de desmoronamento, aumento da criminalidade, entre outros. Assim, o estudo dessas áreas exige um plano mais detalhado acerca das mais diversas variáveis, em que se busque não apenas a solução de problemas isolados, mas a melhoria das condições de vida da população que habitam e transitam por essas áreas.

Figura 69 - Foto aérea tirada em 2007 da favela de Paraisópolis e seu entorno



Fonte: Adaptada de Katz (2008, p. 53).

IV.1.3 Características específicas do Morumbi de acordo com o Plano Diretor da cidade

De acordo com o Plano Diretor da cidade de São Paulo, a região do Morumbi configura Zoneamento Misto (ZM) de alta, baixa e média densidade, e Zona Exclusivamente Residencial de baixa densidade (ZER-1). Também se encontra uma Zona de Corredor 2 (ZCOR-2), exclusivamente na Av. Morumbi.

Art. 33. As Zonas Exclusivamente Residenciais - ZER são porções do território destinadas exclusivamente ao uso residencial de habitações unifamiliares e multifamiliares, tipologias diferenciadas, níveis de ruído compatíveis com o uso exclusivamente residencial e com vias de tráfego leve e local.

[...]

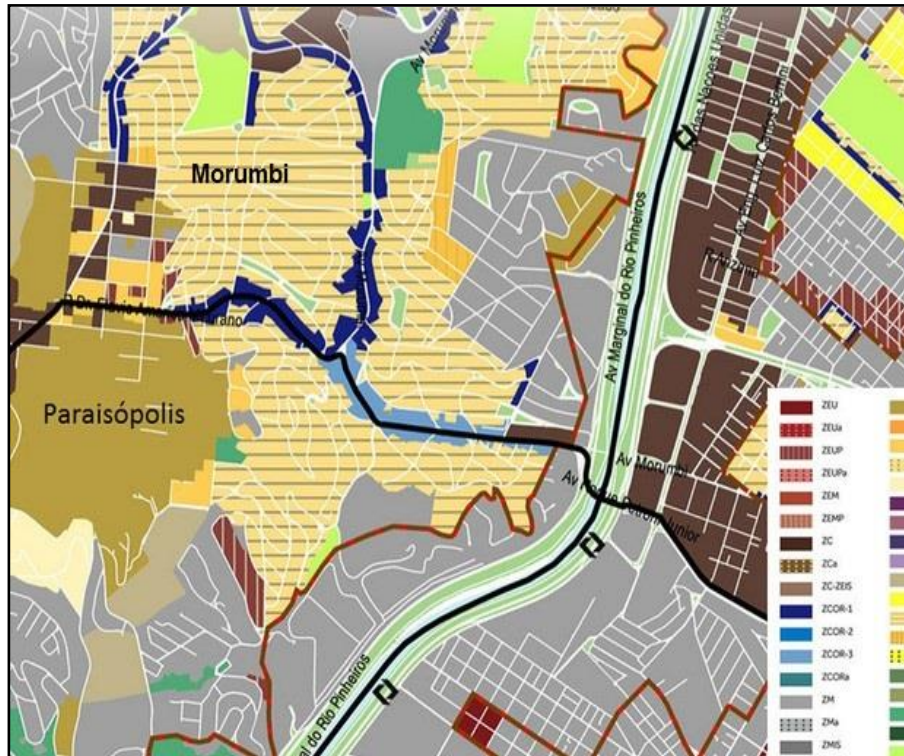
Art. 35. As Zonas Mistas - ZM são porções do território destinadas à implantação de usos residenciais e não residenciais, inclusive no mesmo lote ou edificação, segundo critérios gerais de compatibilidade de incomodidade e qualidade ambiental, que têm como referência o uso residencial podendo ser subdivididas em zonas mistas de baixa, média e alta densidades.

[...]

Nas ZER-1, o gabarito de altura máximo da edificação é igual a 10 (dez) metros e ficam estabelecidos os seguintes coeficientes de aproveitamento: I - mínimo igual a 0,05 (cinco centésimos); II - básico igual a 1,0 (um); III - máximo igual a 1,0 (um) (SÃO PAULO, 2015, p. 58).

No caso da ZCOR-2, que admite outras atividades, como o comércio e serviços, dispõe de imóveis geralmente com mais de 250 m². Nesse caso, também não pode ter mais que 10 m de gabarito, assim como na ZER-1, e a atividade tem de ser compatível com a vizinhança residencial, portanto, não incômoda. A rua tem de ter uma característica de um pequeno centro local, um subcentro local (SÃO PAULO, 2015).

A Figura 70, mostra a demarcação do bairro Morumbi com zonas exclusivamente residenciais em seu interior, e a Av. Morumbi admitindo instalação de comércio e serviços.

Figura 70 - Morumbi e Paraisópolis e suas zonas

Fonte: Portal G1 (2015, não paginado).

IV.1.4 Características específicas de Paraisópolis de acordo com o Plano Diretor da cidade

O zoneamento da comunidade é distinto do zoneamento do bairro do Morumbi, configurando uma ZEIS 1, destinada à construção de moradias populares.

I - ZEIS 1 são áreas caracterizadas pela presença de favelas, loteamentos irregulares e empreendimentos habitacionais de interesse social, e assentamentos habitacionais populares, habitados predominantemente por população de baixa renda, onde haja interesse público em manter a população moradora e promover a regularização fundiária e urbanística, recuperação ambiental e produção de Habitação de Interesse Social (SÃO PAULO, 2015, p. 59).

Nota-se a mesma classificação referente à Zona também em foco da pesquisa, no caso a Ilhinha em São Luís.

A configuração da favela de Paraisópolis é o resultado das apropriações espaciais de seus moradores. Nunca estáticas, sempre em movimento, gerando um espaço diferenciado, determinado exatamente por sua singularidade.

Nestes locais, tanto em Paraisópolis como na Ilhinha, chama a atenção as formas de apropriação dos espaços coletivos e a intensidade com que convivem nele. Fatores esses, que devem ser levados em consideração quando se propõem intervenções urbanas, servindo de exemplo para a configuração espacial da cidade regular.

IV.1.5 Dados socioeconômicos do Morumbi

Os dados mostram que, no ano de 2010, a área do Morumbi possuía um total de 15.448 domicílios particulares permanentes em uma área de 11.400.000 m². Um total de 46.957 pessoas residia nesses imóveis. Havia abastecimento de água tratada em 15.328 domicílios, ou seja, em 99,22% deles. Apenas 93 deles (0,60%) usavam poço ou nascente, e 27 (0,18%) utilizavam outra forma.

Dentre os domicílios particulares permanentes, num total de 15.448, 14.680 deles tinham acesso à rede geral de esgoto, que correspondia a 95,03%. Uma parcela de 3,39%, ou seja, 525 deles usavam fossa séptica, 81 (0,52%) possuíam fossa rudimentar, 08 (0,05%) usavam vala, 11 (0,08%) utilizavam rio, lago ou mar, e 137 (0,89%) apresentavam outro tipo de escoadouro. Apenas 06 domicílios (0,04%) não apresentavam banheiro ou sanitário.

No Morumbi a maior parcela dos moradores (21,30%) recebia mais de 20 salários mínimos. Em seguida, tem-se 16,89% que recebiam entre 5 e 10 salários mínimos. Apenas 0,37% recebiam até ½ salário mínimo. Estes dados demonstram a condição das habitações presentes na área, pois em um “passeio rápido” ao bairro podem-se apreciar belas casas (mesmo com muros altos), com ruas largas, arborizadas, tranquilas e segurança privada existente em quase todas elas.

Na área encontra-se um bom nível de educação, onde 96,71% da população residente é alfabetizada.

A faixa etária predominante da área analisada é de adultos de 30 a 59 anos, que corresponde a 44,25%. Em seguida, tem a parcela de crianças e adolescentes com 21,87% dos moradores. Os jovens de 18 a 29 anos correspondem a 18,57%. Os idosos, que na vizinha Paraisópolis apresentam apenas 2,52% de seus habitantes, na área do Morumbi representam 15,30%.

No Quadro 4, apresenta-se uma compilação dos dados.

Quadro 4 - Dados socioeconômicos do Morumbi

ÁREA DO BAIRRO EM M² MORUMBI		11.400.000 m ²			
DOMICÍLIOS					
Domicílios particulares permanentes			Pessoas residentes nestes imóveis		
15.448			46.957		
ABASTECIMENTO DE ÁGUA/OUTRAS FORMAS (domicílios particulares permanentes)					
Rede Geral		Poço ou Nascente		Outra Forma	
15.328 (99,22%)		93 (0,60%)		27 (0,18%)	
DOMICÍLIOS COM ESGOTAMENTO SANITÁRIO – OUTROS DESTINOS (dom. particulares permanentes)					
Rede Geral	Fossa Séptica	Fossa Rudimentar	Vala	Rio, Lago, Mar	Outro Escoadouro
14.680(95,03%)	525 (3,39%)	81 (0,52%)	8 (0,05%)	11 (0,08%)	137 (0,89%)
TOTAL		15.448 (lembrando que 0,04% não apresentavam banheiro ou sanitário)			
RENDA					
21,30% dos responsáveis por domicílios recebe mais de 20 salários mínimos					
16,89% dos responsáveis por domicílios recebem entre 5 até 10 salários mínimos					
Apenas 0,37% dos responsáveis por domicílios recebem até ½ salário mínimo					
NÍVEL DE ESCOLARIDADE					
96,71% da população residente é alfabetizada					
FAIXA ETÁRIA					
Predominante: Adulta de 30 a 59 anos - 44,25%					
Crianças e adolescentes de 0 a 17 anos - 21,87%					
Jovens de 18 a 29 anos - 18,57%					
Idosos (60 ou mais anos de idade) correspondem a 15,30%					

Fonte: IBGE (2010, não paginado).

IV.1.6 Dados socioeconômicos de Paraisópolis

Os dados mostram que no ano de 2010, a área de Paraisópolis possuía um total de 13.064 domicílios particulares permanentes em uma área de 798.695 m². Um total de 42.831 pessoas residia nesses imóveis. Havia abastecimento de água tratada em 13.038 domicílios (99,80%), 06 deles (0,04%) usavam poço ou nascente e 20 (0,16%) utilizavam outra forma.

Dentre o total de 13.064 domicílios particulares permanentes, 11.612 deles (88,88%) tinham acesso à rede geral de esgoto. Uma parcela de 0,47% usava fossa séptica, 141 (1,07%) possuíam fossa rudimentar, 472 (3,62%) usavam vala, 730 (5,59%) utilizavam rio, lago ou mar e 42 (0,33%) apresentavam outro tipo de escoadouro. Apenas 05 domicílios (0,04%) não apresentavam banheiro ou sanitário.

Quase a metade de seus habitantes (49,27%) recebiam mais de 1 até 2 salários mínimos. À medida que a renda aumenta, há um declínio em relação ao número de seus moradores. Segundo especialistas da Folha PE (2017), no Brasil, um pai de família precisaria de 3 a 5 salários mínimos para sustentar uma família formada por quatro pessoas; no entanto, em Paraisópolis apenas

3,03% atingem esse patamar. As pessoas que recebiam de 5 a 10 salários mínimos formam 1,10%, e apenas 0,02% recebiam mais de 20 salários mínimos.

Na área encontravam-se ainda pessoas não alfabetizadas que correspondiam a 12,55% da população residente.

Encontrou-se uma característica similar à área da Península e Ilhinha em São Luís: o fato de serem moradores do sexo feminino os responsáveis pela maioria dos domicílios permanentes.

A faixa etária predominante na área analisada era de crianças e adolescentes de 0 a 17 anos que correspondia a 34,65%. Sem programas de controle de natalidade, essa faixa etária da população de baixa renda apresenta uma tendência ao crescimento. Em seguida, tem-se a parcela adulta com 34,61% dos moradores. Os jovens de 18 a 29 anos correspondiam a 28,21%, e os idosos a apenas 2,52% de seus habitantes.

Abaixo, no Quadro 5, há uma compilação dos dados.

Quadro 5 - Dados socioeconômicos de Paraisópolis

ÁREA DO BAIRRO EM M² PARAIÓSÓPOLIS		798.695 m ²			
DOMICÍLIOS					
Domicílios particulares permanentes			Pessoas residentes nestes imóveis		
13.064			42.831		
ABASTECIMENTO DE ÁGUA/OUTRAS FORMAS (domicílios particulares permanentes)					
Rede Geral		Poço ou Nascente		Outra Forma	
13.038 (99,80%)		06 (0,04%)		20 (0,16%)	
DOMICÍLIOS COM ESGOTAMENTO SANITÁRIO – OUTROS DESTINOS (dom. particulares permanentes)					
Rede Geral	Fossa Séptica	Fossa Rudimentar	Vala	Rio, Lago, Mar	Outro Escoadouro
11.612 (88,88%)	62 (0,47%)	141 (1,07%)	472 (3,62%)	730 (5,59%)	42 (0,33%)
TOTAL		13.064 (lembrando que 0,04 não apresentavam banheiro ou sanitário)			
RENDA					
A maioria dos responsáveis por domicílios recebe mais de 1 até 2 salários mínimos					
49,27% dos responsáveis por domicílios recebem entre ½ até 1 salário mínimo					
3,03% dos responsáveis por domicílios recebem entre 3 até 5 salários mínimos					
NÍVEL DE ESCOLARIDADE					
87,45% da população residente é alfabetizada					
FAIXA ETÁRIA					
Predominante: Crianças e Adolescentes de 0 a 17 anos - 34,65%					
Adultos de 30 a 59 anos - 34,61%					
Jovens de 18 a 29 anos - 28,21%					
Idosos (60 ou mais anos de idade) correspondem a 2,52%					

Fonte: IBGE (2010, não paginado).

IV.1.7 Uso do solo no Morumbi

Na atualidade, observa-se uma mudança do padrão de urbanização, da segregação concêntrica contínua no território para padrões mistos (áreas nobres se formam em lugares antes de camadas médias baixas, e ocupações populares invadem brechas nestas áreas e lá permanecem como enclaves). Esta tendência já havia sido detectada por Caldeira (2000) ao longo dos anos 90. Grande parte dos bairros que eram caracterizados nos anos 70 como regiões periféricas, atualmente estão ocupados por prédios de luxo ou prédios para classe média, com grandes áreas de lazer e equipamentos, mudando o padrão de ocupação social da região.

No início deste milênio, observa-se a instalação de lojas e serviços de grifes na região, antes localizadas apenas na região dos Jardins. O *Shopping Jardim Sul* foi o pioneiro na reformatação do perfil de consumo da região, completando-se, recentemente, com o *Shopping Cidade Jardim*, o mais luxuoso da cidade. Muitas habitações populares ainda permanecem nessas regiões, mas o grande crescimento populacional se deu com as inúmeras favelas que se formaram na área (ou se expandiram, pois já eram núcleos de ocupações antes do boom de crescimento verticalizado).

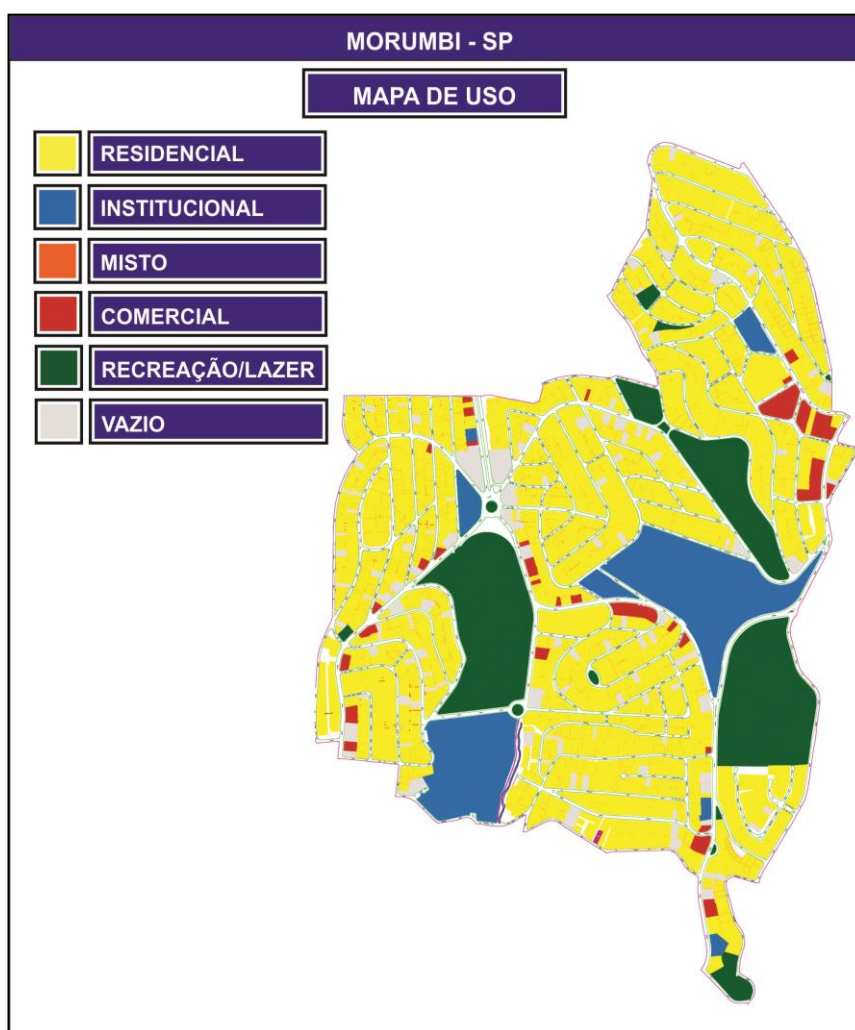
A região apresenta uma diversidade em relação ao uso do solo, apesar de encontrar-se a maior parte ocupada por residências (alto luxo, classe média e favelas). O fator *Shopping Center* é um grande indicador de transformador na paisagem urbana. Sabe-se que os *Shopping Centers* se diferenciam em tamanho, classe social/usuária, equipamentos oferecidos, padrão, estilo da arquitetura etc., embora quase todos contenham os mesmos elementos: artigos para consumo individual ou familiar.

No território existem shopping centers para a classe social econômica mais elevada - Morumbi, Jardim Sul, Cidade Jardim, D&D etc.; e para os populares a exemplo do *Shopping Campo Limpo*, *Shopping Raposo* ou o Butantã. Eles demarcam o perfil da população usuária da região: o *Shopping Morumbi*, o mais antigo deles, também chamado “*shopping da família*”, dado o grande número de oferta de serviços de lazer, ainda atende parte da clientela do bairro tradicional, contendo inclusive uma ala só de lojas de grifes internacionais (a exemplo do *Shopping Iguatemi*); o *Shopping Jardim Sul*, atende à nova classe média alta do Novo Morumbi (no início oferecia condução gratuita para os grandes condomínios verticalizados da região). O mais recente - *Shopping Cidade Jardim*, - é um *shopping diferenciado*, com lojas de grifes internacionais, e lojas de magazines de alto luxo, como a Daslu. Seu acesso é exclusivo via carros e o valor do estacionamento é alto. O *Shopping Eldorado* e o Butantã têm padrão de consumo de massa, sendo

este último o mais popular, o único que não cobra (ainda) pelo estacionamento em suas garagens (KATZ, 2008).

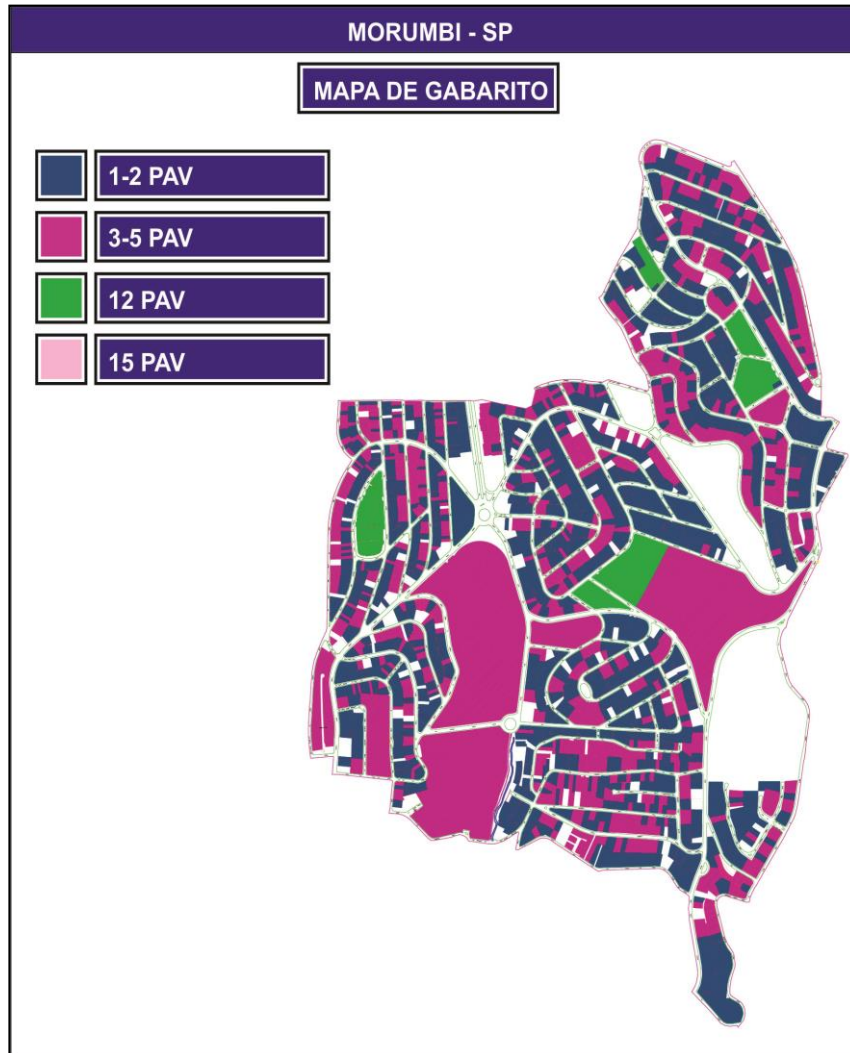
Apesar de várias edificações comerciais, o bairro do Morumbi é predominantemente residencial, como se pode observar no mapa de uso do solo abaixo.

Figura 71 - Mapa de uso em Morumbi



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Assim, a região do Morumbi conta com três zonas distintas, Zona Mista (de baixa, média e alta densidade), Zona Exclusivamente Residencial de baixa densidade, e ZCOR-2. Por se tratar de um bairro predominantemente residencial, apresenta um baixo gabarito; até na ZCOR-2, onde se têm uma atividade comercial na margem da Av. Morumbi, as edificações não podem passar de 10 m de gabarito, como pode-se perceber na Figura 72 a seguir.

Figura 72 - Mapa de gabaritos do Morumbi

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

IV.1.8 Uso do solo em Paraisópolis

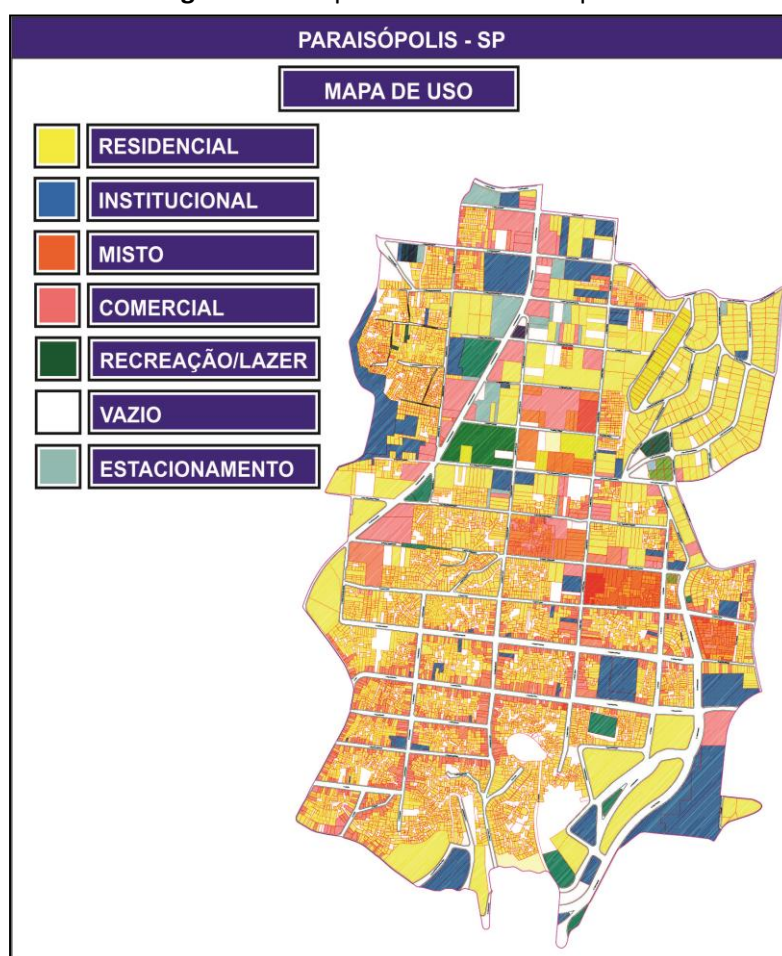
Citou-se anteriormente como a malha viária foi importante para a urbanização de Paraisópolis e, atualmente, o seu traçado ortogonal permite aos seus habitantes um acesso fácil e rápido ao seu interior, seja para locais de comércio, equipamentos de educação, serviços e saúde. A malha viária comporta a totalidade do fluxo de veículos e parte da fluência de pedestres, pois o movimento de veículos é desordenado e intenso, pois não existem placas de sinalização. As calçadas foram tomadas pelo comércio informal e por edificações. No interior das quadras, onde o traçado viário original se perdeu, existem becos e vielas que acomodam a teia de percurso de pedestres, como se pode verificar na Figura 73.

Figura 73 - Rua Ernest Renan, instalações comerciais invadindo a calçada



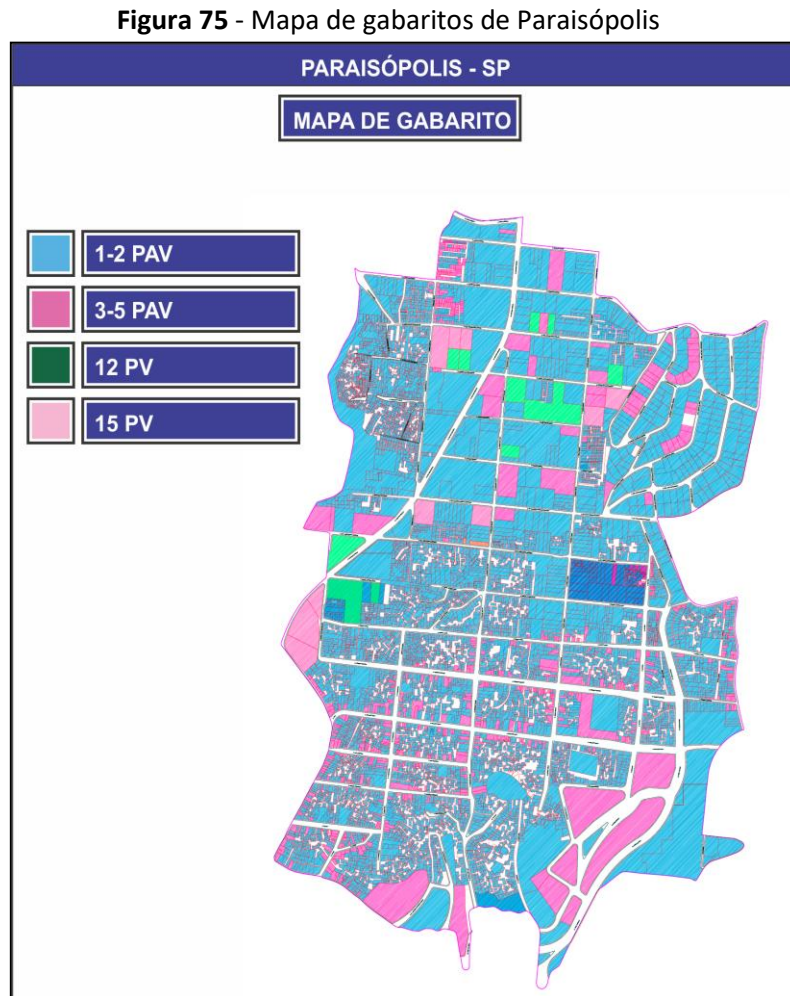
Fonte: Katz (2008, p. 89).

Figura 74 - Mapa de uso de Paraisópolis



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Abaixo, apresenta-se um mapa de gabaritos das edificações em Paraisópolis.



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Crianças brincam em áreas de alta insalubridade e alto risco de contaminação por doenças, junto aos córregos poluídos e lixo acumulado, semelhante ao que acontece na Ilhinha, em São Luís. Segundo estudo realizado em 2002 pela empresa Diagonal Urbana, o padrão das habitações indica diferentes níveis de degradação. As habitações feitas com material provisório, como madeira, papelão e restos de outros materiais, representavam 7,83% do total. As construídas em alvenaria precária representavam 24,23% das ocupações. Já as habitações em bom estado ocorriam com predominância no centro, justificando sua consolidação (KATZ, 2008).

Nota-se em Paraisópolis o uso predominantemente residencial, observando-se, porém, ocupações comerciais, institucionais e mistas junto ao sistema viário ortogonal. A parte comercial

é constituída principalmente por bares, lojas de materiais de construção, armazém, salões de beleza, entre outros. Já no uso Institucional, existem basicamente escolas, igrejas e associações.

O estudo de gabarito é outro indicador do grau de consolidação, pois analisa a potencialidade de se construir o segundo piso e a condição das habitações. Moradias com mais de um pavimento indicam o bom material usado na construção e um alto grau de consolidação. Sendo assim, altas densidades revelam maior verticalização e maior grau de consolidação (KATZ, 2008).

Normalmente, em Paraisópolis, nos finais de semana, encontra-se um grande número de pessoas andando pelas ruas, frequentando os bares, mercados e salões de beleza. Há sempre pessoas na porta de suas casas, onde colocam cadeiras para apreciar o movimento e “jogar conversa fora”. O campo de futebol sempre está cheio, seja por adultos, seja por crianças. E assim, as redes e o convívio social se ampliam, onde o palco é a rua e os protagonistas são os moradores, ou seja, “Quando a rua vira casa”, título da obra de Carlos Nelson. Fato este muito similar ao foco desta pesquisa: a Ilhinha em São Luís.

IV.1.9 Hierarquia viária e transporte no Morumbi

Na região, o trânsito de veículos é muito intenso. Saturada, a Avenida Giovanni Gronchi chega a receber, no pico da manhã, 400 carros além de sua capacidade máxima, de 2.400 veículos por hora (MACHADO, [20--?]).

Os moradores do Morumbi demandaram, em 2003, na elaboração do Novo Plano Diretor, a construção de uma nova ponte sobre o Rio Pinheiros. A ponte foi construída e inaugurada em 2007, conhecida como “Ponte Estaiada”, que ganhou o nome do jornalista Otávio Frias, e logo foi incorporada como novo marco da arquitetura paulistana, e rapidamente transformou-se num dos cartões postais de São Paulo, como se pode observar na Figura 76.

Figura 76 - Ponte Otávio Frias

Fonte: Bridge (2016, não paginado).

A região foi projetada para ser fechada em termos urbanísticos (partes do núcleo horizontalizado, de casas e grandes sobrados), mas hoje é um bairro de passagem, o que aumenta muito o trânsito local. Vários investimentos foram feitos na região, como os túneis sob o rio Pinheiros, a interligação do Novo Morumbi com a marginal Pinheiros, metrô de superfície, extensão de linha de metrô e a Avenida Itapaiúna/Perimetral (fez parte do programa de urbanização da favela de Paraisópolis) (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 2017).

Mesmo com todos esses investimentos, o grande problema atual é o fluxo de carros e a falta de alternativas na malha viária. Outro fato que contribui para este problema é a escassez de linhas do Metrô Paulistano, pois as “camadas médias” não o utilizam como no exterior, ou por que não há em seus bairros, ou porque é um transporte visto como para “o povo”, exceto a linha Ana Rosa - Av. Paulista-Clínicas-Vila Madalena (GOHN, 1999).

Agrava o tráfego na região, para além da densidade populacional, um grande número de escolas particulares tradicionais e famosas existentes na cidade.

Na área do transporte, tem-se, ainda, os efeitos na região a partir da construção de corredores de ônibus e do Rodoanel, retirando os caminhões de carga que necessariamente cruzam São Paulo, para se dirigirem para as rodovias dos Imigrantes/Anchieta.

Outros indicadores são dados pela reurbanização e intervenções na própria Marginal de Pinheiros. O *boom* de expansão que se observou ao final dos anos 90, em certos trechos da

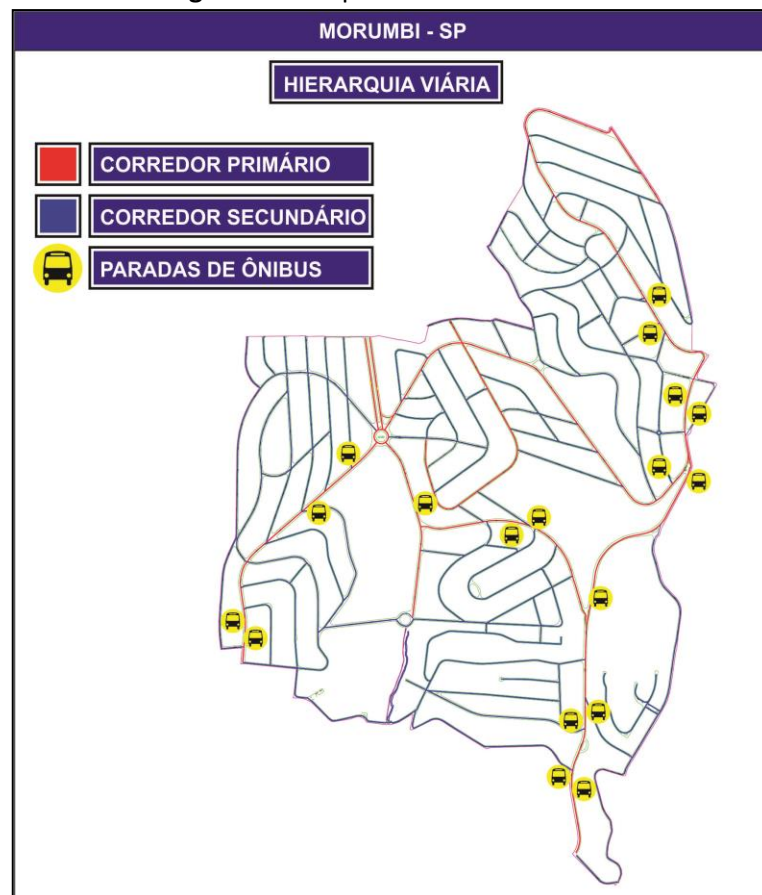
Marginal do Rio Pinheiros, ao redor da Av. Berrini, aumentou muito neste novo milênio, com a construção de hotéis de luxo, grandes prédios envidraçados que abrigam sedes de empresas multinacionais e grandes casas de espetáculos.

Quando se analisam as cidades de São Luís e São Paulo, nota-se uma enorme diferença em relação à população das duas cidades, pois São Paulo possui 12 milhões, enquanto São Luís possui 1 milhão (IBGE, 2010).

À medida que os habitantes de São Paulo (pelo contingente populacional) são servidos de algumas opções de transportes além do ônibus, como metrô, trem e ainda contam com existência de ciclovias; já os moradores de São Luís, em relação ao transporte público, dependem apenas de ônibus, e as ciclovias existentes são insignificantes.

Em razão disso, manteve-se o padrão no mapa de vias dos bairros analisados, localizando apenas as paradas de ônibus e as vias primárias e secundárias (não informando no caso da cidade paulista a localização das paradas de metrô e trem), como mostra a Figura 77.

Figura 77 - Mapa de vias do Morumbi



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

IV.1.10 Hierarquia viária e transporte em Paraisópolis

A hierarquia viária em Paraisópolis possui uma configuração viária ortogonal, legado do traçado original dos lotes. Este traçado ortogonal representa uma parte da área em Paraisópolis - a outra parte, é constituída de becos e vielas que iremos descrever adiante – e possui grande importância na configuração dos espaços da favela. Assim, nesta parte do bairro, pode-se ter uma legibilidade mais clara do ambiente. As ruas apresentam um paralelismo e continuidade (na maioria dos casos), de forma que se pode entrar e sair do território apenas cruzando uma via. Apresentam uma leitura fácil, propiciando um sentimento de segurança ao cidadão que as percorre.

As vias são projetadas, pavimentadas e com dimensões razoavelmente favoráveis ao transporte, tanto de pedestres quanto de veículos. Possuem características muito similares às vias da cidade regular. São nelas que ocorre a maior parte do acesso veicular: micro-ônibus, ambulâncias, entre outros. Em muitos casos a caixa da rua não comporta o tráfego existente, ocasionando conflitos entre veículos e pedestres.

Também se registra em Paraisópolis a existência de inúmeros becos e vielas, que resultam de espaços entre as edificações construídas sem nenhum planejamento. Os becos e vielas estão em permanente transformação, como a maioria dos espaços da favela. Destaca-se que 57% das vias de pedestre do assentamento, não comportam o fluxo existente, que conta com caixa de via inferior a 1,20 m e declividades superiores a 18% (KATZ, 2008).

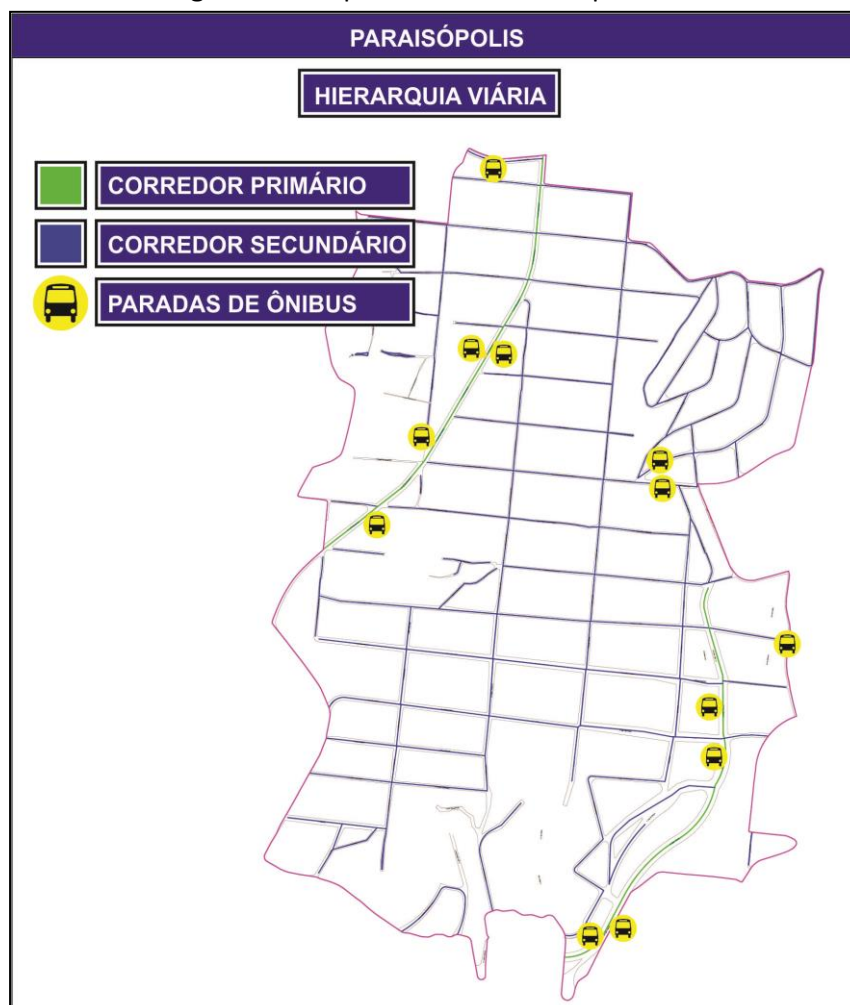
As ruas e demais vias em Paraisópolis cumprem função de sociabilização de seus moradores, constituindo o lugar de lazer e ócio de seus habitantes, fator este também presenciado em São Luís na Ilhinha. É nelas onde se pode perceber mais claramente a apropriação dos espaços pelos moradores. Mais do que isso, esta apropriação da rua, como lugar de encontro, pode servir como um indicador da qualidade do espaço.

Sobre o transporte público, para entrar ou sair de Paraisópolis (zona sul), segundo os moradores, não é uma tarefa fácil. Em pesquisa realizada pelo site “Uol”, seus habitantes chegam a esperar, aproximadamente, uma hora e meia para embarcar nos pontos de ônibus que atendem o bairro. A reportagem percorreu quatro pontos iniciais de linhas que cruzam o bairro no início da manhã, e constatou que os veículos - a maioria deles, lotações²³ - já partem cheios (VALLE, 2011). Segundo a São Paulo Transporte S.A. (SPTrans), circulavam cinco linhas de ônibus em Paraisópolis com 76 veículos, outras 21 linhas passam pelas avenidas Giovanni Gronchi e Morumbi, próximas

²³ Veículo automóvel para transporte coletivo de um número limitado de pessoas.

ao local. O Metrô terá uma linha 17-ouro, que utilizará o Metroleve, um sistema de monotrilho que interligará o local, com previsão para o ano de 2019 - esta linha era prevista para estar em pleno funcionamento na Copa do Mundo de Futebol em 2014 (SPTrans, 2018). Na figura 78 apresentamos o mapa de vias em Paraisópolis, bem como o local das paradas de ônibus.

Figura 78 - Mapa de vias de Paraisópolis



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

IV.1.11 Densidade demográfica - Morumbi e Paraisópolis

A densidade demográfica no Morumbi, segundo dados do IBGE em 2010, é de 4.119 hab./km², enquanto que em Paraisópolis, registra-se 53.609,7 hab./km², como mostra a Tabela 8. Um fato importante ao ser analisado é que a área do território do Morumbi é aproximadamente 14 vezes superior em relação ao de Paraisópolis, e que ainda conta com inúmeras edificações com

gabarito alto. Entretanto, quando analisamos apenas o número de habitantes nas duas áreas, registra-se um valor bem aproximado.

Tabela 8 - Quadro comparativo da densidade demográfica Morumbi e Paraisópolis

DENSIDADE DEMOGRÁFICA	MORUMBI	PARAISÓPOLIS
Área (m ²)	11.400.000 m ²	798.695 m ²
Número de habitantes	46.957	42.831
Habitantes/km ²	4.119	53.609,7

Fonte: IBGE (2010, não paginado).

A população de Paraisópolis evoluiu rapidamente nos últimos anos. Calcula-se que 80% da população local seja de origem nordestina, porque a região foi, e continua sendo, um grande espaço de acolhimento de migrantes daquela região. Inicialmente, este contingente populacional se instalou na cidade com o intuito de trabalhar na construção civil, que foi impulsionado nas décadas de 70 e 80. Com isso, Paraisópolis foi crescendo, e estes trabalhadores que ali viviam, recepcionaram centenas de parentes e conhecidos vindos de outras regiões, principalmente o Nordeste, em seus barracos. Atualmente, grande parte dos moradores em Paraisópolis trabalha no Morumbi: a mão de obra, não exigindo grande qualificação, é absorvida pelo bairro vizinho, e geralmente são porteiros, empregadas domésticas, dentre outras profissões, que trabalham nas centenas de apartamentos que foram edificadas naquela região. Este fato é similar com o que acontece em São Luís com a Península e a Ilhinha.

IV.1.12 Tabela com nível de transformação no Morumbi

Para um melhor entendimento sobre os fatores analisados na pesquisa (focando a Península e a Ilhinha) no capítulo anterior, elaborou-se também uma tabela com nível de transformação para os casos de estudo nas duas cidades brasileiras (São Paulo e Recife). Os valores (de 1 a 3) correspondem ao nível de transformação nas áreas em relação aos mesmos critérios analisados no contraste em São Luís: história e evolução urbana; plano diretor da cidade; dados socioeconômicos; uso e ocupação do solo; sua hierarquia viária; e sua densidade demográfica.

A história e evolução urbana do Morumbi apresenta transformação intermediária (nível 2), por se tratar, ainda hoje, de uma característica que nasceu com o bairro: o status de ser nobre e predominantemente residencial.

De acordo com o Plano Diretor da cidade, a área conta com três zonas distintas (ZM, ZER e ZCOR-2). As zonas exclusivamente residenciais ficam no interior do bairro, e nas suas extremidades se distribuem os serviços e comércio. Por essa variedade de usos e zonas no Morumbi, atribui-se um valor alto em relação à transformação do Plano Diretor (nível 3).

O bairro do Morumbi, desde seu nascimento, tem origem nobre, e como visto anteriormente, a maior parcela de seus habitantes recebe mais de 20 salários mínimos, contribuindo para um elevado padrão nas residências. Sendo assim, atribui-se o valor baixo em relação ao nível de transformação do bairro neste item.

Em relação ao uso, ocupação do solo e hierarquia viária, apesar de ter ocorrido grande transformação desde o seu início, como foi dito anteriormente no item “História e evolução urbana”, a área do Morumbi nasceu e até os dias atuais se caracteriza por ser uma área prevalentemente residencial, contribuindo para o seu valor intermediário em nível de transformação (nível 2).

A Densidade demográfica na área do Morumbi está em constante crescimento, pois além do bairro contar com excelente infraestrutura de serviços, a região apresenta inúmeros lançamentos imobiliários em função do alto valor do m² construído na região. Sendo assim, atribui-se um valor alto de transformação neste item.

A Tabela 9 exemplifica o nível de transformação no Morumbi.

Tabela 9 - Nível de transformação no Morumbi

Fatores Analisados	Nível de Transformação
História e evolução urbana	2
Características de acordo com o Plano Diretor da cidade	3
Dados socioeconômicos	1
Uso e ocupação do solo	2
Hierarquia viária e Transporte	2
Densidade demográfica	3

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

IV.1.13 Tabela com nível de transformação em Paraisópolis

A história e evolução urbana de Paraisópolis apresenta elevada transformação (nível 3), tendo seu início ligado à ação de grileiros, fazendo com que a área possuísse terrenos clandestinos e dúbios, e que fossem ocupados por imigrantes japoneses e migrantes nordestinos.

Como aponta o Plano Diretor da cidade, a área é caracterizada, desde 1970, como uma Zona Especial, de cunho social, não havendo transformação em relação a essa característica até aos dias atuais (nível 1).

Paraisópolis apresenta um baixo nível social e econômico, ao lembrar que quase a metade de seus habitantes recebia entre 1 e 2 salários mínimos, gerando um nível baixo de transformação (nível 1), pois desde sua origem, a área registra baixos índices sócio-econômicos.

Em relação ao uso, ocupação do solo e hierarquia viária, apesar de Paraisópolis possuir em seu interior uma malha viária ortogonal original, atualmente se caracteriza pelo seu crescimento de forma desordenada, gerando becos e vielas sem saídas, dificultando o acesso de veículos e moradores. Também se registra o adensamento populacional gerando nível 3 de transformação.

Os moradores de Paraisópolis estão crescendo significativamente, sendo que o crescimento do bairro, antes de maneira horizontal, agora se realiza de maneira vertical, com muitas construções de “puxadinho”²⁴. Sendo assim, atribui-se um valor alto de transformação em relação à densidade demográfica.

A Tabela 10 abaixo elucida o nível de transformação em Paraisópolis.

Tabela 10 - Nível de transformação em Paraisópolis

Fatores Analisados	Nível de Transformação
História e evolução urbana	3
Características de acordo com o Plano Diretor da cidade	1
Dados socioeconômicos	1
Uso e ocupação do solo	3
Hierarquia viária e Transporte	3
Densidade demográfica	3

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

²⁴ “Puxadinho” é uma extensão que se faz em uma residência, de forma ilegal, para poder aproveitar os espaços e utilizar até para mais de um ambiente.

IV.2 CASO PINA E BRASÍLIA TEIMOSA (RECIFE)

O segundo estudo de caso selecionado pertence à mesma região brasileira, foco da presente pesquisa: a região do Nordeste. O Bairro do Pina e Brasília Teimosa, na cidade de Recife, Pernambuco, caracterizam-se por serem áreas definidas por uma linha contínua de recifes paralela à orla marítima, como pode-se observar na Figura 79, que demonstra o contraste urbano entre as duas áreas urbanas.

Figura 79 - Foto aérea de contraste urbano em Recife: Pina e Brasília Teimosa



Fonte: Adaptada de Tv Brasília Teimosa (2017, não paginado).

IV.2.1 História e evolução urbana do Pina

Na época do Brasil Colonial, Olinda era a capital de Pernambuco, e Recife mostrava-se como um pequeno povoado que abrigava pescadores. Nesse cenário, o Bairro Pina envolvia ilhas e terras alagáveis, localizadas na confluência dos rios Jordão, Tegipió e riacho Pina com o Oceano Atlântico. Situava-se ao Sul do porto do Recife, e era habitado por colonizadores portugueses, que constituíram na localidade a Fazenda Nossa Senhora do Rosário da Barreta (ARAÚJO, 2008).

Na região encontrava-se a ilha da Barreta, que ficou sob o poder do português André Gomes Pina e seu irmão, na qual edificaram um armazém-estância, para o comércio de açúcar com a Europa. Assim, os irmãos Pina passaram a explorar a mão de obra escrava e se beneficiaram dos serviços de negros foragidos, que atravessavam a Bacia do Pina, embrenhando-se nos manguezais e vivendo da pesca (ARAÚJO, 2008).

A formação de uma comunidade de negros pescadores decorreu da relativa liberdade naquelas ilhas, que era justificável pela dificuldade de acesso ao local e pela falta de mão de obra disponível para os serviços de exportação.

Com a invasão de Pernambuco em 1630, pelos holandeses, visando a conquista do Forte de Afogados, a área do Pina foi invadida, forçando, assim, a população a se deslocar para os redutos de resistência nas terras do Engenho Muríbea em Jabotão dos Guararapes - cidade satélite do Recife (SILVA, 1990).

Em 1645, início do período chamado de “Restauração Pernambucana”, dois pescadores pernambucanos partiram daquela ilha em uma jangada, e incendiaram dois navios holandeses no porto. Em razão desse incêndio, os holandeses construíram o fortim Schoonenbrug no Pontal do Pina, a fim de defender o flanco sul do Porto (PREFEITURA DO RECIFE, 2008).

As pessoas somente voltaram a morar no Pina quando as forças pernambucanas desceram os montes Guararapes, sitiaram o porto e montaram acampamento nas ilhas. Após a batalha, os holandeses assinaram sua rendição em 1654. Depois de acampados nas ilhas do Pina, muitos combatentes acomodaram suas famílias e comemoraram a vitória contra o invasor, na qual estabeleceram moradia (PREFEITURA DO RECIFE, 2008).

No ano de 1849, mediante decisão ministerial, a Capitania dos Portos informava a edificação de um dique no Pina, com a finalidade de proteger o porto das partículas de areia vindas do mar, ligando a Ilha aos arrecifes naturais, objetivando uma maior profundidade no Porto para possibilitar a circulação de embarcações de maior porte (PEREIRA, 2010).

A Capitania dos Portos instalou as oficinas no bairro do Pina, para a conservação de máquinas, montagem dos trilhos para a passagem dos trens que transportavam pedras para a construção do dique; reparo de navios e construção de pequenas embarcações. Nesse contexto, as obras do porto ajudaram a consolidar a ocupação territorial do Pina pelas camadas populares, com a oferta de trabalho e a construção de casas de madeira para os seus funcionários. Esse processo provocou um sensível acréscimo populacional (PEREIRA, 2010, p. 6).

As casas dos pescadores eram reduzidas em quantidade, feitas de pau de mangue, com as paredes e o telhado de palha de coqueiro. A população das ilhas do Pina era composta por pescadores jangadeiros, marisqueiros, canoeiros e ex-escravos, pessoas sem qualificação profissional, que foram expulsas de outras áreas mais próximas do centro da cidade do Recife. Na região do Pina, a pescaria era o bastante para a subsistência da família.

No ano de 1888, com a libertação dos escravos, não havendo mais as senzalas dos antigos proprietários como moradia, a população agora liberta passou a ocupar as terras alagadas do Recife, iniciando-se o crescimento populacional do bairro em destaque e de outros, ocorrendo, então, a construção de muitos mocambos - tipo de habitação miserável.

O processo de ocupação e a transformação do meio ambiente natural ocorreu, inicialmente, nas áreas de terra firme, próximo aos portos dos jangadeiros, sem delimitação de lotes, mas, atendendo às condições naturais da topografia da área. Os primeiros adensamentos, com forma das ruas e a definição das primeiras quadras ou quarteirões, iniciaram-se entre as décadas de 1910 e de 1930. No início da ocupação, os sítios eram divididos para abrigar mais pessoas, ou seja, a solidariedade estava presente no processo de ocupação da localidade (ARAÚJO, 2008).

No período de 1840 a 1920, em Pernambuco, foi introduzido pela classe dominante, o hábito de banhos salgados nas praias, difusão da cultura europeia por meio de visitantes estrangeiros, inicialmente incorporada pelas elites com intenção terapêutica, o que propiciou a expansão urbana das cidades litorâneas do Recife e Olinda. Assim, as praias que serviam como depósito de dejetos e lixo, transformaram-se em uma localidade para curar enfermidades, lazer, esportes e convívio social. Essas transformações foram definitivas para as mudanças socioeconômicas, culturais e urbanísticas das cidades, e, ainda, valorizaram o espaço litorâneo.

Com um novo cenário, o poder público passou a construir estradas e pontes, possibilitando o acesso às praias do Pina e Boa Viagem, no Recife. Em 1908, o Conselho de Salubridade Pública do Estado apresentou um parecer, em que indicava a necessidade da construção de nova rede de esgotos para o Recife. Essa estrutura aproximou o bairro à cidade, pois a ponte servia para a travessia de transporte de tração animal, automóveis e abastecimento de água. A cidade do Recife recebeu um sistema de saneamento moderno, ao passo que no Bairro do Pina nada aconteceu, pelo fato de residirem operários, empregados domésticos, lavadeiras, biscateiros e prostitutas (ARAÚJO, 2008).

As oficinas do Porto chamavam mais operários para residirem no Pina, além de engenheiros que se instalavam em casas construídas próximas às obras. Essa realidade motivou a chegada de outros trabalhadores.

As classes dominantes ocupavam as faixas de terra firme, e, conseqüentemente, reorganizaram as formas de apropriação e ocupação do espaço urbano. No entanto, ao lado desse quadro, a população pobre morava em condições precárias, em um universo sociocultural próprio,

mostrando um processo de exclusão. Viu-se, aqui, uma cena muito semelhante a que aconteceu na formação da Ilhinha, em São Luís.

Em razão da Seca em Pernambuco, em 1957 e 1958, um contingente de retirantes²⁵ chegou a Recife. Grande parte deles ocupou o Areal Novo, sendo necessário a construção de casas em toda a área, nascendo, assim, a comunidade de Brasília Teimosa, em território adjacente ao Pina. As transformações urbanas aceleraram a ocupação das terras do Pina. Além disso, outras camadas sociais chegavam para morar no bairro, como funcionários públicos, bancários e comerciantes, proporcionando o crescimento da economia local, aumentando o comércio e os serviços, e influenciando a circulação de mais dinheiro. É impossível narrar a evolução do Pina sem citar suas áreas adjacentes, principalmente Brasília Teimosa (SILVA, 1990).

Naquele período chegaram as famílias árabes (os Murcabel, os Cabuz, os Cabaz e os Azzin), os quais compraram lotes no Pina e construíram suas casas com o padrão da arquitetura portuguesa com reflexos árabes, modificando determinados costumes da população.

O crescimento imobiliário impôs seu preço, exigindo a abertura das grandes avenidas, destruindo os Mocambos: expressão da arte e dos saberes construtivos populares. O progresso chegou no Governo Agamenon Magalhães 1937-1945 com um projeto denominado Liga Contra os Mocambos; tinha o claro objetivo de remoção dos mocambos situados nas vias de passagem do desenvolvimento. O governo construiu vilas populares para os trabalhadores, a Vila Operária, Vila das Lavadeiras, Vila dos Comerciantes transferindo parte dessa população para bairros bem longe do centro e da praia. Essa lógica continuaria a ser a tônica do desenvolvimento urbano dos governos que se seguiram, como exemplos temos os conjuntos habitacionais, localizados nos bairros periféricos e cidades da região metropolitana do Recife como Jaboatão dos Guararapes e Paulista (PEREIRA, 2010, p. 18).

As escolas públicas surgiram e, ao mesmo tempo, chegaram as particulares. Os aterros contribuíram para o desaparecimento dos contornos das ilhas do Pina, mudando a sua geografia, e a necessidade do progresso causou impacto no modelo espontâneo do ordenamento urbano realizado pelo povo do bairro. O bonde tornou-se obsoleto, pois a indústria automobilística substituiu esse meio de transporte de forma imperativa. Foi construída uma ponte mais moderna para atender o fluxo de automóveis e ligar a zona sul ao centro do Recife.

Em 1953, concluiu-se a nova ponte do Pina, sendo esta de ferro e lastro de madeira, impulsionando, assim, o crescimento da cidade. Foi demolida a anterior e substituída por uma

²⁵ Pessoas que abandonam a sua terra em função da seca e miséria em busca de melhor qualidade de vida.

mais moderna, envolvendo duas largas vias, aplicando-se a tecnologia mais avançada naquela época (PEREIRA, 2010).

Figura 80 - Ponte do Pina na atualidade



Fonte: CBN Recife (2018, não paginado).

Na década de 1968, projetou-se a Avenida Antônio de Goes para ligar a Beira-Mar à Ponte Agamenon Magalhães. Nesse local existia um emaranhado de ruas estreitas, onde havia habitações residenciais de madeira. Próximo à praia havia o “Curral das águas”, configurado por uma rua estreita com bares e casas de madeira. Tratava-se, então, de uma parte da zona de prostituição, sendo demolida em prol do progresso. O abastecimento de água era feito por meio de cacimbas e em chafarizes, sendo que estes surgiram com a primeira ponte de ferro, que colocou água encanada nas ruas principais (PEREIRA, 2010).

Nas marés grandes, muitas casas ficavam inundadas e não era novidade, à tardinha, verem-se trechos de ruas alagadas com uma água escura que aparecia calmamente trazendo peixes e desaparecia quando a maré baixava; a população habituada nem reclamava, pois sabia que havia tomado aquele pedaço de chão do mangue. Na memória de alguns moradores ainda encontram-se lembranças do entregador de leite nas portas das casas, os pregões melódicos de verdureiros e peixeiros, dos amoladores de tesouras ou do homem que remendava painéis de alumínio, passava batendo com um ferrinho em uma frigideira, fazendo um som inconfundível; vendedores de algodão doce e o som da campânula do vendedor de picolé empurrando seu carrinho; com a chegada da modernidade algumas dessas profissões caíram em desuso (PEREIRA, 2010, p. 20).

A explosão demográfica ocorrida em Boa Viagem (bairro adjacente), na década de 1970 e início de 1980, efetivou-se com a demolição dos casarões residenciais da beira da praia e a

edificação de prédios modernos com vários pavimentos, o que contribuiu para a verticalização das habitações e impôs a necessidade de construção de mais avenidas e outra ponte no Pina (PEREIRA, 2010).

A cidade do Recife dos anos 1980 mostrou um cenário marcado pelas lutas comunitárias das Associações de Moradores em prol da população mais desfavorecida. A democratização propiciou a reorganização política da militância de esquerda, egressa da Igreja Progressista, em relação à posse da terra e do direito à moradia. Em 1983, frente às pressões exercidas pelos movimentos sociais do Recife, apresentou-se uma proposta de modificação da Lei de Uso e Ocupação do Solo. A Lei Municipal nº 1.4947 de 1987, estabeleceu o Plano de Regularização das ZEIS, que se tornou um instrumento jurídico e viabilizou a urbanização e regularização fundiária das áreas. Fato este presenciado também na presente pesquisa realizada na Ilhinha, em São Luís.

O desenvolvimento do Bairro do Pina foi muito privilegiado pela sua localização, como também pelos significativos investimentos realizados. Em 2003, a Prefeitura agiu modificando o trânsito nos principais corredores do Pina e Boa Viagem, visando melhorar o fluxo e a circulação dos veículos nessas vias.

O Pina é um bairro próximo ao mar e ao centro histórico do Recife, dispendo de *shoppings* e comércios diferenciados, tornando-se, atualmente, um dos locais mais caros para se morar na cidade.

IV.2.2 História e evolução urbana de Brasília Teimosa

A comunidade de Brasília Teimosa ocupa o espaço da orla marítima da zona sul da cidade do Recife, limitada pelos bairros do Pina e Boa Viagem, e da área do Porto do Recife, formando, assim, uma pequena península de forma triangular, abrangendo cerca de 65 hectares de área plana (SCHULER *et al.*, 2004), com uma topografia regular de 2 m acima do nível da maré mais alta (COELHO *et al.*, 2001). Limita-se a leste pelo Oceano Atlântico, noroeste pela Bacia do Pina e sudoeste pela Av. Engenheiro Antônio de Góes, apresentando características de uma linha contínua de recifes em paralelo à costa e próxima à praia.

No ano de 1947, esse local recebeu uma população composta por pescadores, negociantes, estudantes e donas de casa, aproximados por uma característica em comum, a forte ligação com o mar (PREFEITURA DO RECIFE, 2008). Tratava-se, então, de uma ocupação clandestina, em uma região de mangues e alagados, que se tornou habitável em razão de um aterro realizado antes da ocupação pelo estado de Pernambuco.

Por conta desse cenário, os moradores viviam em assentamentos informais e, portanto, em condições de risco físico e de insalubridade, tendo em vista que residiam em palafitas, as quais eram feitas de forma desordenada, em área pública. A permanência desses moradores fez com que enfrentassem uma intensa luta para conquistarem seus direitos e anseios pretendidos desde 1952.

Com a criação da colônia de pescadores em Brasília Teimosa, a localidade se tornou, de fato, uma comunidade pesqueira, haja vista a atividade desenvolvida por grande parcela de seus moradores estar voltada para a extração dos recursos do mar. Asseguram Coelho *et al.* (2001, p. 41) que: “a colônia dos pescadores é uma entidade de classe, que tem como competência legalizar os pescadores, emitindo seus documentos, de modo a torná-los profissionais, quando farão jus aos benefícios de que goza a categoria”.

Foram muitos anos de perseverança dos moradores, pois construíam suas casas à noite e de dia eram demolidas. Junto a isso existia a violência física policial, para impedir a ocupação novamente. Em 1956, 5 dos 12 mil pescadores foram ao Rio de Janeiro, até então capital do País, percorrendo 1.500 quilômetros em uma jangada de 7 m de comprimento por 1.90 m de largura, em 35 dias, para presenciar a cerimônia de posse do recém-eleito Presidente Juscelino Kubitschek. Visavam chamar a atenção para a comunidade e pedir segurança devido às constantes ameaças recebidas. Esses pescadores ganharam a simpatia da Primeira Dama, Sara Kubitschek, e alcançaram o principal objetivo: a expulsão dos moradores do local ocupado não aconteceu (GASPAR, 2009).

Em face da árdua travessia e da experiência desagradável em alto mar, os pescadores aventureiros voltaram para a colônia de pescadores de avião. Trouxeram, com a vitória, créditos para a construção de novas jangadas/embarcações e um lote de 11 motores de 23 cavalos, doação do Presidente da República, para usarem nas novas embarcações (SANTOS, 2011).

Dentro desse cenário, com paus e pedras, prisões e violência, surgia Brasília Teimosa, e seu nome homenageando a nova capital do País, Brasília, que se projetava no governo de Juscelino Kubitschek, mesmo havendo tamanho contraste entre a nova capital e a área em que os moradores viviam: em constante ameaça de expulsão e marcada por conflitos com a Polícia Militar (SANTOS, 2011).

Segundo Albuquerque (1986), a comunidade era antes denominada de “Brasília Teimosa do Pina”, e posteriormente passou a ser chamada somente de “Brasília Teimosa”. Para Melo *et al.* (1986), o adjetivo decorre da teimosia dos moradores, vistos como invasores, e que insistiam em

permanecer no local quando reconstruíam seus casebres depois de cada destruição, demonstrando, assim, resistência, união e espírito de luta das famílias.

Em 1958, mais de 200 famílias se organizaram em uma manifestação que se dirigiu até ao Palácio do Campo das Princesas, sede do Governo de Pernambuco, com a finalidade de reivindicar o direito de continuar na área. Tal pretensão foi atendida sem maiores garantias (ALBUQUERQUE, 1986).

Durante a década 1960, a ocupação do Bairro Brasília Teimosa ocorreu de forma intensa, tendo em vista que antes desse período a população mantinha-se ainda tímida, talvez em razão dos conflitos com a Polícia Militar.

Em 1963, o bairro recebeu o primeiro pároco da Igreja Católica, Padre James Kohmstcher, sendo mais conhecido como Padre Jaime²⁶ (SANTOS, 2011), que se comprometeu com a defesa de melhores condições de vida, e ainda motivou a criação de diversos grupos, nomeadamente os Vicentinos e as Mães de Jovens. E, no ano de 1966, o Arcebispo de Olinda e Recife, Dom Helder Câmara, preocupou-se em realizar diversas palestras, visando incentivar os comunitários para juntos reivindicar seus direitos frente ao Estado, iniciando-se, assim, o movimento comunitário (COELHO *et al.*, 2001).

Diante da necessidade da garantia de moradia, com o apoio dos religiosos, os habitantes do bairro, aos poucos, organizaram-se em prol de seus interesses e constituíram o Conselho de Moradores²⁷ de Brasília Teimosa (CMBT), no dia 24 de julho de 1966 (MELO *et al.*, 1986).

Assinalam Soares, Luna e Macedo (2006, p. 49) que:

Após ser criado esse Conselho, os moradores começaram a ter respaldo para definir metas e se manifestarem por meio de reivindicações ao Presidente da República, através das comissões que se dirigiam à Prefeitura, à Capitania dos Portos e ao Governo do Estado.

Brasília Teimosa foi apontada como um dos primeiros bairros a ser urbanizado pelo Programa de Erradicação de Sub-habitação (PROMORAR), com financiamento oriundo do antigo

²⁶ Em 1962, chegou ao Brasil o Padre Jaime; em 1968, abriu a missão dos Oblatos de Maria Imaculada em Recife, mais especificamente na área de invasão de Brasília Teimosa. Dedicou-se a organizar o povo na resistência à decisão dos governantes de expulsá-los. Conseguiu recursos para novas casas, amparando assim os moradores das palafitas. Faleceu aos 78 anos em 23 de abril de 1976 e o seu corpo foi trazido ao Recife, onde foi reverenciado por todos aqueles que tiveram a graça de partilhar sua vida de doação sem limites (JORNAL IGREJA NOVA, 2004 apud SANTOS, 2011).

²⁷ “Tem o objetivo de reunir os moradores de um determinado bairro com a proposta de defender os interesses coletivos e encaminhar as reivindicações ao poder público” (RODRIGUES; LIMA; SILVA, 2007, p. 50).

Banco Nacional da Habitação (BNH). No entanto, a comunidade necessitava, explicitamente, da participação de técnicos para a elaboração do projeto, a fim de organizar e formalizar as reivindicações necessárias (ALBUQUERQUE, 1986).

A ajuda para a comunidade surgiu da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB). Além disso, o bairro recebeu um financiamento dentro do Projeto Pro-moradia. Este projeto chamado “Teimosinho”, preparado no período de junho a novembro de 1979, tinha a função de organizar e planejar a área de Brasília Teimosa em parceria com os moradores da localidade, visando retirar as palafitas existentes e urbanizar a beira-mar com a implementação de equipamentos comunitários. Apesar de várias tentativas para a execução de um projeto de urbanização, isto somente foi possível com o Conselho de Moradores, quando a população obteve uma melhor infraestrutura (SANTOS, 2011).

A intensidade desse projeto foi sentida em 1982, com a transferência das famílias para a Vila da Prata (primeira relocação), na área da própria comunidade. Porém, a área ficou sujeita a novas invasões, na medida em que não se efetivou a urbanização da beira-mar. No ano posterior, já como um bairro propriamente dito, essa área foi transformada em ZEIS, de acordo com o Plano Diretor da Cidade. Depois de quatro anos da primeira transferência das famílias de Brasília Teimosa, já em 1986, houve uma nova retirada das famílias, sendo estas alocadas na Vila Moacir Gomes, na própria localidade, em terreno cedido pela Prefeitura do Recife pela Portobrás, sendo todas estas localidades adjacentes (RODRIGUES; LIMA; SILVA, 2007).

Dessa forma, o fato da área não ter sido urbanizada (novamente) possibilitou novas invasões que, em 1989, foram retiradas e acomodadas na Vila Teimosinha (segunda relocação). No entanto, as invasões se repetiram cada vez mais de maneira desordenada, com moradias em condições de risco físico e de insalubridade. Para Rodrigues, Lima e Silva (2007), tal fato aconteceu por falta de políticas públicas eficientes para solucionar a questão das habitações para as pessoas carentes. Nesse sentido, Pochmann *et al.* (2005, p. 140) ressaltam que:

Para o avanço na inclusão na habitação brasileira, deve-se considerar não só os investimentos direcionados à construção e reparação das habitações, mas também à melhora nas condições de abastecimento de água e energia elétrica e do destino adequado do lixo e do esgoto nos domicílios brasileiros.

Um outro projeto urbanístico para Brasília Teimosa foi realizado em parceria com a Prefeitura do Recife e o Governo Federal, que foi denominado como “Recife sem Palafitas”, elaborado em 2003, objetivando construir moradias dignas e, posteriormente, melhorar a

qualidade de vida da população que vivia em áreas alagadas em palafitas. Tal projeto integrou um conjunto de ações não somente urbanísticas, como também ambientais, econômicas e culturais, tendo como foco a inclusão social dos habitantes de Brasília Teimosa, e, ainda, transformando a localidade para uso público (SCHULER *et al.*, 2004). Aqui nota-se uma semelhança com a Lagoa da Jansen em São Luís, local adjacente à Península e Ilhinha.

Ao se iniciar a desocupação, as famílias eram transferidas para casas alugadas com recursos do auxílio-moradia no valor de R\$ 151,00 (cento e cinquenta e um reais), pagos pela Prefeitura do Recife, até a conclusão dos conjuntos habitacionais. Em 10 de março de 2006, inaugurou-se o “Conjunto Habitacional do Casarão do Cordeiro”, com um total de 224 apartamentos para os ex-habitantes das palafitas de Brasília Teimosa (terceira relocação). As demais famílias (221) da comunidade, das 445 atendidas pelo referido programa, foram acomodadas paulatinamente durante o ano de 2006 até o mês de janeiro de 2007, na medida em que as moradias ficavam prontas (RODRIGUES; LIMA; SILVA, 2007).

Por muitos anos, o que era favela passou a ser um bairro da cidade Recife, situado em uma área privilegiada, que atraía as atenções do setor da construção civil. Conforme Nunes (2004, p. 1), “o bairro, que é caracterizado por sua referência de resistência popular, foi a primeira invasão urbana no Brasil”. Ao longo dos anos, Brasília Teimosa passou a ser um bairro com casas de alvenaria, ruas, calçadas, circulação de ônibus, água encanada, saneamento básico, serviços públicos, e a maioria dos moradores possuía o título de posse de sua moradia (GRZYBOWSKI, 1989). Tudo isso foi resultado de uma grande luta dos moradores em conjunto.

Com a demolição das palafitas, a cidade do Recife passou a contar com mais uma rota para o turismo local, uma vez que o bairro se encontrava urbanizado, com mais de 1,3 quilômetros de praia, incluindo piscinas naturais como a do “Buraco da Velha”, composta por recifes. Sua orla marítima, que constitui na atualidade a avenida principal, passou a se chamar “Brasília Formosa”, abrangendo pista de caminhada, parques com área verde para o lazer, restaurantes típicos e comércio de frutos do mar - fator mais forte da economia dos moradores. O local serve como via de acesso para o dique, no qual fica o parque das esculturas de Francisco Breunaud. Desse local, avista-se a Praça do Marco Zero, que forma um cenário privilegiado da cidade.

O que hoje é um bairro muito cobiçado, anos atrás foi, por muito tempo, uma favela com condições sub-humanas, passando, posteriormente, a ser considerada uma comunidade mais “organizada”. Com muita luta, nos dias atuais, alcançou o patamar de bairro, ou seja, existe todo um processo de evolução do local e da população persistente e residente. Dessa forma, verifica-se que a má distribuição de renda faz com que os menos favorecidos busquem

alternativas de sobrevivência e manutenção do seu próprio espaço, pois o ser humano possui a força de transformar e modificar o meio em que vive (SANTOS, 2011, p. 22).

Tem-se, assim, o bairro de Brasília Teimosa dos últimos anos, que mostra uma realidade totalmente inversa da comunidade do passado.

IV.2.3 Características específicas do Pina de acordo com o Plano Diretor da cidade

O bairro Pina contém três zonas distintas. A maior parte de seu território está assinalada como ZEIS, apresentando ainda duas outras zonas como sejam: Unidade de Conservação da Natureza (UCN) e Imóveis de Preservação de Áreas Verdes (IPAV).

II - Unidades de Conservação da Natureza - UCN - espaços territoriais e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituídos pelo Poder Público com objetivos de conservação e limites definidos, sob regimes especiais de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção;

[...]

Art. 128. O Imóvel de Proteção de Área Verde - IPAV é uma unidade de domínio público ou privado, que possui área verde formada, predominantemente, por vegetação arbórea ou arbustiva, cuja manutenção atende ao bem-estar da coletividade (RECIFE, 2008, não paginado).

A região do Pina é uma diversidade de zoneamento, densidade, edificações e paisagem natural. Ao mesmo tempo em que se encontra rios, área verde (UCN e IPAV), e orla marítima, ao lado existe uma ZEIS altamente populosa e condensada. Abaixo seguem os limites da ZEIS tanto no Pina quanto em Brasília Teimosa.

Um fato importante, como segue no Plano Diretor, é que os imóveis pertencentes à Zona IPAV, para o uso e ocupação do solo deverão manter 70% da área verde indicada no cadastro municipal. E também fica estabelecido que os imóveis existentes, ou que venham a ser instituídos, não são passíveis de desmembramento, tendo em vista a preservação da função social desses imóveis.

Abaixo, na Figura 81, apresenta-se a localização e a demarcação de Brasília Teimosa e do Pina.

Figura 81 - Localização das ZEIS: Brasília Teimosa e Pina

Fonte: Fernandes (2010, p. 41).

Existem instrumentos legais que tratam sobre a zona costeira (orla marítima) nos três níveis governamentais. Na esfera Federal, destacam-se: Lei nº 7.661 de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC); a resolução nº 005 da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), que estabelece o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC II); e a Lei nº 10.257 de 2001, que institui o Estatuto da Cidade. No plano Estadual destacam-se a Lei nº 9.960, que define as áreas de Interesse Especial - Orla marítima do estado de Pernambuco e a Lei nº 9.990, que dispõe sobre o parcelamento do solo na Região Metropolitana do Recife (RMR). Quanto ao plano municipal, destaca-se a Lei nº 17.511 de 2008, que institui o Plano Diretor do Recife que estabelece a Lei de Uso e Ocupação do Solo.

Assim, tem-se o território do Pina marcado pela diversidade de paisagens, zonas, leis e edificações.

IV.2.4 Características específicas de Brasília Teimosa de acordo com o Plano Diretor da cidade

A expressão ZEIS surgiu no Recife quando a publicação da Lei Municipal de Uso do Solo, em 1983, reconheceu 27 áreas como tal, dentro de um universo estimado de 200 favelas. Entretanto, as normas especiais para a regularização só foram efetivadas em 1987, quando da aprovação da Lei do Plano de Regularização Fundiária das ZEIS, o PREZEIS (Lei Municipal n. 14.947/87). A cidade do Recife conta, atualmente, com sessenta e seis ZEIS.

As ZEIS da cidade de Recife encontram-se consolidadas e ocupando aproximadamente 85% das áreas de favela no município (CARDOSO; ARAÚJO; COELHO, 2007). Essas ZEIS representam um dilema para a cidade, pois, além de concentrarem grande parte de moradias populares, os custos para melhoria de infraestrutura junto ao controle e uso do solo de forma apropriada e a carência de urbanização destas áreas exigem recursos financeiros em um patamar superior ao existente e disponível nas três esferas de governo.

Sendo a primeira ZEIS da cidade do Recife, apresenta situação e morfologia caracterizada por uma urbanização de ruas estreitas e pavimentadas, servindo a uma altíssima densidade construtiva e populacional, sob a forma de casas térreas que, com o passar do tempo, foram ampliadas em sobrados por processos de autoconstrução (FERNANDES, 2010). Esta situação e morfologia analisada em Brasília Teimosa também se faz presente na Ilhinha em São Luís.

IV.2.5 Dados socioeconômicos do Pina

Os dados mostram que, no ano de 2010, o Bairro do Pina possuía um total de 9.457 domicílios particulares permanentes em uma área de 686.800 m². Um total de 29.176 pessoas residia nesses imóveis. Havia abastecimento de água tratada em 7.844 domicílios, ou seja, em 82,94% deles. Utilizavam poço ou nascente 1.322 (13,98%) domicílios, e 291 (3,08%) utilizavam outra forma.

Dentre os domicílios particulares permanentes, 58,77% deles tinham acesso à rede geral de esgoto. Uma parcela de 15,85% (1.499) usava fossa séptica, 930 (9,83%) possuíam fossa rudimentar, 172 (1,82%) usavam vala, 1.185 (12,54%) utilizavam rio, lago ou mar, e apenas 07 (0,07%) apresentavam outro tipo de escoadouro. Ainda havia o dado que 106 domicílios (1,12%) não apresentavam banheiro ou sanitário.

Ao analisar a renda de seus habitantes, constatou-se que a maior parcela de seus moradores (34,61%) recebia mais de ½ até 1 salário mínimo. Em seguida, 20,16% recebiam entre 1

e 2 salários mínimos. Apenas 6,71% apresentam uma renda entre 3 a 5 salários mínimos. O que chama atenção na área é que 12,05% de seus moradores não apresentavam rendimento.

Apesar deste dado retratar baixo nível econômico de seus moradores, tem-se aqui uma situação contraditória: atualmente, o bairro do Pina apresenta um dos m² construídos mais caros de toda a cidade de Recife. O bairro apresenta como vantagem a proximidade com o centro da cidade e com a praia. De certa forma, o mercado imobiliário já entendeu isso e tem ofertado apenas imóveis com maior valor agregado.

Em se tratando do nível de escolaridade, na área encontrava-se ainda um percentual de pessoas não alfabetizadas (9,34%).

A faixa etária predominante da população da área era de adultos de 30 a 59 anos, que correspondia a 40,66%. Em seguida, a parcela de crianças e adolescentes com 26,11% dos moradores. Os jovens de 18 a 29 anos correspondiam a 21,19%. Os idosos representavam 12,04% de seus habitantes.

Abaixo apresenta-se o Quadro 6, com a compilação dos dados.

Quadro 6 - Dados socioeconômicos de Pina

ÁREA DO BAIRRO EM M² PINA		686.800m ²			
DOMICÍLIOS					
Domicílios particulares permanentes			Pessoas residentes nestes imóveis		
9.457			29.176		
ABASTECIMENTO DE ÁGUA/OUTRAS FORMAS (domicílios particulares permanentes)					
Rede Geral		Poço ou Nascente		Outra Forma	
7.844 (82,94%)		1.322 (13,98%)		291 (3,08%)	
DOMICÍLIOS COM ESGOTAMENTO SANITÁRIO - OUTROS DESTINOS (dom. particulares permanentes)					
Rede Geral	Fossa Séptica	Fossa Rudimentar	Vala	Rio, Lago, Mar	Outro Escoadouro
5.558 (58,77%)	1.499 (15,85%)	930 (9,83%)	172 (1,82%)	1.185 (12,54%)	7 (0,07%)
TOTAL		9.457 (lembrando que 1,12% não apresentavam banheiro ou sanitário)			
RENDA					
A maioria dos responsáveis por domicílios (34,62%) recebe mais de ½ até 1 salário mínimo					
20,16% dos responsáveis por domicílios recebe mais de 1 até 2 salários mínimos					
Apenas 6,71% dos responsáveis por domicílios recebe mais de 3 até 5 salários mínimos					
Uma parcela de 12% dos responsáveis por domicílios não apresenta rendimento					
NÍVEL DE ESCOLARIDADE					
90,66% da população residente é alfabetizada					
FAIXA ETÁRIA					
Predominante: Adulta de 30 a 59 anos - 40,66%					
Crianças e adolescentes: 0 a 17 anos - 26,11%					
Jovens de 18 a 29 anos representam 21,19%					

Idosos de 60 anos ou mais - 12,04%

Fonte: IBGE (2010, não paginado).

IV.2.6 Dados socioeconômicos de Brasília Teimosa

Brasília Teimosa possuía um total de 5.464 domicílios particulares permanentes, em uma área de 727.000 m². Um total de 18.334 pessoas residiam nesses imóveis. Havia abastecimento de água tratada em 4.516 domicílios, ou seja, em 82,65% deles. Os que usavam poço ou nascente chegavam a 890 domicílios (16,28%), e 58 (1,07%) utilizavam outra forma (IBGE, 2010).

Dentre os 5.464 domicílios particulares permanentes, 3.477 deles tinham acesso à rede geral de esgoto, que correspondia a 63,63%. Este dado é preocupante, pois apenas um pouco mais da metade dos lares em Brasília Teimosa possui rede geral de esgoto, demonstrando a falta de investimento do Governo Federal em saneamento básico.

Segundo o IBGE (2010), apenas 44% dos 57,7 milhões de domicílios do País (dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios de 2010), tinham acesso à rede geral de esgoto em 2010, ou seja, 25 milhões. Em um total de 5.464 domicílios analisados, 1.057 deles (19,35%) usavam fossa séptica, 837 (15,32%) possuíam fossa rudimentar, 05 (0,10%) usavam vala, 56 (1,03%) utilizavam rio, lago ou mar, e 14 (0,25%) apresentavam outro tipo de escoadouro. Contava-se ainda com 18 domicílios (0,32%) que não apresentavam banheiro ou sanitário.

Ao analisar a renda de seus habitantes, apurou-se que a maior parcela (41,98%) recebia entre ½ até 1 salário mínimo. Em seguida, 24,89% recebiam entre 1 e 2 salários mínimos. Apenas 4,66% apresentavam uma renda entre 3 a 5 salários mínimos. E o que chama a atenção é que uma parcela de 11,47% não apresentava rendimento. Estes dados contribuem para o baixo índice de desenvolvimento econômico e social da área.

No que tange ao nível de escolaridade, encontrava-se, ainda na área, um percentual de quase 10% de pessoas não alfabetizadas. Outro retrato da falta de investimentos em educação pelo Governo Federal.

A faixa etária da população predominante da área analisada era de adultos de 30 a 59 anos, que correspondia a 40,41%. Em seguida, tem-se a parcela de crianças e adolescentes com 27,52% dos moradores. Os jovens de 18 a 29 anos correspondiam a 20,90%. Os idosos representam 11,17% de seus habitantes.

Abaixo, no Quadro 7, apresenta-se uma síntese dos dados expostos.

Quadro 7 - Dados socioeconômicos de Brasília Teimosa

ÁREA DO BAIRRO EM M² BRASÍLIA TEIMOSA		727.000m ²			
DOMICÍLIOS					
Domicílios particulares permanentes			Pessoas residentes nestes imóveis		
5.464			18.334		
ABASTECIMENTO DE ÁGUA/OUTRAS FORMAS (domicílios particulares permanentes)					
Rede Geral		Poço ou Nascente		Outra Forma	
4516 (82,65%)		890 (16,28%)		58 (1,07%)	
DOMICÍLIOS COM ESGOTAMENTO SANITÁRIO - OUTROS DESTINOS (dom. particulares permanentes)					
Rede Geral	Fossa Séptica	Fossa Rudimentar	Vala	Rio, Lago, Mar	Outro Escoadouro
3.477 (63,63%)	1.057 (19,35%)	837 (15,32%)	05 (0,10%)	56 (1,03%)	14 (0,25%)
TOTAL		5464 (lembrando que 0,32% não apresentavam banheiro ou sanitário)			
RENDA					
A maioria (41,98%) dos responsáveis por domicílios recebe mais de ½ até 1 salário mínimo					
24,89% dos responsáveis por domicílios recebe mais de 1 até 2 salários mínimos					
Apenas 4,66% dos responsáveis por domicílios recebe mais de 3 até 5 salários mínimos					
NÍVEL DE ESCOLARIDADE					
90,28% da população residente é alfabetizada					
FAIXA ETÁRIA					
Predominante: Adulta de 30 a 59 anos - 40,41%					
Crianças e adolescentes: 0 a 17 anos - 27,52%					
Jovens de 18 a 29 anos representam 20,90%					
Idosos de 60 anos ou mais - 11,17%					

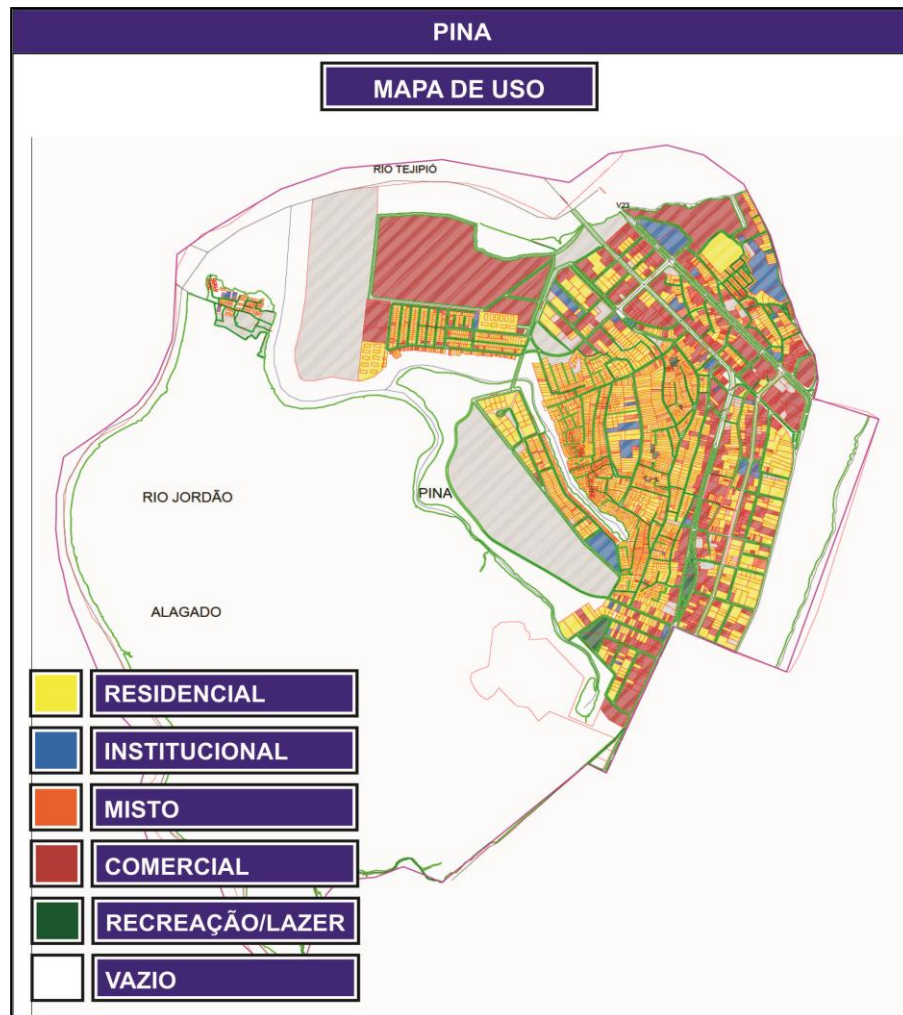
Fonte: IBGE (2010, não paginado).

IV.2.7 Uso do solo no Pina

A região do Pina é caracterizada por ser um bairro predominantemente residencial. Poucos moradores fazem de sua habitação também seu comércio (uso misto). O setor comercial do bairro se faz nas áreas costeiras e limítrofes do bairro. No local, encontram-se alguns vazios urbanos, porém, dois se destacam: um na parte norte junto ao Rio Tejipó, e outro a sudoeste, quase na parte central. Faz-se ainda presente uma pequena parte institucional.

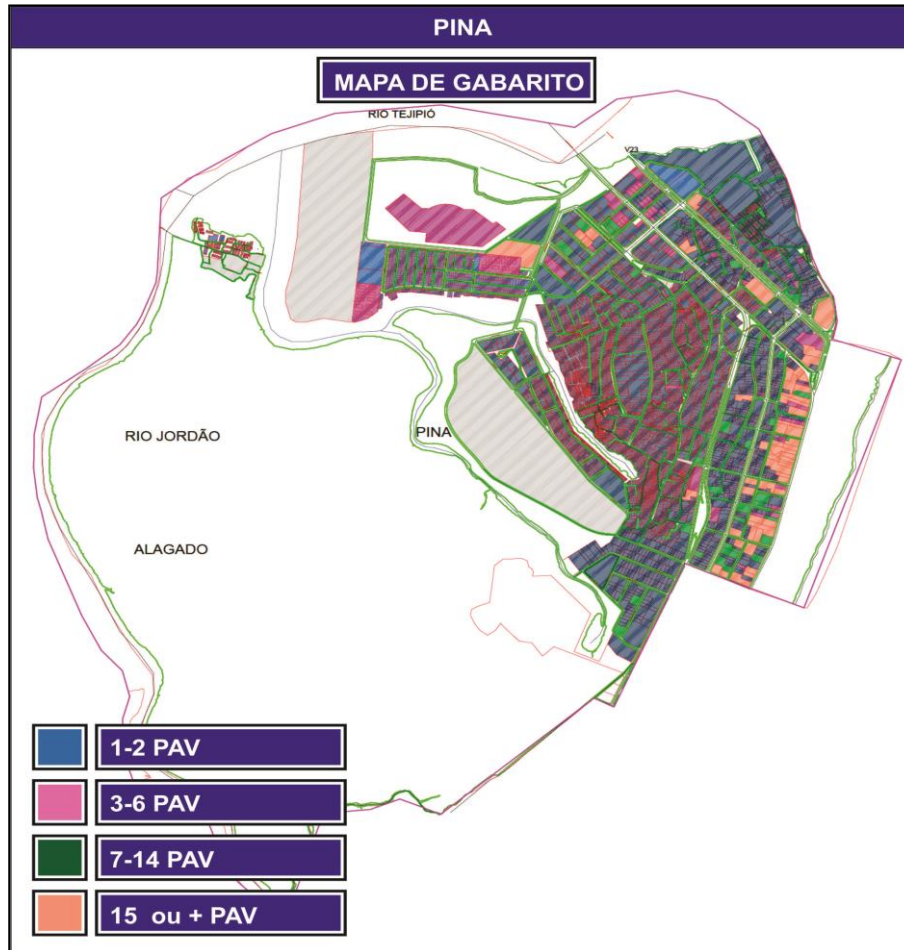
A natureza é fator marcante no bairro. Aproximadamente a metade de toda a área do Pina é marcada por uma vegetação de mangue, cortada por rios e ainda conta com uma orla marítima.

Abaixo, apresenta-se o mapa de uso do solo na região do Pina.

Figura 82 - Mapa do uso do solo em Pina

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

A verticalização é uma característica muito comum em todo o país, e no Recife também, sobretudo em áreas tidas como nobres e de alto padrão, caracterizadas pela disposição de uma boa infraestrutura em geral, como acontece na orla do Pina e em seu bairro adjacente (Boa Viagem), locais onde suas construções foram edificadas ao longo de toda a faixa litorânea, fato este que teve sua origem devido à especulação imobiliária. Seguindo estas características, pode-se perceber na Figura 83, que as edificações de 15 ou mais pavimentos se encontram realmente quase que em sua totalidade na orla, salvo algumas exceções. Já na parte central do bairro, encontra-se, predominantemente, edificações térreas, ou no máximo de 2 pavimentos.

Figura 83 - Mapa de gabaritos do Pina

Fonte: Elaborado pelo autor(2018).

Mesmo com a criação de instrumentos legais ao longo dos anos, como mecanismos de conservação ambiental, muitas das construções na zona costeira não seguiram a legislação que estabelece um limite máximo para a ocupação na área litorânea, pois estas áreas integram os “terrenos da Marinha” (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 1868). Ao mesmo tempo, é estimulada e valorizada a construção verticalizada com projetos urbanos de grande magnitude, interferindo na dinâmica natural da área, sem seguir a legislação ambiental inerente. Vários projetos em execução denotam esta característica (SILVA, 2016).

Dessa forma, fica perceptível que a orla do Pina apresenta sérias implicações de caráter ambiental, especialmente no que concerne ao uso e ocupação do solo, tendo esse quadro agravado através das profundas mudanças executadas também pelo agente estatal a partir da década de 80. Entretanto, essas intervenções vieram acompanhadas de problemas para a

balneabilidade e habitabilidade de alguns trechos da orla marítima, especialmente com o surgimento de processos erosivos (SILVA, 2016).

Um destes projetos de maior impacto na época foi o projeto “Cura Beira-Mar”, sob a responsabilidade da Empresa de Urbanização do Recife (URB). O objetivo era a reestruturação da orla, no sentido de oferecer um melhor ambiente para a população e turistas. Entre as modificações propostas, estariam o ordenamento do comércio ambulante, a incorporação de equipamentos de iluminação e de lazer, além da expansão do calçamento (RECIFE, 1988).

Entretanto, as intervenções promovidas pela Prefeitura do Recife provocaram um desgaste ao ambiente praial, uma vez que o resquício de vegetação nativa existente foi devastado, para ceder lugar à expansão do estacionamento e alargamento do calçadão, ocupando, desta forma, os terrenos da praia, promovendo um grande rebaixamento da topografia da faixa litorânea, potencializando o processo erosivo natural. Este processo se estendeu por um trecho de, aproximadamente, 2 quilômetros. A medida adotada pela Prefeitura da cidade do Recife foi a implantação de blocos rochosos em toda extensão da área erodida, fato este que inviabilizou o uso natural da praia nestes trechos, como pode-se observar na Figura 84 (DUARTE, 2002). Esse processo erosivo e a instalação de blocos rochosos é um fato muito semelhante ao que acontece no caso da Península, em São Luís.

Figura 84 - Aspectos do trecho especificado na década de 80, antes do projeto e do processo erosivo e trecho após erosão e intervenção pela prefeitura



Fonte: Melo Maia engenharia e Robson Xavier (2002, apud SILVA, 2016, p. 19).

Naturalmente, com o surgimento de prédios com numerosos pavimentos, avolumou-se a necessidade de serviços relacionados aos seguintes itens: esgoto; lixo doméstico; fluxo de veículos; impedimento da circulação do vento e sombreamento na praia à tarde; dentre outros.

Também aumentou a demanda sobre recursos hídricos, desencadeando o aumento da perfuração de poços, além de sufocar e desvalorizar outros prédios baixos e casas, acentuando a “exclusão social” (SILVA, 2016).

Araújo (2008) identifica, ainda, a retirada gradual das formações vegetais arbóreas e herbáceas, tornando-as fragmentadas na orla. Formações importantes, pois enquanto a primeira permite o sombreamento de algumas áreas da praia, viabilizando a utilização da mesma em períodos prolongados, a segunda formação ajuda na retenção da areia e umidade, tornando o ambiente mais ameno.

IV.2.8 Uso do solo em Brasília Teimosa

Apontada sempre como uma conquista social permanente, a ZEIS de Brasília Teimosa demonstra um amplo potencial de habitação popular e uma posição urbana estratégica. Juntamente com suas qualidades, o local também apresenta problemas que dificultam o seu desenvolvimento integrado junto à cidade. Ao analisar a área, identificaram-se algumas dificuldades como a falta de parâmetros específicos de controle e uso do solo urbano, bem como a inexistência de espaço para o crescimento de moradias. Na Figura 85, apresenta-se a imagem aérea de Brasília Teimosa, contrastando com a região do Pina ao fundo.

Figura 85 - Contraste urbano de Brasília Teimosa com a região do Pina



Fonte: TV Brasília Teimosa (2017, não paginado).

Em relação à falta de parâmetros urbanísticos na localidade, o aspecto mais enfático observado pelos moradores, foi a falta de fiscalização como atividade permanente no controle do

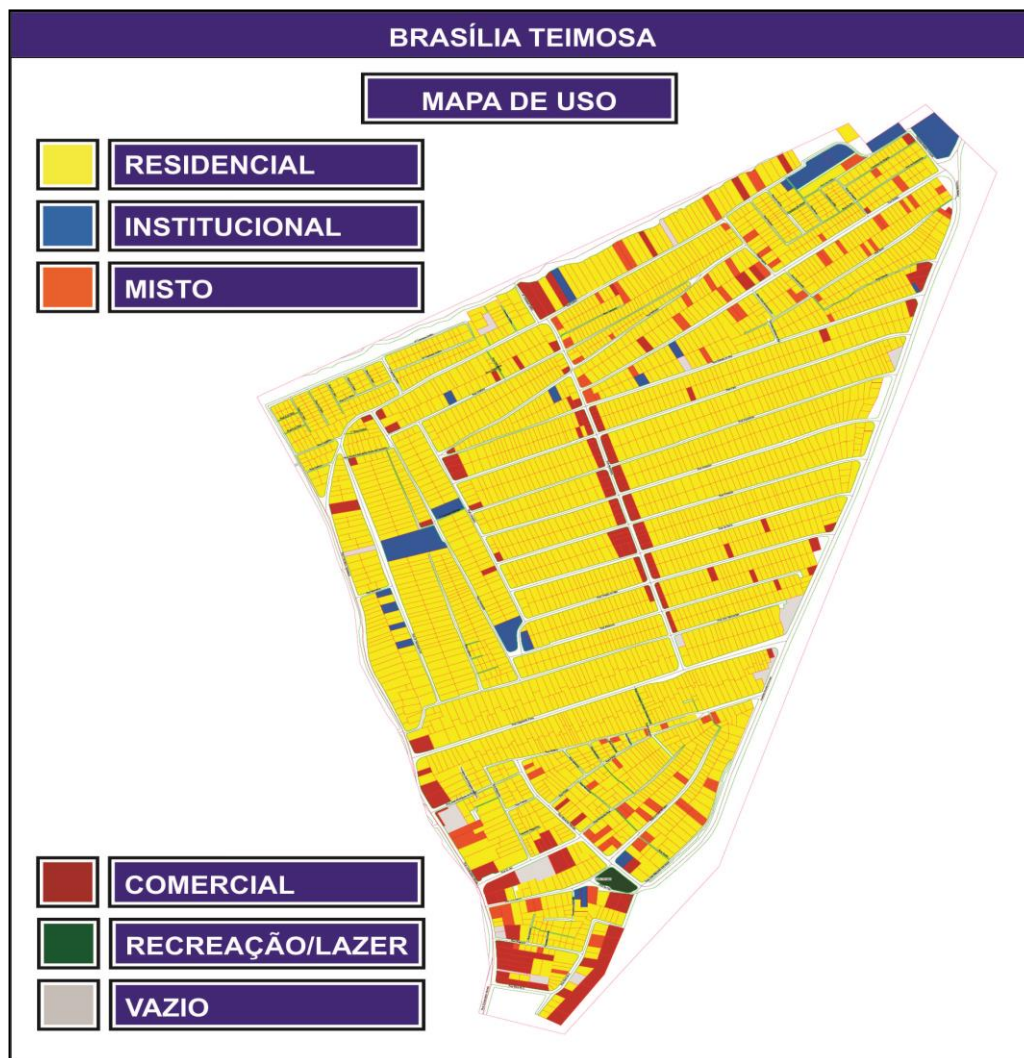
uso do solo. Quando esta se fazia presente, era com o intuito de atender denúncias. Isso mostra o distanciamento da gestão pública para com os moradores do local, bairro detentor de um dos mais altos adensamentos populacionais do Recife (FERNANDES, 2010).

A falta de áreas verdes e/ou livres para novas habitações promoveram a remoção de pessoas que ocupavam a beira-mar para outra região da cidade - no Cordeiro (fato visto anteriormente). Essa ocorrência, já citada e narrada no filme “Avenida Brasília Formosa”²⁸, retrata o cotidiano de dois moradores e um ex-morador do bairro, onde parte de seus habitantes foi removida para um conjunto habitacional devido à construção da avenida mencionada no título.

O território de Brasília Teimosa é um dos mais retratados do Recife nos cinemas. Não só no filme citado acima, mas em pelo menos quatro outros, além de documentários. São eles: “Deus é brasileiro” (2003), de Cacá Diegues; “Olhos azuis” (2009), de José Joffily, “Amor, plástico e barulho” (2013), de Renata Pinheiro, e mais recentemente em 2016, o filme “Aquarius”, de Kleber Mendonça Filho.

Outro fato observado é que a região praticamente não conta com outro tipo de ocupação que não seja residencial e/ou misto. Este fato é muito constante em áreas de ocupação irregular e de forte adensamento populacional. Abaixo segue o mapa de uso do solo em Brasília Teimosa.

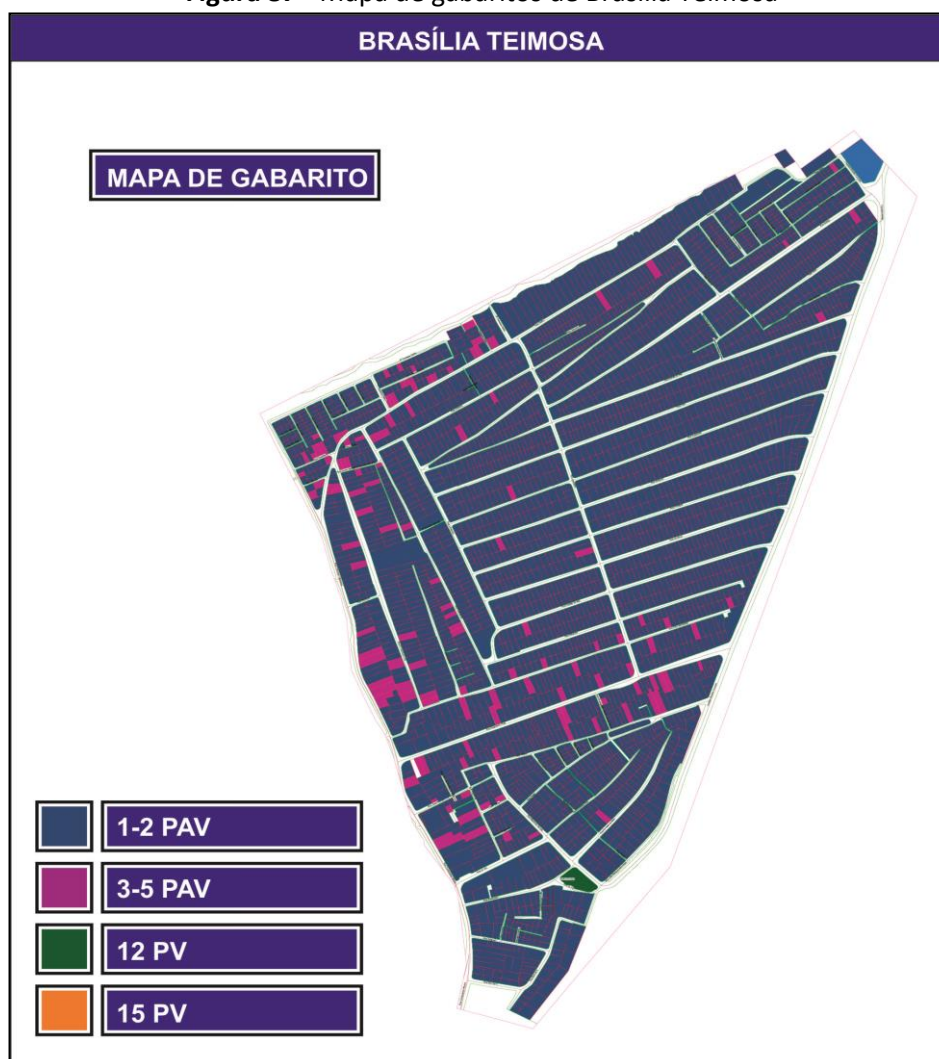
²⁸ Filme de Gabriel Mascaro, lançado no ano de 2010.

Figura 86 - Mapa do uso do solo em Brasília Teimosa

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Analisando o gabarito, percebe-se uma Brasília Teimosa predominantemente térrea. Existem em menor número edificações que atingem de 03 a 05 pavimentos.

Acima disso, é praticamente inexistente, como pode-se observar na Figura 87. Essas características de uso e ocupação do solo são muito marcantes também em relação ao foco de pesquisa, no caso a Ilhinha, em São Luís.

Figura 87 - Mapa de gabaritos de Brasília Teimosa

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

IV.2.9 Hierarquia viária e transporte do Pina

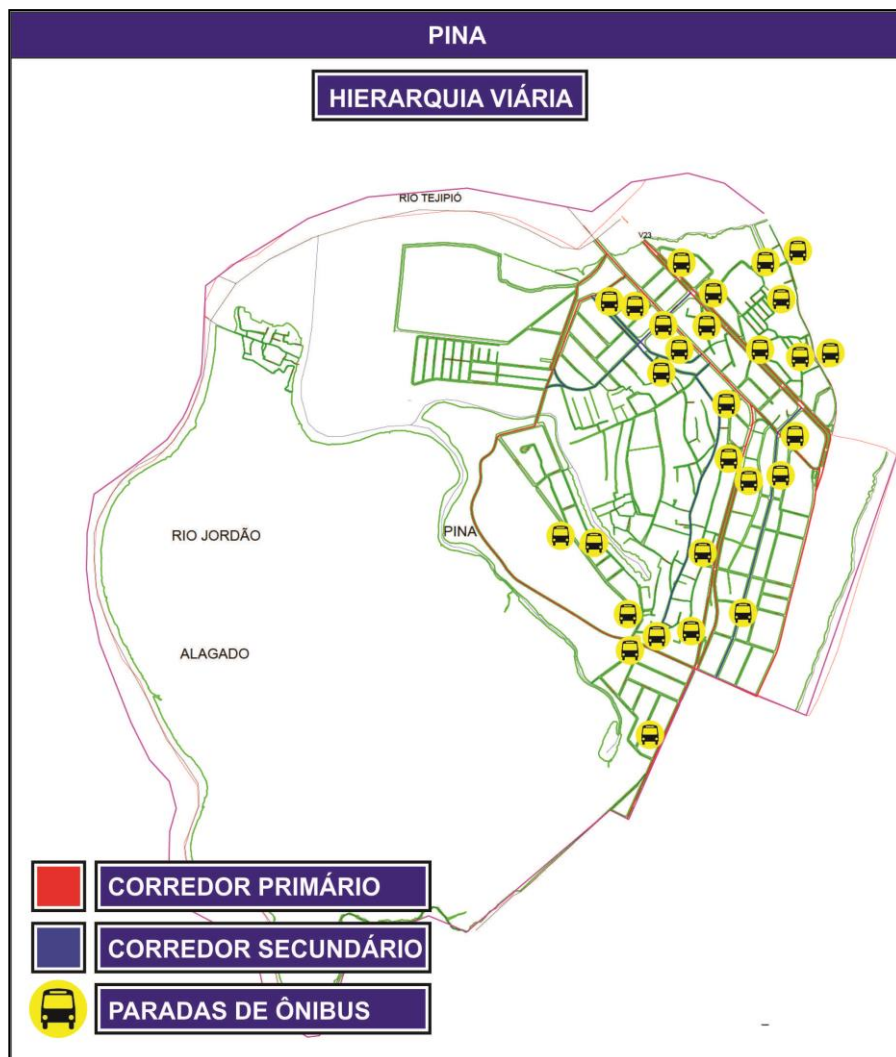
Recife, por ser uma metrópole brasileira, enfrenta dificuldades em relação à mobilidade urbana. A cidade conta com engarrafamentos diários, havendo dificuldades, notadamente, de pedestres juntamente com usuários de transporte coletivo e ciclistas. Os números ajudam a compreender o tamanho do problema. A companhia holandesa “Tomtom”, de posicionamento global e navegação, divulgou em maio de 2017 que a cidade aparece com o oitavo trânsito mais lento do mundo. São aproximadamente 44 minutos “perdidos” que o usuário do transporte coletivo diariamente utiliza circulando pela cidade (VILLELA, 2016).

Pode-se analisar, com base nas informações da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), que no metrô que atende à Recife e mais quatro municípios adjacentes, são 245 mil

usuários por dia útil. No transporte coletivo, 1,8 milhão de recifenses utilizam o ônibus diariamente.

Para tal necessidade, existem cerca de 3 mil veículos e 54 quilômetros de corredor exclusivo para ônibus, porém, mesmo com esses números, a cidade lidera o maior tempo de espera em pontos de ônibus, com 35 minutos em média. Também é a segunda no *ranking*, com o maior tempo em viagem a bordo do coletivo, com uma hora e meia de duração, segundo a Associação Nacional de Defesa do Consumidor, a Proteste, em estudo divulgado em 2015 (VILLELA, 2016). A malha viária da região do Pina, com exceção dos corredores primários e secundários é composta por ruas estreitas, muitas delas sem saída, tornando o tráfego confuso para quem entra ali.

Figura 88 - Mapa de hierarquia viária do Pina



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

IV.2.10 Hierarquia viária e transporte de Brasília Teimosa

É impossível discorrer sobre a malha viária de Brasília Teimosa sem citar o “Programa Recife sem Palafitas”, já mencionado anteriormente na formação histórica do bairro, pois teve ação direta na reconfiguração do mesmo.

A ação de urbanização da orla de Brasília Teimosa consistiu na reconstrução do muro de proteção entre o mar e o continente, no alargamento da faixa de praia e sua requalificação ambiental, como também pela construção da Av. Brasília Formosa, já referida anteriormente. A Avenida se constitui no local mais visitado do bairro, se estabelecendo como seu ponto turístico e seu corredor primário, onde há um grande “ir-e-vir” de moradores, turistas e curiosos.

A Avenida Brasília Formosa, ao mesmo tempo que gerou uma remoção, gentrificação, relocação social e cultural de alguns habitantes em decorrência de sua situação precária, também propiciou uma moderna avenida para gerar novos desafios em uma região que está sempre em mudanças.

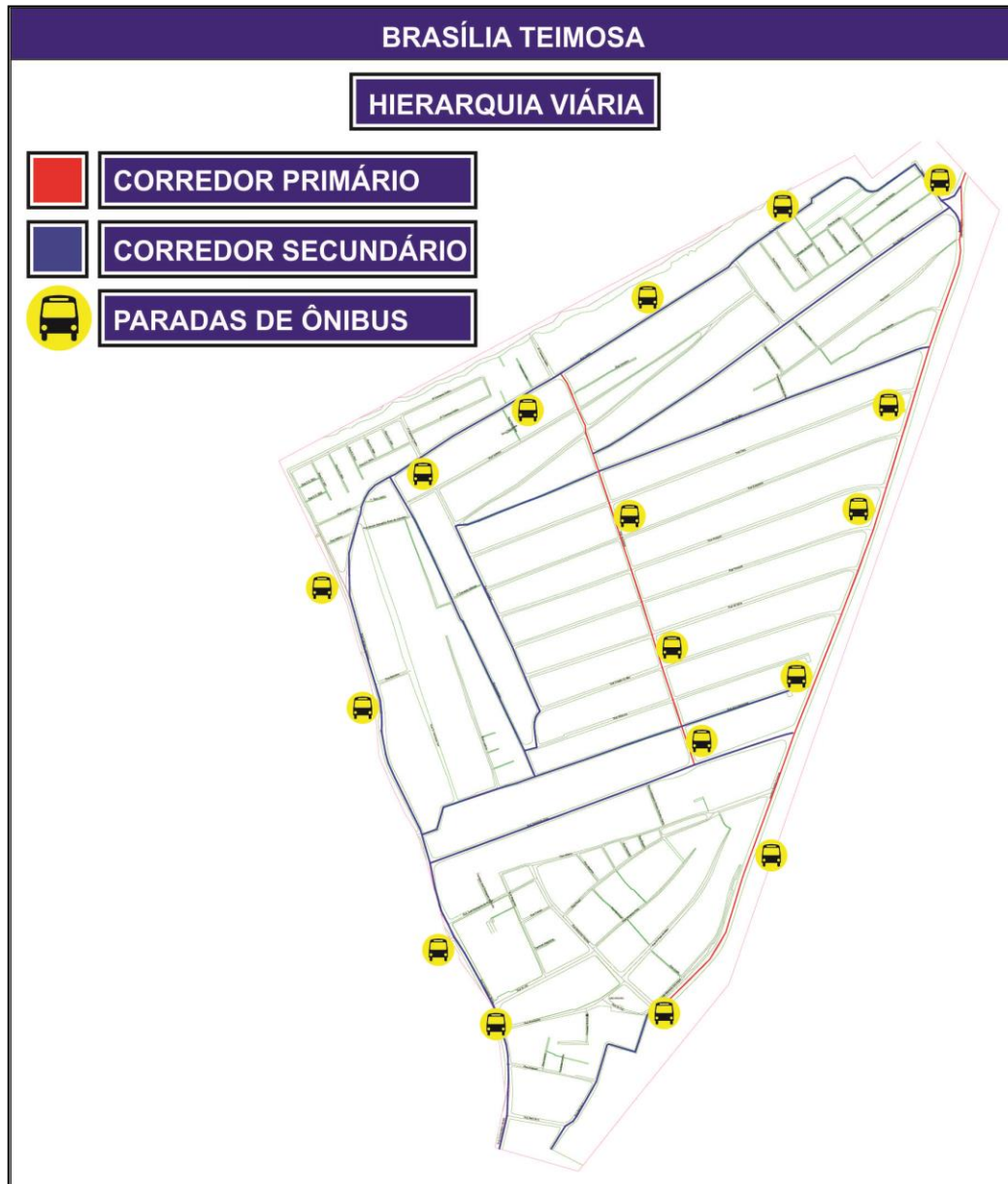
A malha viária existente no bairro permite o fácil acesso à beira-mar, além de possibilitar a ligação da avenida com algumas vias transversais, melhorando, assim, a mobilidade entre a área central e a área litorânea.

Apesar da malha viária “atravessar” toda a região e apresentar certa facilidade de deslocamento, o trânsito não é ordenado como na maioria das ocupações no país, pois o bairro é caracterizado por ruas estreitas, o que agrava a situação. Fato observado também nas regiões já analisadas como Paraisópolis (SP) e na Ilhinha (MA).

O transporte coletivo se faz presente no bairro através de três linhas de ônibus; uma delas faz sua última viagem do dia às 00: 40 horas, sendo esta a linha regular que encerra mais tarde entre as do Grande Recife Consórcio de Transporte (GRCT).

Nos primários estão presentes em toda a orla marítima e na Avenida que atravessa o bairro, facilitando o acesso a seus moradores. Já nos secundários, estão presentes margeando o bairro, e em algumas ruas internas.

Pode-se notar na Figura 89, que as paradas de ônibus se encontram nos corredores primários e secundários.

Figura 89 - Mapa de hierarquia viária de Brasília Teimosa

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

IV.2.11 Densidade demográfica

Analisando as áreas de acordo com o Censo do IBGE de 2010, como mostra a Tabela 11 abaixo, tem-se que:

Tabela 11 - Comparativo da densidade demográfica do Pina e Brasília Teimosa

DENSIDADE DEMOGRÁFICA	PINA	BRASÍLIA TEIMOSA
Área (m ²)	686.800 m ²	727.000 m ²
Número de habitantes	29.176	18.334
Habitantes / km ²	42.481	25.218

Fonte: IBGE (2010, não paginado).

Ao comparar as áreas das duas localidades, percebe-se uma diferença relativamente pequena entre elas, da ordem de 40.200 m². Contudo, quando se depara com o número de habitantes/km², nota-se que, no bairro do Pina, encontra-se quase que o dobro do contingente populacional da área de Brasília Teimosa, para ser mais exato, o correspondente a 176%. Isso é consequência do número de pavimentos das edificações existentes no Pina, pois enquanto em Brasília Teimosa a grande maioria das edificações são térreas (assim como em áreas de baixa renda, como em Paraisópolis - São Paulo e Ilhina - São Luís), no Pina encontram-se edificações com um maior gabarito (como visto anteriormente), contribuindo assim, para o aumento de seus habitantes.

IV.2.12 Tabela com nível de transformação no Pina

A história e evolução urbana do Pina apresenta elevada transformação. Sua população original era composta por pescadores jangadeiros, marisqueiros, canoeiros e ex-escravos. A habitação era caracterizada por ser de madeira (pau de mangue), com as paredes e o telhado de palha de coqueiro. Ao longo do tempo, o bairro transformou-se até se tornar num bairro verticalizado com forte presença de edifícios residenciais e do setor de comércio e serviços. Assim, atribui-se a classificação 3, quanto ao nível de transformação relativamente à sua história e evolução urbana.

De acordo com o Plano Diretor da cidade, a região do Pina é uma diversidade de zoneamento (apresenta três zonas distintas), densidade, edificações e paisagem natural. Ao mesmo tempo em que se encontra rios, área verde (UCN e IPAV), e orla marítima, ao lado existe uma ZEIS altamente populosa e condensada. Por apresentar essa diversidade de zoneamento, atribui-se um valor alto em relação ao nível de transformação (nível 3).

O Bairro do Pina era pretendido pelas famílias de maior poder econômico em função de sua praia. Depois de 1915, começou a perder sua importância e *status* em função do primeiro sistema de esgoto sanitário, cuja instalação acabava nesta praia. Em 1980, com a criação do “Pólo

Pina”, espaço com presença de bares e restaurantes, o bairro voltou a ter sua importância. Atualmente, concentra um dos m² construídos mais caros da cidade, contrastando com um dado socioeconômico, no que se refere ao ganho familiar mensal, onde a maior parcela de seus moradores recebe até 1 salário mínimo. Sendo assim, atribuiu-se nível intermediário de transformação (nível 2).

Em relação ao uso, ocupação do solo e hierarquia viária, o bairro ainda apresenta características naturais bem marcantes, como ilhas, braços de mar, vazios urbanos e orla marítima. Mesmo com toda a verticalização e especulação imobiliária que o bairro vem sofrendo, atribuiu-se nível intermediário de transformação (nível 2).

A densidade demográfica na área do Pina registra, atualmente, valores elevados, enquanto que no início era pouco frequentada, em função do seu difícil acesso que era realizado apenas por barco. Atribuiu-se, assim, um nível de 3 de transformação.

A Tabela 12 apresenta o nível de transformação no Pina.

Tabela 12 - Nível de transformação no bairro do Pina

Fatores Analisados	Nível de Transformação
História e evolução urbana	3
Características de acordo com o Plano Diretor da cidade	3
Dados socioeconômicos	3
Uso e ocupação do solo	2
Hierarquia viária e Transporte	2
Densidade demográfica	3

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

IV.2.13 Tabela com nível de transformação em Brasília Teimosa

A história e evolução urbana de Brasília Teimosa teve seu início marcado pela ocupação espontânea de pescadores e, posteriormente, pela relocação de moradores em área precária, registrando-se três relocações desde seu nascimento. Atualmente, sendo uma área de ZEIS, é marcada ainda por poucas transformações neste item. Sendo assim, atribuiu-se o valor mínimo de transformação, o nível 1.

De acordo com o Plano Diretor da cidade, a área desde seu nascimento apresentou ser de cunho social, tornando-se ZEIS. Em função disso, atribuiu-se um valor baixo de transformação em relação a este item (nível 1).

A área de Brasília Teimosa apresenta um baixo nível social e econômico, contribuindo para uma falta de infraestrutura nas residências. Viu-se que, desde a sua origem, a área encontra

problemas com relação à infraestrutura e saneamento. Sendo assim, atribuiu-se baixo nível de transformação (nível 1).

Em relação ao uso, ocupação do solo e hierarquia viária, decidiu-se por atribuir um valor intermediário de transformação (nível 2), por se tratar de uma área que sofreu grande transformação em sua faixa litorânea, se tornando até ponto turístico na cidade. Entretanto, em seu interior, registra-se poucas mudanças.

Analisando a evolução da população residente nas duas últimas décadas, de acordo com dados do IBGE (2010), notou-se que, após um acréscimo de 13,22% entre os anos de 1991 e 2000, sua população apresentou um pequeno decréscimo de 4,36%, na década passada (esse fato pode ser explicado pela remoção de parte de sua população para um conjunto habitacional localizado em outra área da cidade, em razão da urbanização da sua orla). Entretanto, analisando a evolução no período 1991-2010, a localidade apresenta um acréscimo de 8,28%. Além disso, possui uma das maiores densidades demográficas da cidade, constituindo um dos bairros mais populosos. Atribuiu-se, assim, nível 3 de transformação.

A Tabela 13 abaixo exemplifica o nível de transformação em Brasília Teimosa.

Tabela 13 - Nível de transformação em Brasília Teimosa

Fatores Analisados	Nível de Transformação
História e evolução urbana	3
Características de acordo com o Plano Diretor da cidade	1
Dados socioeconômicos	1
Uso e ocupação do solo	2
Hierarquia viária e Transporte	2
Densidade demográfica	3

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

IV.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Neste capítulo aprofundou-se a leitura e análise de dois estudos de casos propostos: a região do Morumbi e Paraisópolis em São Paulo, e as áreas do Pina e Brasília Teimosa no Recife. Os critérios foram os mesmos analisados no capítulo anterior, tomando como base o campo urbano, social-econômico e demográfico. Ambos os casos foram selecionados, por se constituírem como contrastes urbanos e se localizarem em pontos estratégicos, dentro do contexto urbano das cidades, e por serem áreas também de antigo conflito social.

Em São Paulo, o bairro do Morumbi mantém ainda hoje seu status de área nobre, embora margeado por algumas favelas. Encontraram-se algumas semelhanças quando analisadas as áreas nobres em São Paulo e São Luís. No caso de São Paulo, em função desse contraste, o mercado imobiliário definiu uma subárea no bairro como “Novo Morumbi”, onde concentra imóveis de alto padrão e áreas exclusivas. Fato este presenciado, também, na Península na Ponta D’Areia em São Luís, quando o mercado imobiliário começou a tratar como uma subárea dentro do bairro da Ponta D’Areia, sendo exclusiva e com lançamentos imobiliários de alto padrão. Também se encontrou no Morumbi, segundo o Plano Diretor da cidade, três zonas distintas (ZM, ZER1 e ZCOR-2), permitindo vários usos com características de construção específica, assim como na Península em São Luís (com quatro zonas distintas). A área ainda conta com alto nível social e econômico.

Quando se examinou a área de Paraisópolis em São Paulo, também se encontraram algumas semelhanças com a área da Ilhinha em São Luís. O nascimento de Paraisópolis, apesar de ter surgido como loteamento, se tornou uma área com lotes clandestinos e dúbios, devido à ação de grileiros na região, aproveitando a chegada de migrantes nordestinos e imigrantes japoneses. Na década de 70 se tornou uma ZEIS, e contou com forte participação popular e luta dos moradores por melhores condições de habitabilidade (fato também presenciado na Ilhinha). A área ainda conta com forte adensamento populacional, indicadores social e econômico baixos, além de possuir uma topografia marcada com disparidades de cotas. Registrava-se, também, alta sociabilidade entre seus moradores. Todos esses fatos também registados na Ilhinha.

Na cidade do Recife, o bairro do Pina era pretendido em função de sua praia, e em 1980 se transformou em “Polo Pina”, devido a presença de inúmeros bares e restaurantes. Apesar da existência do setor de comércio e de serviços, o bairro ainda é predominantemente residencial em seu interior, e sofre forte verticalização e especulação imobiliária, em função do valor do m² construído na área. Esta última característica do Pina remete à Península da Ponta D’Areia.

Ao analisar a área de Brasília Teimosa, no Recife, registra-se algumas características semelhantes à Ilhinha: o início do povoamento como colônia de pescadores, o fato de expulsão e persistência de ambos moradores, a relocação dos ocupantes das palafitas para conjuntos habitacionais, localização geográfica semelhante (forte apelo ao mar), baixos indicadores socioeconômicos, uso e ocupação do solo marcado pelo adensamento populacional, gabarito predominantemente térreo e moradias populares de baixa qualidade construtiva.

As várias “relocações” dos ocupantes de palafitas, tanto em São Luís como no Recife, leva a pensar em ações que podem ser realizadas nestes espaços, para que a área não volte a ser ocupada; e na contribuição da arquitetura neste processo. Viu-se em Recife uma urbanização na qual a comunidade se fez presente transformando a principal avenida do bairro (Av. Brasília Formosa) em um ponto turístico, gerando emprego e renda a seus moradores. Este fato deveria ser replicado em outras situações semelhantes: fazer a comunidade “abraçar” o projeto e se tornar parte dele.

No capítulo seguinte retornar-se-á à cidade de São Luís, onde será feita a caracterização habitacional nas áreas em foco da pesquisa (Península e Ilhinha). Também, elaborar-se-á um desenho urbano atualizado das áreas, observando a relação das áreas com a sua envolvente paisagística e relatando os planos e projetos do Poder Público para as áreas em foco.

CAPÍTULO V**CARACTERIZAÇÃO DO PARQUE HABITACIONAL DAS DUAS ÁREAS EM FOCO**

Neste capítulo, caracteriza-se o parque habitacional das áreas em foco, Península e Ilhinha, a fim de gerar uma base de conhecimento para a cidade de São Luís, além de evidenciar necessidades para o poder público.

Analisa-se o número de habitações existentes em cada área e sua dimensão média, os tipos habitacionais, sua caracterização construtiva e o valor (preço médio por m²) dos edifícios habitacionais em cada área. Atualiza-se o desenho urbano de ambas as áreas, juntamente com o levantamento de equipamentos públicos. Observa-se a relação das áreas com a sua envolvente paisagística e relata-se os planos e projetos do Poder Público para as áreas em foco.

V.1 NÚMERO DE HABITAÇÕES EXISTENTES EM CADA ÁREA E SUA DIMENSÃO MÉDIA

Para a elaboração da Tabela 14, fez-se necessário uma pesquisa no IBGE, para apuração do número das habitações. Em relação à dimensão média das habitações, adotou-se a seguinte metodologia:

- na Península: identificou-se um total de 114 construções residenciais (incluindo casas e edifícios multifamiliares) - das quais 32 eram edifícios residenciais multifamiliares, o equivalente a 28,07% do total -, e obteve-se sua metragem quadrada em função de informações das unidades disponíveis em sítios das construtoras. Com relação às casas existentes, utilizou-se o programa *Google Earth*, em que munidos da planta de gabaritos das edificações, alcançou-se uma área bem aproximada, já que o software nos fornece uma ferramenta de aferição (apresenta o símbolo de uma “fita métrica”).

- na Ilhinha: verificou-se a existência de 3.199 construções residenciais, e, para obter a dimensão média das habitações, também se utilizou o programa *Google Earth*, a fim de encontrar uma área aproximada.

Na Tabela 14, apresenta-se uma compilação dos dados.

Tabela 14 - Comparativo do número de habitações e dimensão média na Península e Ilhinha

DESCRIÇÃO	PENÍNSULA	ILHINHA
Número de edificações residenciais (edifícios e casas)	114 edificações ²⁹	3.199 edificações ³⁰
Dimensão média das habitações	228,48 m ²	87,00m ²

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

²⁹ Na Península da Ponta D’Areia, as edificações contêm um número muito significativo de unidades habitacionais.

³⁰ Na Ilhinha, a maioria das edificações corresponde a uma unidade habitacional.

V.2 TIPOS HABITACIONAIS POR GABARITO EM CADA ÁREA

Ao analisar o gabarito das edificações na área da Península na Ponta D’Areia, encontra-se uma combinação de prédios altos com edificações térreas, como na vista aérea se pode constatar.

Figura 90 - Vista aérea da Península



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Elaborou-se a Tabela 15, abaixo, onde distribuiu-se os tipos habitacionais por gabarito encontrados na região da Península, evidenciando que 33% das edificações residenciais possuem de 12 a 15 pavimentos, e 65% apresentam de 1 a 2 pavimentos.

Tabela 15 - Tipos habitacionais por gabarito na Península

GABARITO - PENÍNSULA	UNIDADES	PORCENTAGEM
1 a 2 pavimentos	74	65%
3 a 5 pavimentos	02	2%
12 a 14 pavimentos	09	8%
15 pavimentos	29	25%

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Na Ilhinha, tem-se o gabarito das edificações predominantemente térreo ou no máximo, de até dois pavimentos. Pode-se confirmar 99% das edificações nessa condição de gabarito, na Tabela 16, abaixo.

Tabela 16 - Tipos habitacionais por gabarito na Ilhinha

GABARITO - ILHINHA	UNIDADES	PORCENTAGEM
1 a 2 pavimentos	3.167	99%
3 a 5 pavimentos	32	1%

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Este dado é muito notório e fácil de observar na Figura 90, abaixo, que retrata exatamente o baixo gabarito das edificações na Ilhinha.

Figura 91 - Vista aérea do mangue e Ilhinha ao fundo



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

V.3 CARACTERIZAÇÃO CONSTRUTIVA DAS HABITAÇÕES EM CADA ÁREA

Quando se confronta a qualidade construtiva entre edificações de alvenaria de tijolo cerâmico e de madeira, têm-se algumas características próprias de cada material. Entre as vantagens da construção de alvenaria (tijolo cerâmico), destacam-se: a durabilidade, resistência, o fato de ser à prova de fogo e ao ataque de cupins, além de possuir um melhor preço de venda. Ao analisar as edificações em madeira, ressalta-se como a principal vantagem o curto prazo de construção. Sua estrutura é mais leve, o que permite economizar na construção da fundação e na sua manutenção (principalmente com relação à parte elétrica e hidráulica), além de ser bem mais barata se comparada a uma edificação de tijolo cerâmico. Contudo, as desvantagens para este tipo de construção são muitas, entre elas: não suportam a construção de muitos pavimentos e grandes vãos; a manutenção deve ser periódica para proteger as estruturas contra insetos e umidade; além de ser vulnerável a desastres naturais como apodrecimento, fogo e cupins.

Observa-se a diferença construtiva nas áreas em foco quando se percebe que a totalidade das edificações residenciais na Península são construídas em alvenaria, seja de tijolo cerâmico ou de bloco estrutural. Já na Ilhinha, a maior parcela (65%) das edificações residenciais são construídas em madeira, como demonstra a Tabela 17.

Tabela 17 - Caracterização construtiva das habitações na Ilhinha

ILHINHA	UNIDADES	PORCENTAGEM
Alvenaria	960	30%
Alvenaria em construção	128	4%
Madeira	2.079	65%
Madeira em Construção	32	1%

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

V.4 VALOR DOS EDIFÍCIOS HABITACIONAIS EM CADA ÁREA

São vários os fatores que contribuem para que a área da Península na Ponta D’Areia seja a mais cara da cidade de São Luís: privacidade, exclusividade, segurança, lançamentos imobiliários que mais se parecem resorts, com sofisticadas áreas de lazer, tendo de um lado o mar com seu espigão costeiro e do outro a vegetação de mangue, além de possuir elevada qualidade construtiva das suas edificações, como visto no item anterior.

Por essa gama de fatores oferecidos, apresenta o valor do m² construído em torno de R\$ 6.500,00 (€ 1.430,00), bem diferente da mesma referência encontrada na Ilhinha, que gira em torno de R\$ 1.300,00 (€ 286,00). Ou seja, encontra-se na Península um valor cinco vezes maior do que o encontrado na Ilhinha, como mostra a Tabela 18. Esses valores foram concebidos analisando preços cobrados por lançamentos imobiliários na região, bem como através do auxílio de corretores de imóveis atuantes na cidade de São Luís.

Tabela 18 - Distribuição do valor do m² construído na Península e Ilhinha

Localidade na cidade de São Luís	Valor de venda do m ² construído em Reais (R\$)	Valor de venda do m ² construído em Euro (€)
Península na Ponta D’Areia	R\$ 6.500,00 / m ²	€ 1.430,00/m ² - Ref.dez/2018
Bairro da Ilhinha	R\$ 1.300,00 / m ²	€ 286,00/m ² - Ref.dez/2018

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

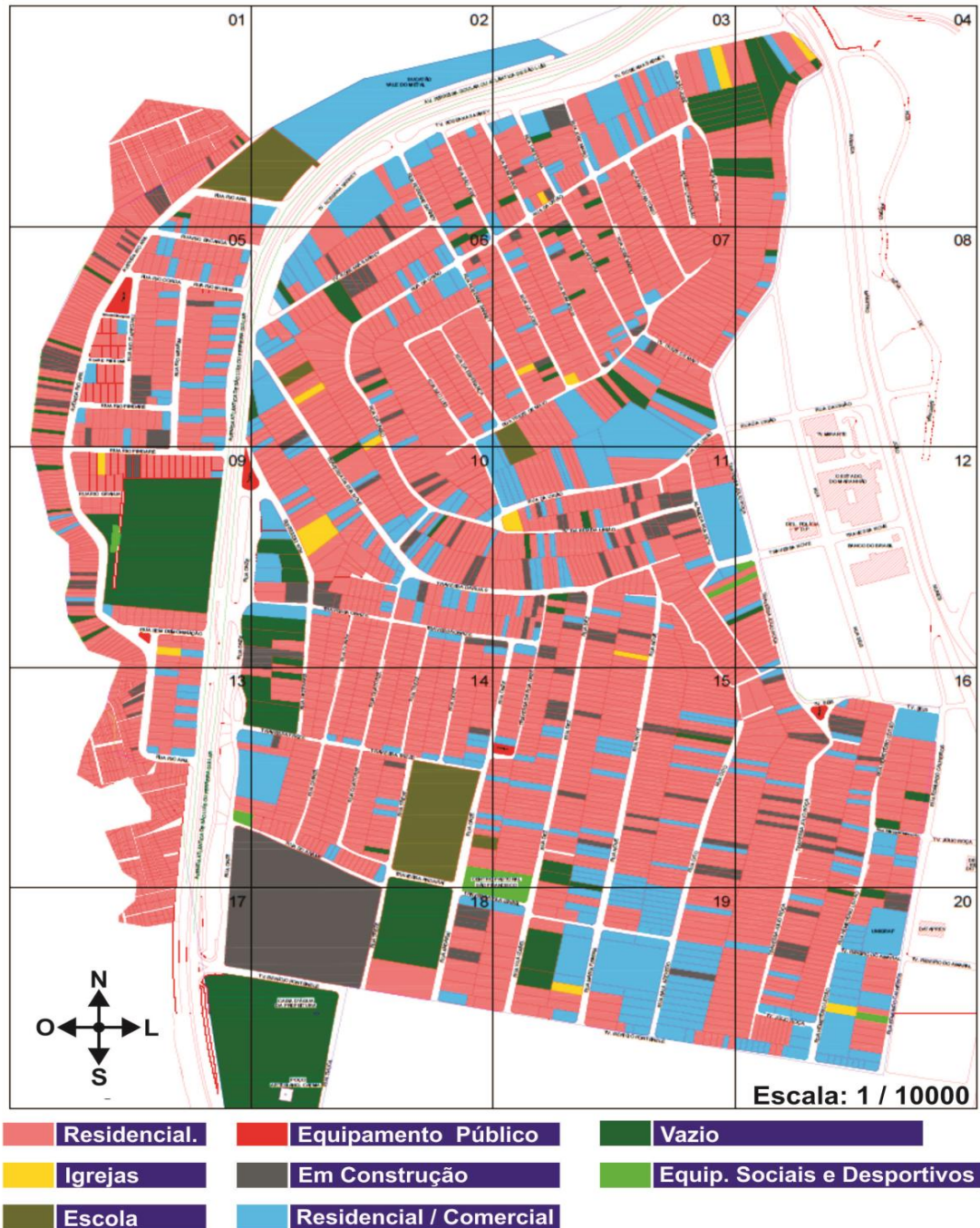
V.5 DESENHO URBANO DAS ÁREAS

Para um melhor entendimento de toda a área da pesquisa, elaborou-se um desenho urbano atualizado com toda a identificação de ruas, avenidas, praças, espaços verdes, estacionamento, etc. É importante salientar que, anteriormente (Capítulo III), discorreu-se sobre a ocupação e o uso do solo destes locais, dentre outros fatores. Nesta etapa foi realizado um mosaico com toda a área da pesquisa envolvida, dividindo-a em vários setores (quadrantes enumerados), que constam ampliados nos Apêndices (C e D). Abaixo, pode-se ver o mosaico da Península na Ponta D’Areia e o mosaico da Ilhinha.

Figura 92 - Mosaico do bairro da Península



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Figura 93 - Mosaico do bairro da Ilhinha

Revelou-se muito importante a atualização do desenho urbano das áreas da Ilhinha e Península na Ponta D'Areia, uma vez que as peças desenhadas existentes não contemplavam as transformações habitacionais, arquitetônicas e urbanísticas que aconteceram recentemente.

V.6 EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E ENVOLVENTE PAISAGÍSTICA

V.6.1 Distribuição de serviços e equipamentos

As possibilidades de interações sociais geradas pelos equipamentos urbanos são fundamentais para qualificar bairros ou regiões das cidades. Para Moraes, Goudard e Oliveira (2008), os equipamentos urbanos comunitários são os componentes físicos básicos da infraestrutura urbana de uma cidade ou bairro. Ou seja, constituem um fator determinante de bem-estar social e de apoio ao desenvolvimento econômico, além da potencializar a ordenação territorial e estruturação dos aglomerados humanos. Secchi (2003 apud SCHAFFER, 2012, p. 13) argumenta que: “os espaços de uso público são entendidos como lugar de experiência social, no qual os equipamentos comunitários funcionam como locais de socialização”. Contudo, a realidade do planejamento de equipamentos no Brasil, em geral, leva em consideração apenas as características técnicas definidas na legislação sem, contudo, explorar aspectos qualitativos dos equipamentos urbanos comunitários.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), na Norma Brasileira (NBR) 9284 (1986. p. 1), conceitua equipamentos urbanos comunitários como sendo: “Todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos ou privados”.

A NBR 9284, além de definir os equipamentos urbanos comunitários, classifica-os em: circulação e transporte, cultura e religião, esporte e lazer, infraestrutura, sistema de comunicação, sistema de energia, sistema de iluminação pública, sistema de saneamento, planejamento de equipamentos urbanos comunitários de educação e saúde.

Com relação ao planejamento para alocação de equipamentos urbanos comunitários, a Lei Federal nº. 6.766 de 1979, discorre sobre as áreas a serem reservadas à sua implantação (BRASIL, 1979). De acordo com a referida lei, os equipamentos seriam computados nos 35% da área pública a ser destinada quando da elaboração do projeto de loteamento de uma gleba. No entanto, a lei n. 9.785/99 diz que as áreas destinadas aos equipamentos urbanos deverão ser “proporcionais à densidade de ocupação prevista pelo plano diretor ou aprovada por lei municipal para a zona em que se situem” (BRASIL, 1999, não paginado). Portanto, na ausência de definições para o planejamento de equipamentos urbanos comunitários, tais instruções técnicas deveriam estar contidas no Plano Diretor de cada município. No entanto, em muitos Planos Diretores municipais nota-se que não há normas urbanísticas concretas para implantação desses equipamentos. Tratam apenas de forma superficial, conceituando-os, sem, contudo, expor critérios quanto ao seu

dimensionamento e localização (DREUX, 2004). Isto acontece com o Plano Diretor do Município de São Luís, por exemplo.

Assim, o que se observa na prática é que os planos diretores muitas vezes repetem modelos, e pouco ou nada definem com relação à realidade local para implantação de equipamentos urbanos comunitários (DREUX, 2004).

Essa abordagem proporciona uma falta de compreensão da realidade local, pelo poder público municipal, para responder às demandas por infraestrutura, serviços e equipamentos públicos. Essas demandas são influenciadas principalmente pelo padrão de ocupação e desenho específico de determinados aglomerados urbanos, tanto na sua configuração técnica quanto no custo de implementação e manutenção (LIMA, 2003).

Nessa perspectiva, diversos estudos técnicos e científicos (BATISTA; ORTH; BORTOLUZZI, 2011; COLAÇO, 2011; DREUX, 2004; DUDZINSKA, 2009; LIMA, 2003; MOREIRA; HOLLANDA, 2007; MORAES; GOUDARD; OLIVEIRA, 2008; SCHAFFER, 2012) reconhecem a importância dos equipamentos urbanos comunitários, e enfatizam a necessidade de uma compreensão no processo de planejamento desses equipamentos e suas relações sociais e físicas com o ambiente construído que os circunda.

V.6.1.1 *Península - Serviços e equipamentos*

Na Península da Ponta D’Areia existe a seguinte distribuição de serviços e equipamentos:

Tabela 19 - Distribuição de serviços e equipamentos na Península

PENÍNSULA	UNIDADES
Equipamentos públicos	03
Equipamentos de saúde	-
Equipamentos sociais	01
Equipamentos Escolares	-
Equipamentos Desportivos	01

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Conforme se pode observar, encontrou-se apenas quatro unidades: uma social (capela) e três públicas, que se referem ao Forte de Santo Antônio, Memorial Bandeira Tribuzzi e Espigão Costeiro.

Registra-se, ainda, a inexistência de equipamentos de saúde e escolares. A área da Península ainda conta com um clube privado social e desportivo, o late Clube de São Luís.

V.6.1.2 Ilhinha - Serviços e equipamentos

Na Ilhinha tem-se a seguinte distribuição de serviços e equipamentos:

Tabela 20 - Distribuição de serviços e equipamentos na Ilhinha

ILHINHA	UNIDADES
Equipamentos públicos	02
Equipamentos de saúde	-
Equipamentos sociais	02
Equipamentos Escolares	02
Equipamentos Desportivos	01

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Com base no exposto acima, verifica-se a existência de dois equipamentos públicos (duas igrejas), dois equipamentos sociais (uma Associação Comunitária, que funciona também como uma creche infantil), duas escolas públicas e um desportivo (campo de futebol para atividades desportivas, que pertence à Associação Comunitária). Na Ilhinha (assim como na Península), não há nenhum equipamento de saúde, porém, seus habitantes recorrem ao bairro vizinho (São Francisco), que contém uma unidade de pronto atendimento, o Socorrinho II, que atende todo o contingente dos bairros adjacentes e se localiza muito próximo em relação à sua vizinha: a Ilhinha.

V.6.2 Relação das áreas em foco com a sua envolvente paisagística

A geografia permite compreender a relação sociedade *versus* natureza, assim como as singularidades e as particularidades que são inerentes às transformações ocasionadas por ações passadas no espaço e refletidas no presente.

O termo “paisagem” tem recebido diversos conceitos e significados, os quais são, em sua maioria, abrangentes e imprecisos. Nas duas últimas décadas do séc. XX, ocorreu uma retomada dos conceitos de paisagem entre profissionais de diferentes áreas, como arquitetos, urbanistas e geógrafos. Nesse contexto, conforme Vieira (1998), o termo “paisagem” vem sendo entendido de várias formas, dando origem a expressões como: “paisagem urbana”, “paisagem rural”, “paisagem turística” e “paisagem natural” (CARLOS, 1992).

Assim, a paisagem urbana é fruto de obra coletiva produzida pela sociedade e, por isso, contempla todas as dimensões humanas. As marcas do tempo impressas na paisagem, facilmente identificadas por aqueles que ali vivem, revelam uma construção histórica cheia de arte e de lembrança (CARLOS, 1992). O mesmo autor ainda acrescenta que a paisagem percebida denota

uma imagem aparentemente imóvel, dotada de sentido, com a qual os sujeitos se identificam devido aos espaços da vida que são presentidos por meio da paisagem. Sob essa perspectiva, destaca-se ainda a colocação de Landim (2003, p. 24), sobre a importância de se estudar a paisagem urbana de uma cidade, pois, segundo ela: “[...] a cidade pode ser reconhecida somente por intermédio de sua paisagem urbana e essa paisagem é resultante dos elementos econômicos, sociais e culturais que a produziram num determinado período e contexto”.

V.6.2.1 Península - Paisagem e paisagem urbana

A paisagem do Bairro Ponta D’Areia apresenta elementos geofísicos de ecossistemas naturais diferentes como mangue, dunas e falésia.

Os três ecossistemas apresentam a variação das relações água/terra em suas formas, resultando nos arranjos paisagísticos como a praia, os córregos e os igarapés. Todos os elementos são dependentes da ação eólica da maré e do ciclo hidrológico (PRADO, 2002 apud PRADO, 2016, p. 74).

A verticalização na praia da Ponta D’Areia (mais precisamente na Península), como já visto anteriormente, transformou a paisagem natural drasticamente. O bairro possuía, como paisagem original, uma vegetação exuberante e dunas recobertas por vegetação típica de áreas costeiras. Ao passar do tempo, foram construídas inúmeras edificações na área, inclusive adentrando na própria praia, com as mais variadas funções, tais como atividades hoteleiras, habitacionais, dentre outras, visando principalmente ao turismo e à classe economicamente alta da sociedade. Grande parte das construções de toda a área da Península não respeitou a configuração inicial da paisagem de praias, sendo necessário a construção de aterros, muros de contenção dentro da praia e do espigão costeiro (visto anteriormente), alterando toda a paisagem do local.

A destruição do calçadão da Ponta D’Areia (como pode-se observar na foto abaixo), além de bares, casas, asfalto e outras estruturas construídas ao redor da orla na região, é um problema histórico que existe praticamente desde que começou o processo urbanístico na área.

A mudança da paisagem na Ponta D’Areia, nos últimos anos, permite ter uma visão da dinâmica existente entre as atividades humanas, principalmente a do setor imobiliário, aliadas ao processo natural da ação dos agentes oceanográficos sobre a zona costeira de São Luís, trazendo modificação nas feições das falésias, mangues e dunas, que ao contato direto com as águas oceânicas vem diminuindo cada vez mais as áreas costeiras da Praia da Ponta D’Areia.

Figura 94 - Erosão existente no calçadão da Ponta D'Areia



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

V.6.2.2 Ilhinha - Paisagem e paisagem urbana

A paisagem original do bairro da Ilhinha era constituída por vegetação de mangue, a qual foi aterrada para abrigar seus primeiros habitantes (visto anteriormente). Com esta ação, a área também conhece os riscos erosivos da região (assim como a Península).

A alteração da paisagem no local está relacionada aos diversos agentes naturais e humanos que atuam na modelagem do cenário, resultando no processo de erosão do solo. A deposição de lixo e de esgoto, de origem doméstica, sem tratamento, ocasiona a contaminação hídrica e a diminuição da fauna. As praias e o ambiente de mangue são os principais destinos de tais resíduos, que, em função disso, exibem um aspecto desagradável e contribuem significativamente para a transformação da paisagem natural. A destruição e poluição dos manguezais têm reflexos diretos na população que sobrevive dos recursos retirados do meio. A escassez já percebida e o desaparecimento de espécies de crustáceos e de peixes têm consequências diretas na economia local.

Mesmo com todas as adversidades já expostas referentes à transformação da paisagem, é notório ainda a beleza natural exuberante em ambas as áreas, especialmente na hora do pôr do sol, pois ambos os locais ficam localizados estrategicamente na parte oeste da cidade de São Luís.

V.7 PLANOS E PROJETOS DO PODER PÚBLICO PARA AS ÁREAS EM FOCO

V.7.1 Península

Na área da Península da Ponta D’Areia, viu-se ao longo do trabalho a existência do Espigão Costeiro, juntamente com toda a revitalização urbanística de sua área envolvente, incluindo o Forte de Santo Antônio, um dos principais cartões postais da cidade. Como plano futuro do poder público, há o projeto para a instalação do Terminal Portuário da Ponta D’Areia. Desenvolvido pelo Arquiteto Domingos Brito, a locação do Terminal se dará na ponta da Península, próximo ao Espigão Costeiro, como mostra a Figura 95.

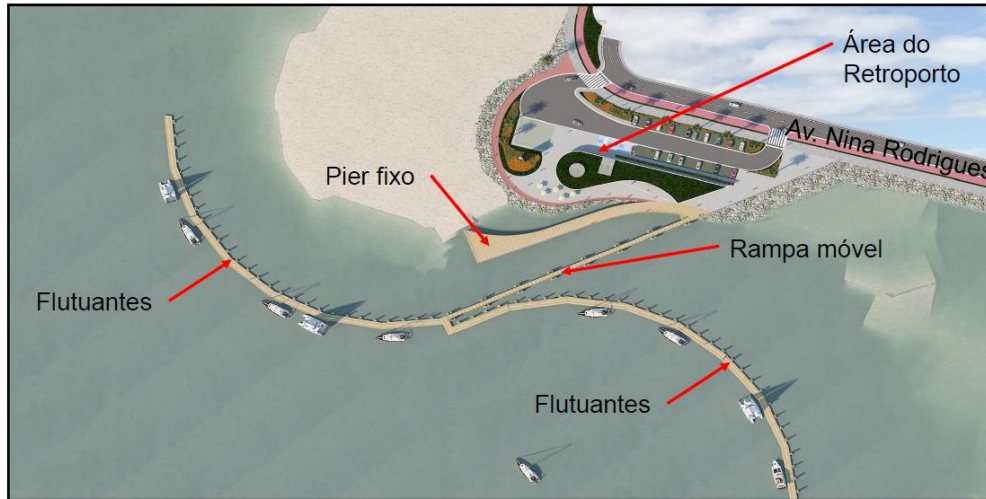
Figura 95 - Localização do Terminal Portuário da Ponta D’Areia



Fonte: Brito (2018, p. 14).

Pretende-se, com esse terminal, realizar a travessia de São Luís para Alcântara³¹ em qualquer hora do dia, haja vista que atualmente a cidade conta com apenas um terminal hidroviário (Cais da Praia Grande), e que somente oferece condições de navegabilidade durante o período de praia-mar (faixa de três horas), devido às grandes variações de maré, ficando inoperante durante a baixa-mar. Além disso, espera-se agregar valor ao Espigão Costeiro e Forte de Santo Antônio, tornando-se um novo ponto turístico na cidade. Na Figura 96, apresenta-se a implantação do Terminal, juntamente com a sua perspectiva do projeto (Figura 97).

³¹ Município da Região Metropolitana de São Luís, na qual fica o Centro de Lançamento de Alcântara (CLA) - centro espacial do qual são lançados veículos de satélite no âmbito da Missão Espacial Brasileira.

Figura 96 - Implantação do Terminal Portuário da Ponta D'Areia

Fonte: Fonte: Brito (2018, p. 18).

Figura 97 - Perspectiva do Terminal na região da Península na Ponta D'Areia

Fonte: Fonte: Brito (2018, p. 23).

Tabela 21 - Ficha Técnica do Terminal Portuário da Ponta D'Areia

FICHA TÉCNICA
Autor do Projeto: Domingos Brito
Agência Executiva Metropolitana - Governo do Estado do Maranhão
Início da obra: Não informado / Término da obra: Não informado
Área Construída: 6.954,46m ²
Valor da obra: R\$ 21.273.298,73 - aproximadamente € 4.685.748,61 - Ref.dez/2018

Fonte: Agência Executiva Metropolitana do Maranhão (2019).

Atualmente, os barcos e lanchas ficam ancorados ao longo da praia da Ponta D'Areia, sem nenhuma estrutura de apoio (passarela de acesso, banheiros, acomodações de espera, etc.). Essa obra será de grande valia não só para a área, mas para toda a cidade, tornando a Península ainda mais valorizada economicamente e constituindo mais um cartão postal da cidade.

V.7.2 Ilhinha

Como planos e projetos específicos na área da Ilhinha, tem-se, atualmente, duas intervenções arquitetônicas e urbanísticas em andamento.

A primeira se constitui no Residencial José Chagas, localizado na Avenida Ferreira Gullar - um empreendimento com investimento de cerca de R\$ 18 milhões (aproximadamente € 4 milhões), constituído por 8 blocos de 32 apartamentos, totalizando 256 unidades habitacionais. O empreendimento é fruto da parceria do Governo do Estado do Maranhão com o Governo Federal, e tem previsão de entrega em 18 meses (GOVERNO DO MARANHÃO, 2016).

Abaixo, na Figura 98 apresenta-se a localização do Residencial José Chagas na Ilhinha.

Figura 98 - Localização do Residencial José Chagas na Ilhinha



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

O Residencial José Chagas faz parte do Programa “Minha Casa Minha Vida” (MCMV) do Governo Federal. Este programa oferece uma linha de crédito diferenciada para moradias nas áreas urbanas para famílias de baixa renda. Em seu conceito foram obedecidas as normas de acessibilidade, e o conjunto habitacional foi concebido de tal forma que a disposição dos blocos possibilite a integração entre os moradores, com acesso aos espaços de vivência, como praças e quadras. Além disso, as áreas do entorno dos conjuntos habitacionais possuem espaços destinados para empreendimentos de equipamentos e serviços nas áreas de saúde, educação e cultura. Este conjunto habitacional será destinado a relocação de 256 famílias que moram atualmente em palafitas na Ilhinha (GOVERNO DO MARANHÃO, 2016).

Na Figura 99, tem-se uma vista aérea da Implantação do Projeto Arquitetônico, e na Figura 100 a situação no local em outubro de 2018.

Figura 99 - Projeto do Res. José Chagas na Ilhinha



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Figura 100 - Andamento da obra do Res. José Chagas na Ilhinha



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Tabela 22 - Ficha Técnica do Residencial José Chagas

FICHA TÉCNICA
Autor do Projeto: Parceria do Governo do Estado do Maranhão com o Governo Federal - Construtora Amorim Coutinho
Programa Minha Casa Minha Vida
Início da obra: 01/08/2016
Término da obra: 30/11/2018
Valor da obra: R\$ 17.883.720,26 – aproximadamente € 3.939.145,42 - Ref.dez/2018

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

A segunda intervenção se constitui em melhoria urbanística localizada na parte Norte da Ilhinha, no início da Avenida Ferreira Goulart, como ilustra a Figura 101. Antes, no local havia piso de terra batida que servia para acúmulo de lixo e estacionamento precário para veículos, como pode-se observar na Figura 102.

Figura 101 - Local da implantação da urbanização na Ilhinha: Av. Ferreira Goulart

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Figura 102 - Local da intervenção urbanística antes das obras

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Com o término da obra espera-se dispor de uma quadra poliesportiva, paisagismo ao longo da área e estacionamento organizado com piso cimentado colorido. Essa obra, além de ser uma intervenção de melhoria - com infraestrutura, mobiliário e equipamento urbano -, servirá de embelezamento no bairro, pois a principal via de acesso à Ilhinha se encontra neste local. Abaixo, na Figura 103, tem-se a implantação do projeto da intervenção arquitetônica na área.

Figura 103 - Implantação da urbanização no início da Ilhinha: Av. Ferreira Goulart

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Tabela 23 - Ficha Técnica da urbanização na Av. Ferreira Goulart

Ficha Técnica
Autor do Projeto: Tesouro Estadual - Construsolda Empreendimentos Ltda.
Duração da obra: 90 (noventa) dias.
Não foi divulgado data de início e término da obra.
Valor da obra: R\$ 522.566.720,43 – aproximadamente € 115.102.802,00 - Ref.dez/2018

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

As duas obras arquitetônicas reforçam a importância da Ilhinha dentro do contexto urbano da cidade. A presença do Residencial José Chagas - que se destina a habitação social -, reforça a característica da Ilhinha como ZIS. Já a obra de intervenção urbanística no acesso principal do bairro - na Avenida Ferreira Goulart -, demonstra a preocupação de embelezamento do local. São intervenções significativas, constituindo já um avanço, pois até recentemente estes locais eram terrenos baldios, que acumulavam lixo e apresentavam restos de construção civil.

V.8 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Neste capítulo, caracterizou-se o parque habitacional das áreas em foco da pesquisa - a Península na Ponta D'Areia e a Ilhinha.

No primeiro momento foi analisado o número de habitações existentes e sua dimensão média. Na Península foram encontradas 114 edificações residenciais, com unidades habitacionais com uma área média de 228,48m², enquanto que na Ilhinha, em 3.199 edificações residenciais registrou-se uma área média, de unidade habitacional, de 87 m².

Posteriormente, foram avaliados os tipos habitacionais e suas caracterizações construtivas. Na Península registra-se a existência de prédios altos e edificações térreas, todas em alvenaria, seja de tijolo cerâmico ou estrutural. Na Ilhinha encontrou-se um gabarito predominantemente térreo, com a maioria das edificações em madeira (66%), e apenas 34% em alvenaria.

Alguns fatores como privacidade, exclusividade, segurança, lançamentos imobiliários com sofisticadas áreas de lazer e a presença do espigão costeiro fazem com que a região da Península, na Ponta D'Areia, seja a mais cara da cidade. Além de possuir elevada qualidade construtiva das suas edificações, apresenta o valor do m² construído cinco vezes superior ao encontrado na Ilhinha.

Todo o desenho urbano de ambas as áreas foi atualizado, juntamente com o levantamento de equipamentos públicos. Este trabalho revelou-se muito importante, pois o material que existia não contemplava as transformações habitacionais, arquitetônicas e urbanísticas que aconteceram recentemente.

Observou-se a relação das áreas com a sua envolvente paisagística, e um fator assola a ambos os lados: o fator erosivo. Por se tratarem de áreas aterradas (na Ilhinha aterrou-se o mangue e na Península a praia), a erosão é um problema crônico. Mesmo com toda essa adversidade, é notória ainda a beleza natural exuberante nas áreas, especialmente na hora do pôr do sol, pois ficam localizadas estrategicamente na parte oeste da cidade de São Luís.

Com relação aos planos e projetos do poder público para as áreas em questão, tem-se o projeto do Terminal Portuário da Ponta D'Areia para a área da Península, proposta pelo arquiteto Domingos Brito. Essa obra será de grande valia não só para a área, mas para toda a cidade, tornando a Península ainda mais valorizada economicamente e constituindo mais um cartão postal da cidade.

Na Ilhinha, atualmente, encontram-se duas intervenções urbanísticas e arquitetônicas em curso. A primeira constitui-se no Residencial José Chagas, e tem caráter de habitação social, desenvolvido no âmbito do Programa “Minha Casa Minha Vida”. A segunda intervenção constitui-se em melhoria urbanística localizada na entrada da Ilhinha, na Avenida Ferreira Goulart. Caracteriza-se por ser uma intervenção de melhoria de embelezamento na entrada do bairro, pois a principal via de acesso à Ilhinha se encontra neste local.

Após a caracterização do parque habitacional de ambas as áreas, realizada neste capítulo, avaliar-se-ão, no capítulo seguinte, os resultados dos inquéritos aplicados aos moradores da Península e da Ilhinha, nos quais se apresenta a caracterização socioeconômica dos habitantes, além de itens específicos relacionados ao Projeto Arquitetônico.

CAPÍTULO VI

CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA E RELAÇÃO ENTRE USUÁRIOS, ESPAÇO HABITACIONAL E ESPAÇO PÚBLICO

Para se realizar uma caracterização socioeconômica dos moradores de ambas as áreas em estudo, assim como compreender a relação estabelecida entre usuários, espaço habitacional e espaço público, elaborou-se inquéritos e entrevistas (ver apêndices A e B).

A realização dos inquéritos e entrevistas teve como objetivo aprofundar o conhecimento das áreas em estudo, no que concerne aos moradores, seus anseios e necessidades em relação à moradia, ao espaço público e aos seus bairros.

Procedeu-se com a entrevista de amostragem representativa estratificada, na qual foi analisada uma parcela dos moradores, em ambas as áreas, que correspondeu a 10% da população total residente. Utilizando os dados do IBGE de 2010, referente à população residente nas áreas, chegou-se a um contingente de 131 moradores entrevistados na Península e 690 na Ilhinha.

A participação da comunidade foi fundamental neste caso, razão pela qual se fez uma parceria com a SEMURH, como já foi descrito anteriormente (ver metodologia no marco introdutório). O questionário foi aplicado por estudantes do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Ceuma, com a data de início da aplicação dos inquéritos em 21 de junho de 2018, finalizando em 21 de agosto de 2018. Os inquéritos e entrevistas também foram disponibilizados on-line, através de aplicativo específico EVAL & GO (2018). Posteriormente, foi realizado o tratamento e interpretação dos dados. Nesta etapa, obteve-se, ainda, as conclusões sobre a segunda e terceira hipóteses, com base na tabulação desses dados.

VI.1 CARACTERIZAÇÃO SOCIO-ECONÔMICA

A importância de caracterizar um bairro ou uma área socioeconomicamente é dispor de dados para uma fonte de análises com descrição e ilustração com gráficos que podem ser investigados por profissionais de diversas áreas.

No inquérito realizado, procurou-se abordar os seguintes itens de caracterização socioeconômica:

- Sexo;
- Faixa etária;
- Escolaridade;
- Estado civil;
- Existência e número de filhos;
- Atividade profissional;
- Tempo de vivência no local;
- Número de pessoas que vivem na residência;
- Rendimento familiar mensal.

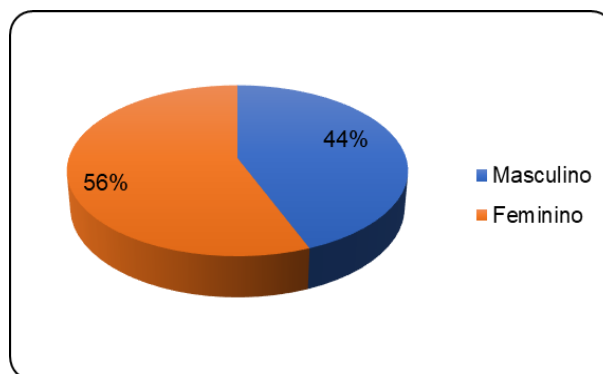
Apresentam-se, em seguida, os principais resultados dos inquéritos realizados.

VI.1.1 Moradores da Península

VI.1.1.1 Sexo

Na área da Península, evidenciou-se uma população bem distribuída em relação ao sexo, com 56% da parcela feminina e 44% referente à masculina, conforme pode-se observar no gráfico abaixo.

Gráfico 2 - Sexo dos moradores – Península



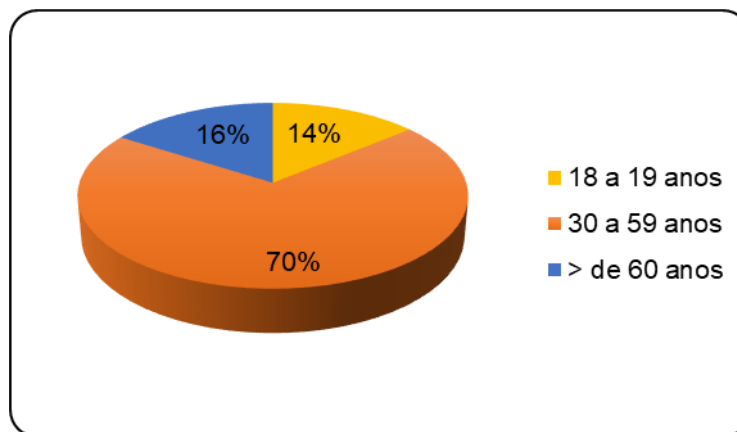
Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Este é um dado muito similar com o que acontece na cidade de São Luís, pois segundo o último censo (IBGE, 2010), a população feminina chega a 53%, enquanto a masculina atinge 47%.

VI.1.1.2 Faixa etária

A faixa etária predominante é a de 30 a 59 anos, ou seja, a população economicamente ativa, chegando a uma parcela de 70%. Os moradores com mais de 60 anos aparecem logo depois, com um contingente de 16%, superando a população jovem de 18 a 29 anos, que representam 14% dos moradores da Península, como pode-se observar no Gráfico 3, abaixo.

Gráfico 3 - Faixa etária - Península

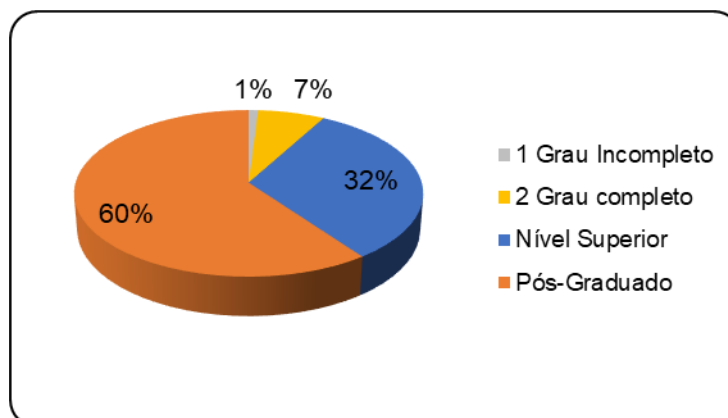


Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.1.3 Escolaridade

A maior parcela dos moradores da Península é pós-graduada³², representando 60%. Em seguida, encontra-se 32% com nível superior (que possui grau acadêmico) e 7% com segundo grau completo. Registra-se apenas 1% com primeiro grau incompleto, como mostra o Gráfico 4. No Brasil, o primeiro grau corresponde ao ensino fundamental; o segundo grau equivale ao ensino médio e o terceiro grau equivale ao ensino superior, ou seja, que possui grau acadêmico.

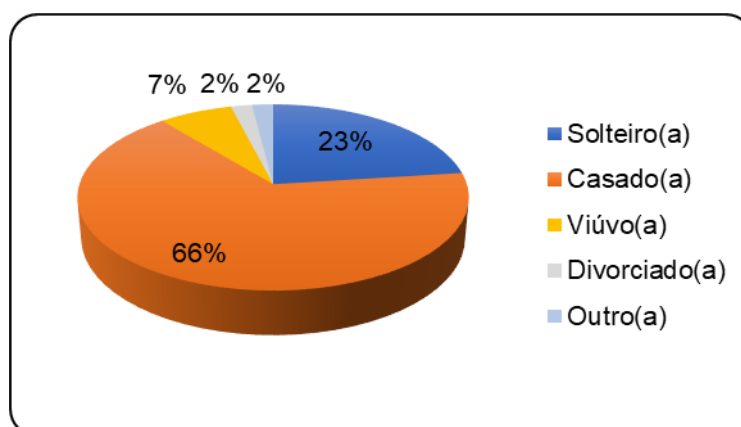
³² Pessoa que finalizou algum curso de pós-graduação. No Brasil, os cursos de pós-graduação são divididos em: cursos de aperfeiçoamento, especialização, mestrado, doutorado e pós-doutorado.

Gráfico 4 - Escolaridade - Península

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.1.4 Estado Civil

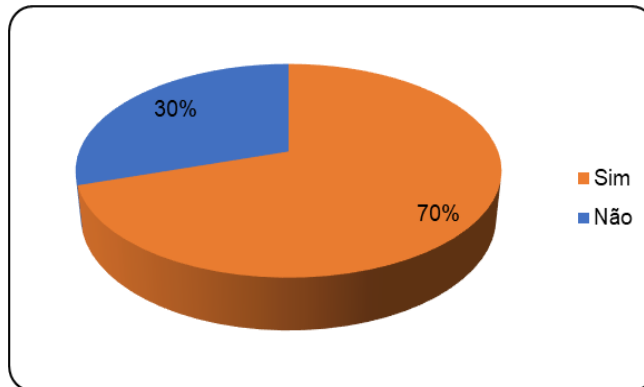
Na Península, a maior parte dos moradores apresenta o estado civil “casado”, representando 66% do total. A parcela de solteiros aparece logo em seguida, com 23%. Os moradores que são divorciados representam 7%. Encontra-se, ainda, 2% de moradores viúvos, 2% apresentaram outro tipo de resposta.

Gráfico 5 - Estado Civil - Península

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.1.5 Existência e número de filhos

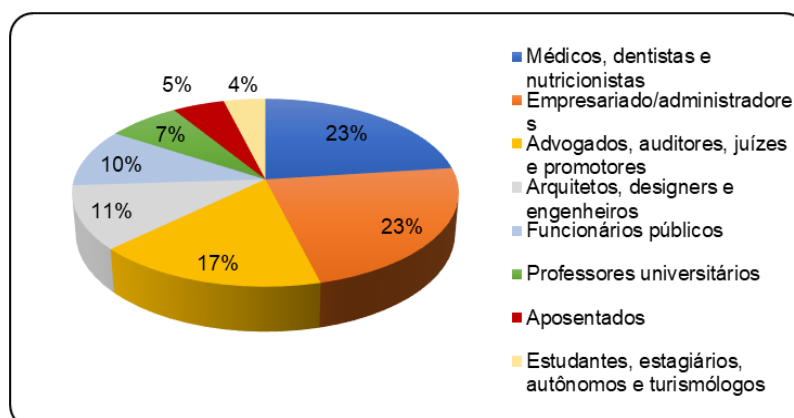
A grande maioria dos moradores da Península possui filhos, alcançando um índice de 70%. Contudo, apresentam um número pequeno de filhos, o correspondente a 1,42 por casal.

Gráfico 6 - Existência de filhos - Península

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.1.6 Atividade profissional

Para um melhor entendimento deste item, agrupou-se as áreas de algumas profissões (exatas, saúde e jurídica). Sobressaindo dentre as demais, as relacionadas à saúde (abrangendo médicos, dentistas e nutricionistas), juntamente com a do empresariado/administradores, alcançaram ambas uma parcela de 23%. Em seguida, surge a área jurídica (abrangendo advogados, auditores, juízes e promotores), com 17%. A área de exatas (abrangendo arquitetos, designers e engenheiros), aparece com 11%. Uma parcela de 10% pertence a funcionários públicos. Os professores universitários surgem com 7%. Os aposentados representam 5%. Estudantes, estagiários, autônomos e turismólogos³³ representam 4% dos moradores da Península.

Gráfico 7 - Atividade profissional - Península

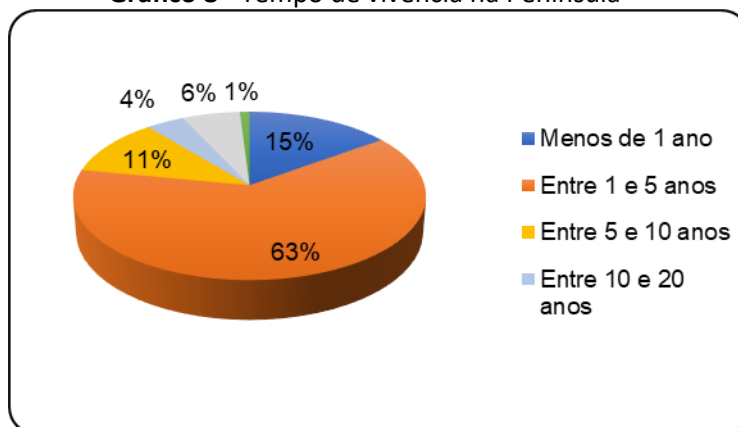
Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

³³ Profissionais com curso superior em Turismo.

VI.1.1.7 Tempo de vivência na Península

Por se tratar de uma área “relativamente nova” dentro da cidade de São Luís, principalmente depois de grandes lançamentos imobiliários recentes na Península, a maioria de seus habitantes reside há pouco tempo na área - entre 1 e 5 anos (63%). Uma parcela de 15% mora há menos de 1 ano. Os moradores que vivem entre 5 e 10 anos representam 11%. Um contingente de 6% já vive na área entre 20 e 30 anos, e 4% entre 10 e 20 anos. Apenas 1% não se recordava.

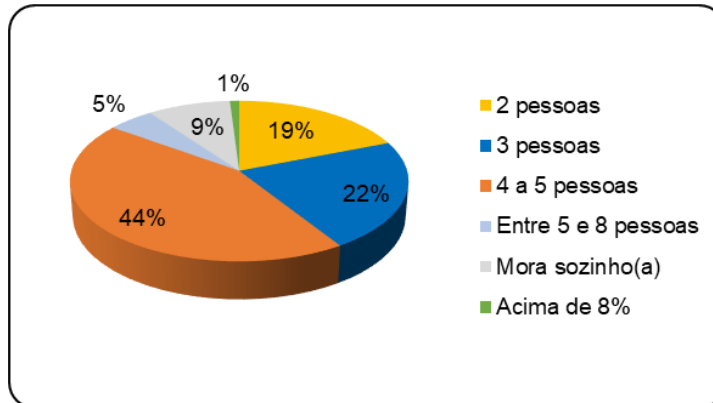
Gráfico 8 - Tempo de vivência na Península



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.1.8 Número de pessoas que vivem na residência

A maior parte das residências da Península abriga de 4 a 5 pessoas, chegando a um índice de 44%. As que possuem 3 pessoas representam 22%, e as que contém 2 pessoas chegam a 19%. Uma parcela de 9% mora sozinha. Registram-se, ainda, 5% que apresentam entre 5 e 8 moradores, e apenas 1% com mais de 8 pessoas. Tem-se a compilação no Gráfico 9, abaixo.

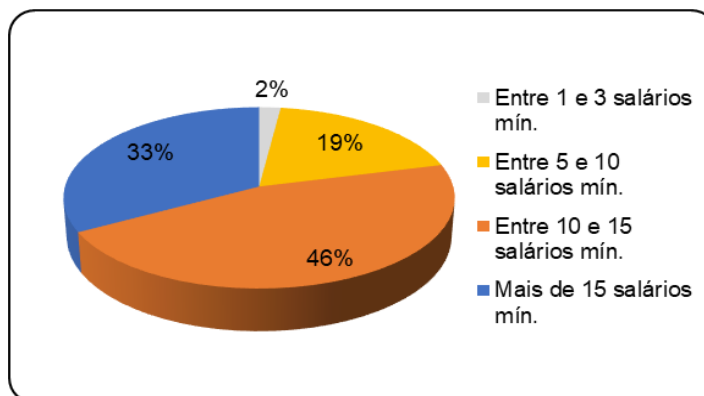
Gráfico 9 - Número de pessoas na mesma residência – Península

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.1.9 *Rendimento familiar mensal*

Como área nobre e possuidora do m² construído mais caro da cidade, a Península dispõe de uma população com médio a alto poder aquisitivo, chegando a, aproximadamente, 80% dos seus moradores com renda familiar mensal superior a 10 salários mínimos, destacando-se, ainda, um contingente em torno de um terço dessa população, com rendimento familiar mensal acima de 15 salários mínimos. A maior parte de seus moradores (46%) apresenta renda entre 10 e 15 salários mínimos, e uma parcela de 33% apresenta rendimento mensal com mais de 15 salários mínimos. Um percentual de 19% representa os ganhos entre 5 e 10 salários mínimos. Registra-se 2% dos moradores com rendimento entre 1 e 3 salários mínimos.

No Brasil, é notório que o salário mínimo equivale a R\$ 998,00 (ref. Janeiro/2019), aproximadamente € 219,82. Em Portugal, adota-se o valor de € 676,67 (INFOMONEY, 2019).

Gráfico 10 - Rendimento familiar mensal - Península

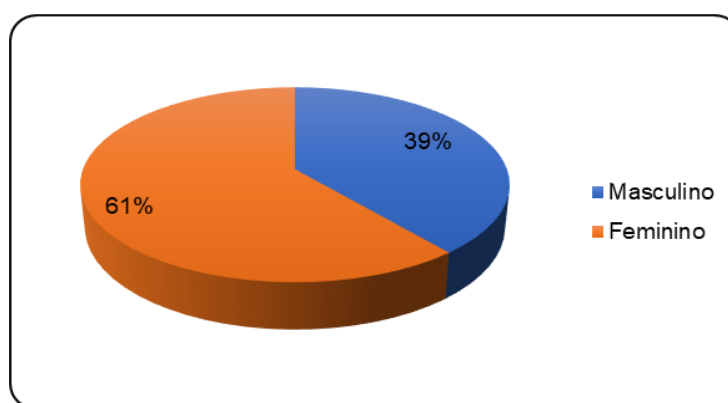
Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.2 Moradores da Ilhinha

VI.1.2.1 Sexo

Na área da Ilhinha evidenciou-se que o contingente de moradores formado por mulheres é superior à parcela masculina, atingindo o percentual de 61% da parcela feminina e 39% referente à masculina, como mostra o Gráfico 11, abaixo.

Gráfico 11 - Sexo dos moradores - Ilhinha

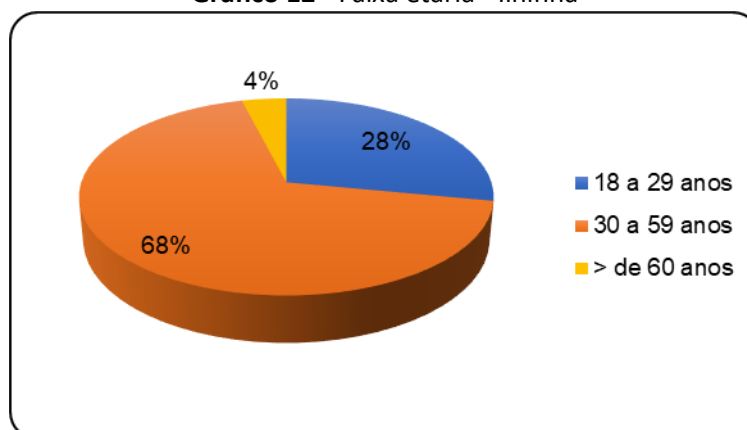


Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.2.2 Faixa etária

A faixa-etária predominante na Ilhinha (assim como na Península), é da população economicamente ativa, de 30 a 59 anos, chegando a um patamar de 68%. A população jovem, de 18 a 29 anos aparece logo depois, com 28%, superando a parcela dos moradores com mais de 60 anos, que representam apenas 4% do total.

Gráfico 12 - Faixa etária - Ilhinha



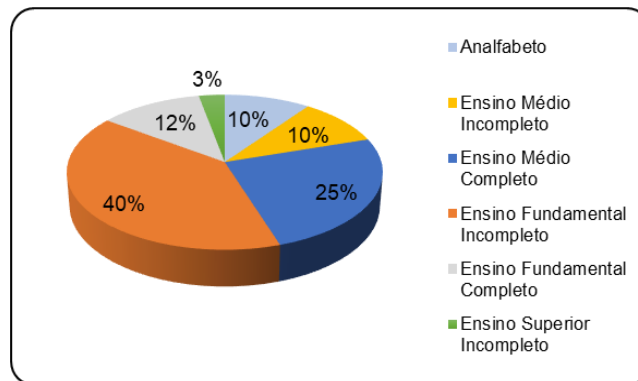
Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.2.3 Escolaridade

Em se tratando de escolaridade, a maioria dos moradores da Ilhinha apresenta o ensino fundamental incompleto, representando 40% do total. Em seguida, encontra-se 25% com ensino médio completo, logo após 12% com fundamental completo. Registrou-se uma parcela de 10% com ensino médio incompleto.

Um dado que chamou a atenção foi de que 10% de seus moradores são analfabetos. Também se registrou um índice de apenas 3% com ensino superior incompleto, e 0% de superior completo, como no Gráfico abaixo.

Gráfico 13 - Escolaridade - Ilhinha

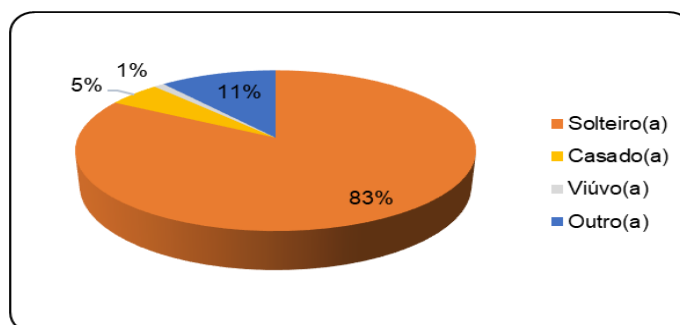


Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.2.4 Estado civil

Na Ilhinha, a maior parte de seus moradores apresenta o estado civil de solteiro (pelo menos oficialmente), chegando a um patamar de 83%. A categoria “outros” representa 11% do total. Apenas 5% dos moradores entrevistados encontram-se casados e 1% viúvo.

Gráfico 14 - Estado Civil - Ilhinha

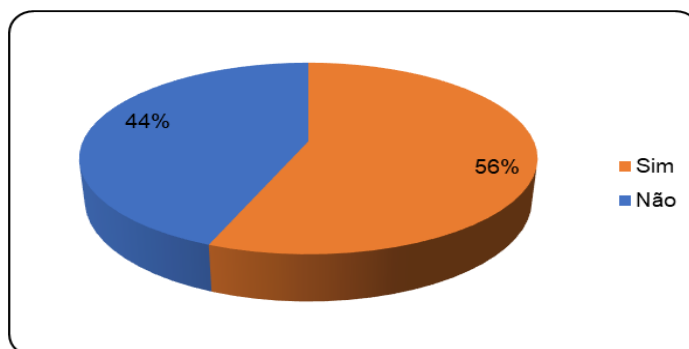


Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.2.5 Existência e número de filhos

A parcela dos moradores que possui filhos chega a um percentual de 56%. Os que não possuem filhos chega a 44%. A relação da quantidade de filhos por casal, na Ilhinha, é de 2.13.

Gráfico 15 - Existência de filhos - Ilhinha

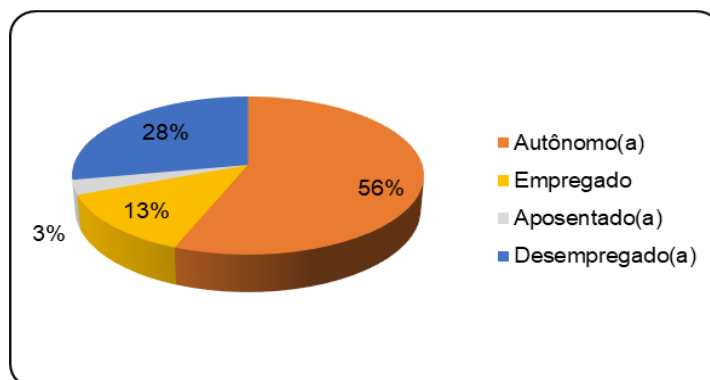


Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.2.6 Atividade profissional

Neste quesito realizou-se uma tabulação das respostas diferente da realizada na área da Península, de forma a adequar a atividade desenvolvida à realidade local. Assim, constatou-se que a maioria dos moradores, ou seja, 56%, se apresentava como trabalhador autônomo³⁴, e apenas 13% deles com emprego fixo. Uma parcela de 28% não apresentava emprego, e apenas 3% dos moradores são aposentados.

Gráfico 16 - Atividade profissional



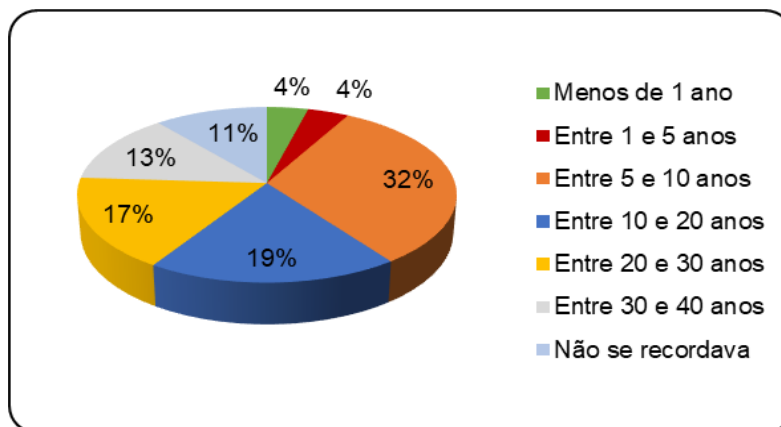
Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

³⁴ Trabalhador que exerce sua atividade profissional sem vínculo empregatício.

VI.1.2.7 Tempo de vivência na Ilhinha

O percentual dos habitantes da Ilhinha que já vive no local por mais de 5 até 10 anos é de 32%. Uma parcela de 19% já vive na localidade entre 10 e 20 anos. Os moradores que residem na faixa dos 20 a 30 anos representam 17%. Uma parcela de 13% já vive na área entre 30 e 40 anos, e 11% apresentou o “não me recordo” como resposta. Apenas 4% se encontra no local há menos de 1 ano, e outros 4% vive entre 1 e 5 anos.

Gráfico 17 - Tempo de vivência na Ilhinha

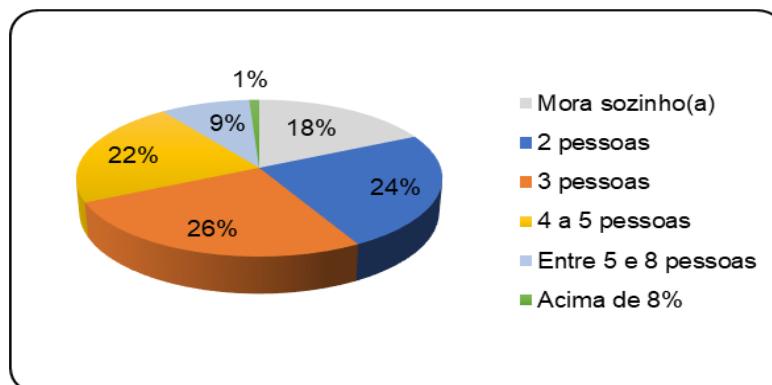


Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.2.8 Número de pessoas que vivem na residência

A maior parte das residências da Ilhinha abriga em média 3 pessoas, chegando a uma parcela de 26%. Este dado é interessante, visto que a segunda faixa etária dominante no bairro é jovem (18 a 29 anos), e ainda está em processo de formação de sua própria família.

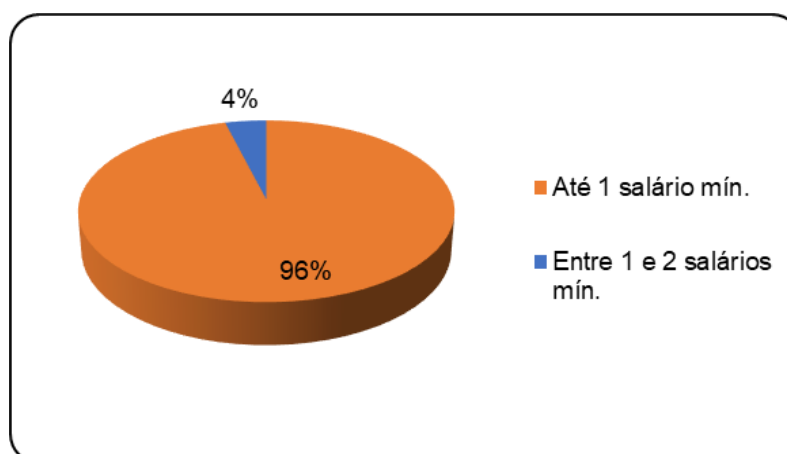
Os domicílios que possuem 2 pessoas representam 24%, os que abrigam de 4 a 5 pessoas chegam a 22%. Uma parcela de 18% mora sozinha. Registram-se, ainda, 9% de moradias que apresentam entre 5 e 8 moradores, e apenas 1% com mais de 8 pessoas. De um modo geral, conclui-se que 72% dessa população vive em residências que acolhem de 1 a 3 pessoas.

Gráfico 18 - Número de pessoas na mesma residência - Ilhinha

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.1.2.9 *Rendimento familiar mensal*

Neste item também se optou por uma tabulação das respostas diferente da utilizada em relação aos moradores da Península, por se tratar de uma área que apresenta baixos indicadores sociais e econômicos. Assim, chegou-se a uma parcela de 96% de seus moradores ganhando até 1 salário mínimo. Apenas 4% de seus habitantes apresentava rendimento familiar mensal entre 1 e 2 salários mínimos. Outros valores não foram registrados.

Gráfico 19 - Rendimento familiar mensal - Ilhinha

Fonte: Elaborado pelo autor (2018)

VI.2 RELAÇÃO ENTRE USUÁRIOS E ESPAÇO HABITACIONAL

Segundo Okamoto (2002), o objetivo da arquitetura não se restringe exclusivamente à construção de abrigo para as necessidades básicas e utilitárias do homem, mais sim, atender às suas aspirações:

[...] Deveriam arquitetos desenvolver o desejo de atender a permanente necessidade de uma interação afetiva do homem com o meio ambiente, favorecendo seu crescimento pessoal, a harmonia do relacionamento social e, acima de tudo, aumentando a qualidade de vida (OKAMOTO, 2002, p. 11).

Lay e Reis (1993) atentam para a necessidade de identificação e conceituação do potencial de responsividade ambiental, no caso de avaliações de desempenho que consideram o comportamento dos usuários como critério em espaços habitacionais. Este potencial é limitado por condições e relações espaciais, determinadas pelo projeto das habitações, estabelecendo variações que limitam o grau de adequação ambiental e influenciam a maneira como os espaços externos às edificações são percebidos, avaliados e usados pelos seus residentes.

As manifestações comportamentais dos usuários nos espaços expressam a maneira como certos atributos ambientais são percebidos e avaliados por eles, e refletem as congruências e/ou incongruências existentes entre as previsões feitas pelos arquitetos (projetos) e os resultados da proposta espacial (ambiente construído) (LAY; REIS, 1993).

De acordo com Werner (1988), a pesquisa de avaliação do comportamento dos usuários no espaço habitacional pode se desenvolver basicamente por dois tipos de avaliação: avaliação comparativa entre estudos de casos múltiplos, simultaneamente e efetuados em diversos ambientes construídos, ou também estudos de casos isolados em determinado período de tempo, ou ainda em diversas fases, distintas no tempo, como o pré-projeto e na pós-ocupação; e avaliação do tipo gerador, que possui um caráter mais qualitativo, e objetiva prover dados a aumentar os conhecimentos sobre o ambiente construído (ORNSTEIN; BRUNA; ROMÉRO, 1995).

Na pesquisa, optou-se por uma avaliação do tipo gerador, onde se analisam os seguintes itens:

- Expectativa de um projeto residencial;
- O principal compartimento de uma habitação;
- Anseio em relação à moradia;

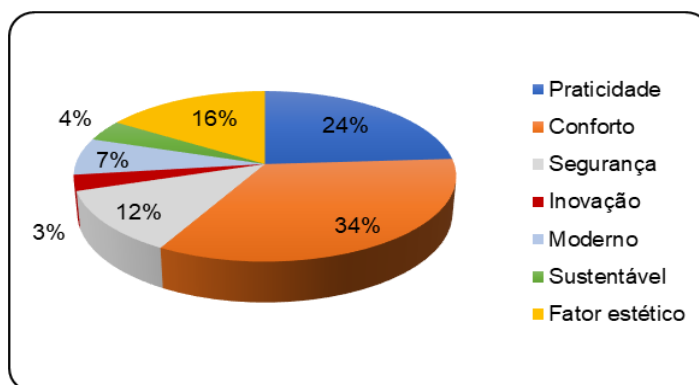
- Compreensão sobre a definição de condomínio fechado e a aceitação de vivência neste tipo de espaço habitacional (apenas para moradores da Ilhinha);
- Utilização e anseio em relação ao espaço público;
- Utilização e frequência dos espaços coletivos nas habitações (apenas para moradores da Península);
- O sentimento de segurança dos moradores da Península em relação à sua área contígua - a Ilhinha (apenas para moradores da Península);
- O sentimento de marginalização dos habitantes da Ilhinha em relação aos moradores da Península (apenas para moradores da Ilhinha);
- A idealização do espaço público para ambos os lados;
- A descrição da Península e Ilhinha ideal.

VI.2.1 Moradores da Península

VI.2.1.1 A expectativa de um projeto residencial

A maior parte dos moradores da Península (cerca de 34%), espera que um projeto de arquitetura seja confortável. Essa característica se sobressaiu a todas as outras. Logo em seguida, uma parcela de 24% deseja como principal característica a praticidade, 16% almeja um projeto com boa estética, 12% espera um projeto seguro. Um contingente de 7% anseia um projeto moderno. Apenas 4% deseja um projeto sustentável e 3% um projeto inovador. Pode-se ver a síntese dos resultados no Gráfico 20, abaixo.

Gráfico 20 - Expectativa de um projeto residencial - Península

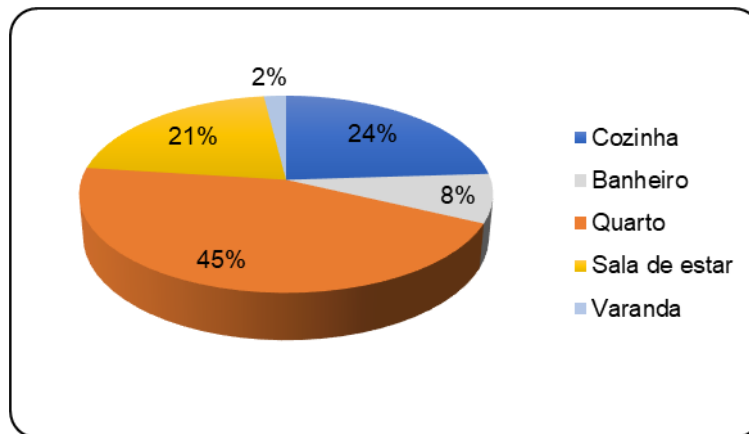


Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.1.2 O principal compartimento de uma habitação

O quarto representa o principal compartimento de uma habitação para os moradores da Península (45%). A cozinha aparece em segundo lugar, com 24%. A sala de estar conta com 21%, seguida do banheiro com 8%. A varanda aparece nos registros com apenas 2%.

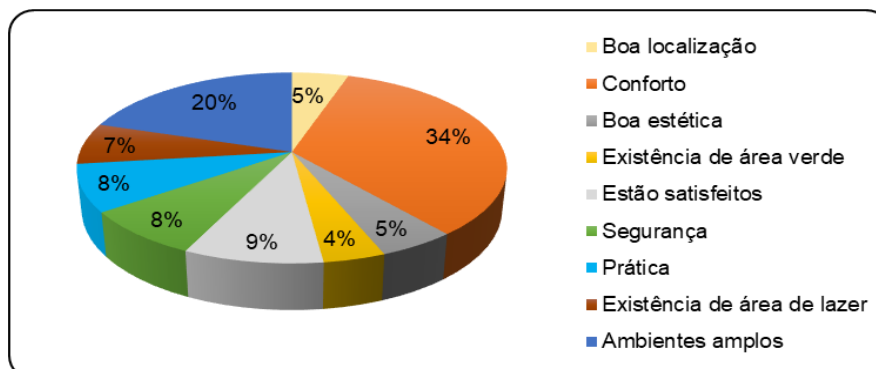
Gráfico 21 - Principal compartimento da habitação - Península



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.1.3 Anseio em relação à moradia

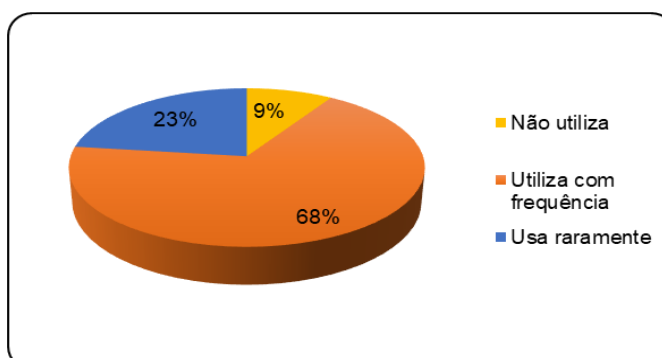
No inquérito elaborado para a realização dessa pesquisa, referente à parte discursiva, este foi o item com a maior variedade de respostas. Dentre elas, a que se sobressai com 34% é o conforto. Uma parcela de 20% dos moradores da Península espera espaços mais amplos. O que chamou atenção é que uma parcela de 9% dos moradores está satisfeita com a sua moradia atual. Uma parcela de 8% espera uma moradia prática e segura, 7% espera possuir uma área de lazer, 5% almeja uma moradia bem localizada e com boa estética. Apenas 4% se referiu à existência de uma área verde em sua moradia como principal desejo.

Gráfico 22 - Anseios em relação à moradia - Península

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.1.4 Utilização do espaço público

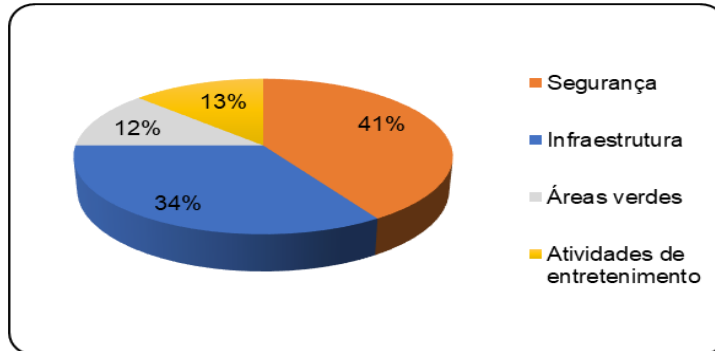
Com relação à utilização do espaço público, uma parcela de 68% dos habitantes da Península respondeu afirmando que o utilizava com frequência. Um contingente de 23% utilizava de forma rara e 9% não utilizava. É interessante observar neste quesito que 32% dos moradores não utiliza, ou usa de forma rara, o espaço público na Península. Essa compilação dos dados é representada no Gráfico 23, abaixo.

Gráfico 23 - Utilização do espaço público - Península

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.1.5 Anseio em relação ao espaço público

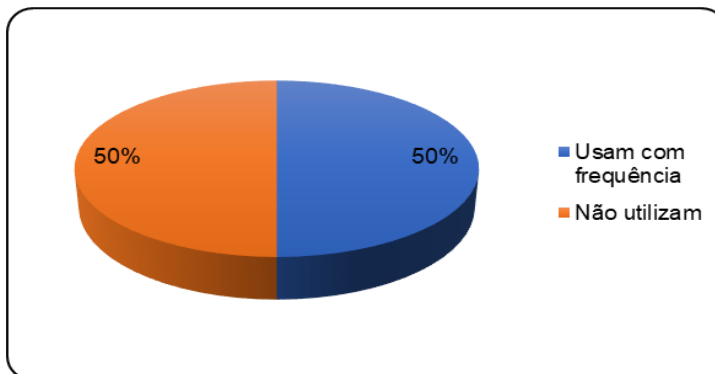
Uma parcela de 41% espera segurança em espaço público para os moradores da Península. Em segundo lugar, aparece o fator de uma boa infraestrutura, com 34%. Atividades de entretenimento representa 13%, e a existência de áreas verdes se reflete em 12% dos moradores. Abaixo, o resumo dos dados.

Gráfico 24 - Anseio em relação ao espaço público – Península

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.1.6 Utilização do espaço coletivo das habitações

Sobre a utilização do espaço coletivo no interior das habitações da Península, encontrou-se o mesmo valor para as duas situações. A metade dos moradores utiliza estes espaços com frequência, e a outra metade não utiliza. Abaixo, uma síntese dos dados.

Gráfico 25 - Utilização do espaço coletivo das habitações - Península

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

É interessante atinar para esse dado, ao se constatar que metade dos moradores de um edifício residencial na Península, por exemplo, não frequenta a sua área de lazer, tornando mais difícil seu convívio social, muitas vezes não conhecendo sequer seu vizinho de porta.

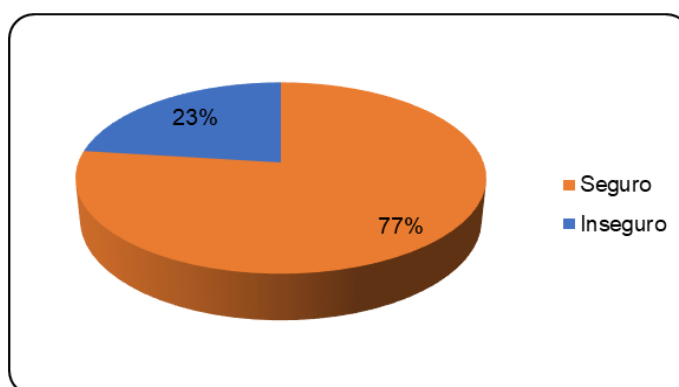
Grande parte dos edifícios residenciais na Península possuem um conjunto significativo de espaços de utilização coletiva. São diversos serviços de lazer e de diversão que estão disponíveis para os condôminos, fazendo com que gastem menos tempo para realizá-los fora de casa, tais

como jardim e área verde, espaço *gourmet*, piscina e sauna, academia, *playground*, salão de beleza, quadra poliesportiva, dentre outros. A situação da metade dos residentes não utilizarem estes espaços coletivos, coloca a questão de saber qual a verdadeira importância de todo este conjunto de serviços para o condomínio, para além de funcionarem como elementos atrativos, do ponto de vista da promoção comercial imobiliária, no momento da venda e aquisição da habitação.

VI.2.1.7 Sentimento de segurança em relação à Ilhinha

No item VI.2.1.5 observou-se que o fator segurança é o mais desejado entre os moradores da Península, em relação ao espaço público (cerca de 41%). Com esse dado, indaga-se ao morador se possuía um sentimento de segurança em relação ao habitante da área contígua (Ilhinha), e cerca de 77% respondeu que se sentia inseguro. Apenas 23% respondeu que se sentia seguro.

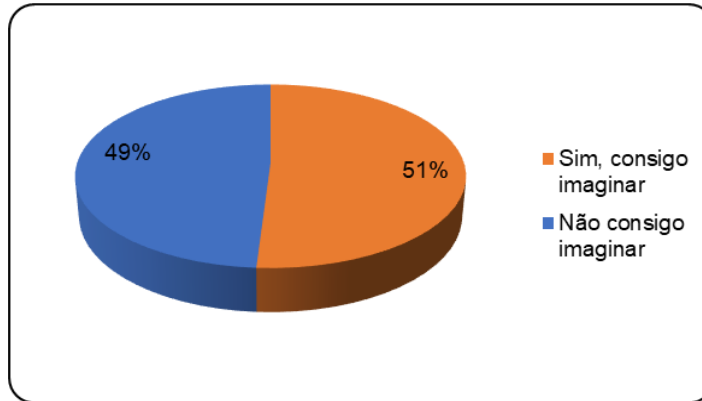
Gráfico 26 - Sentimento de segurança dos moradores da Península em relação à Ilhinha



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.1.8 Utilização do espaço público pelos moradores da Península e da Ilhinha

Neste quesito, obteve-se quase um empate técnico: cerca de 51% dos moradores da Península não conseguiu imaginar um espaço público sendo utilizado pelos moradores de ambos os lados (Península e Ilhinha). Uma parcela de 49% respondeu de forma afirmativa, como mostra o Gráfico 27, abaixo.

Gráfico 27 - Utilização do espaço público pelos moradores de ambos os lados

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

É importante analisar a variedade de respostas dos entrevistados, de forma a embasar seus resultados. As pessoas que responderam de forma afirmativa, sempre colocaram a questão da segurança como fator primordial de coexistência. Os que responderam de forma negativa, alegaram as diferenças culturais e sociais de cada comunidade.

IV.2.1.9 Descrição da Península ideal

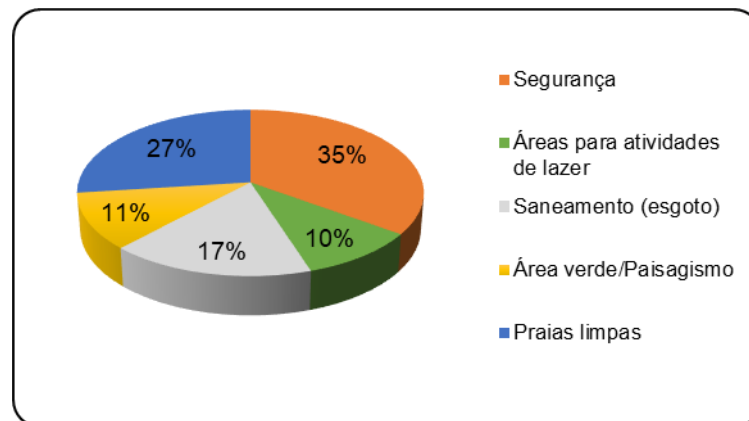
Esta pergunta foi inspirada em um método chamado *wishpoem*, ou “poema dos desejos”. Este método consiste em deixar o entrevistado à vontade, para explicar de sua maneira a descrição ideal de seu bairro. Este método se torna eficaz para obter informações sobre a avaliação do espaço pelos moradores.

Poema dos Desejos ou Wish Poem, desenvolvido por Henry Sanoff, é um instrumento de livre expressão (SANOFF, 2001), não estruturado, de fácil e rápida aplicação que possibilita a livre expressão dos pesquisados, e com geração de resultados ricos e representativos das expectativas dos usuários. Consiste em respostas escritas ou sob a forma de registros gráficos à pergunta “Eu gostaria que (ambiente investigado)...”, não tendo número limite para o número de respostas. Para a análise e interpretação dos poemas os resultados são agrupados e categorizados, sugerindo-se a utilização de diagramas representativos para melhor visualização dos resultados finais que apontam os desejos mais recorrentes dos entrevistados (RHEINGANTZ *et al.*, 2009, p. 3394).

Analisando os resultados, novamente o fator segurança aparece na liderança, com 35% dos entrevistados. Em seguida aparece o fator “praias limpas”, com 27% (lembrando que a praia da Ponta D’Areia é uma das mais poluídas da cidade, como já foi abordado anteriormente). Uma

parcela de 17% se refere à existência de saneamento, mais precisamente esgoto na Península, visto que é descarregado in natura na praia. Um contingente de 11% descreve áreas verdes como fator existente na Península ideal, e 10% se refere à existência de áreas para atividades de lazer.

Gráfico 28 - Descrição da Península ideal



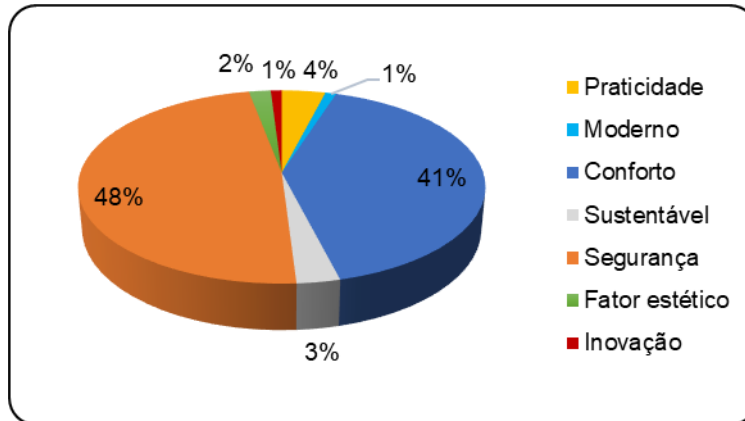
Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.2 Moradores da Ilhinha

VI.2.2.1 A expectativa de um projeto residencial

A maior parcela dos moradores da Ilhinha (cerca de 48%) espera um projeto residencial que apresente segurança como item mais importante. Essa característica se sobressaiu a todas as outras. Logo em seguida, 41% vislumbra como principal característica o conforto, 4% espera um projeto com praticidade, 3% almeja um projeto sustentável.

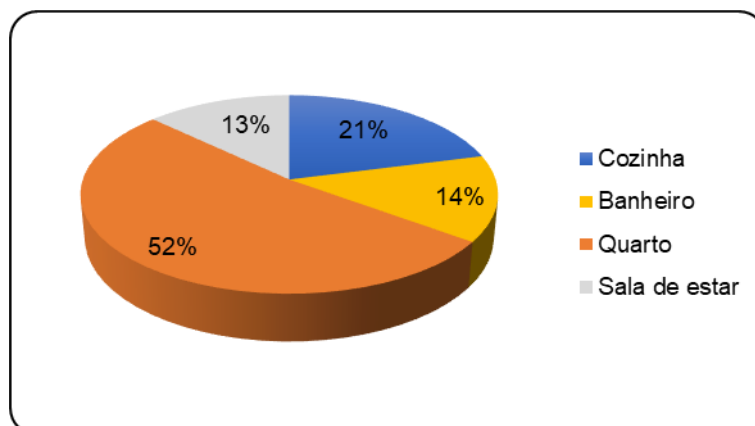
Um contingente de 2% opta por um projeto com fator estético como principal característica. Apenas 1% idealiza um projeto inovador e moderno.

Gráfico 29 - Expectativa de um Projeto Residencial - Ilhinha

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.2.2 O principal compartimento de uma habitação

O quarto representa o principal compartimento de uma habitação para os moradores da Ilhinha (52%), assim como na Península. A cozinha aparece em segundo lugar, com 21%. O banheiro aparece logo em seguida, com 14%. A sala de estar conta com 13%, e não se obteve resposta com o item “varanda”.

Gráfico 30 - Principal compartimento da habitação - Ilhinha

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

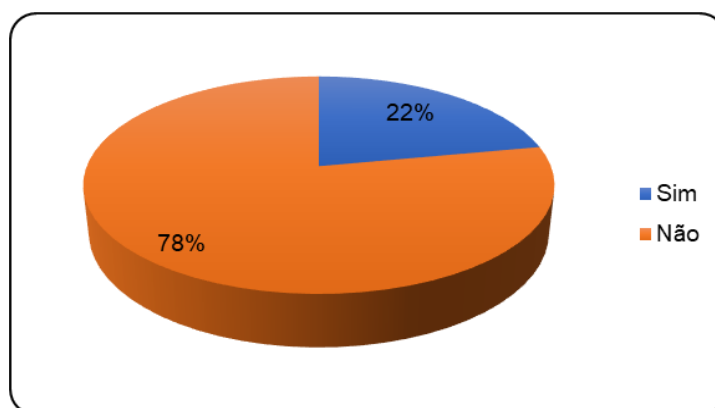
VI.2.2.3 Compreensão sobre habitar em um condomínio fechado

Este quesito diz respeito exclusivamente aos moradores da Ilhinha. Antes de questioná-los se gostariam de morar em um condomínio fechado, é necessário saber, inicialmente, se entendem

o que é morar em um espaço dessa categoria. Uma parcela de 78% respondeu que não sabia o que era morar em um condomínio fechado, e 22% respondeu de forma afirmativa.

Aos que responderam de forma negativa, os entrevistadores explicaram e informaram como se dá a vivência em um condomínio fechado.

Gráfico 31 - Compreensão sobre condomínio fechado - Ilhinha

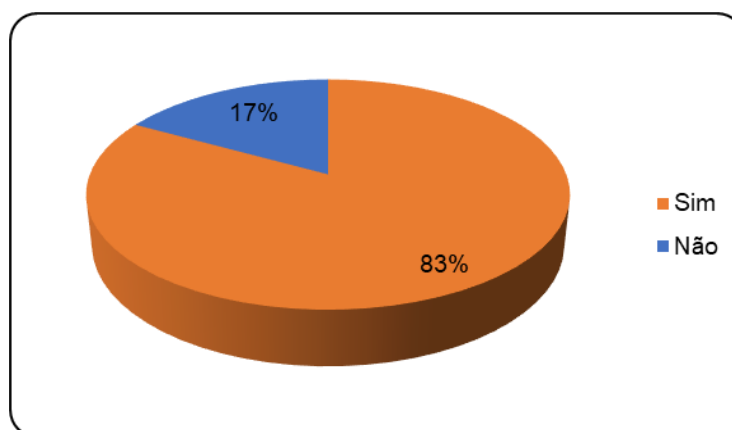


Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.2.4 Aceitação de vivência em um condomínio fechado

Partindo do pressuposto que os entrevistados, em sua totalidade, tomaram conhecimento do que é morar em um condomínio fechado, questionou-se aos moradores da Ilhinha se gostariam de morar em um condomínio dessa categoria, e uma parcela de 83% respondeu que sim; apenas 17% respondeu de forma negativa.

Gráfico 32 - Aceitação de vivência em condomínio fechado - Ilhinha

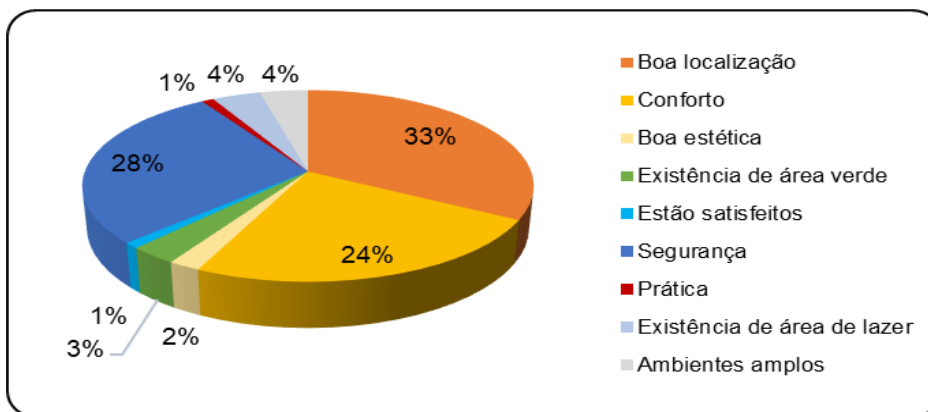


Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.2.5 Anseio em relação à moradia

Abordou-se, ao longo do trabalho, que dentre as características da Ilhinha, sobressai a sua localização como ponto estratégico. Isso ficou nítido quando se questionou aos seus moradores o anseio em relação à sua moradia, e a maioria (uma parcela de 33%) respondeu boa localização como fator principal. Um contingente de 28% espera espaços mais seguros. Já 24% almeja um espaço confortável (fator este primordial na Península). Estes três itens foram os que se destacaram, os demais aparecem sem muita expressão: 4% anseia por áreas de lazer e ambientes mais amplos; 3% deseja áreas verdes; 2% prefere boa estética; uma parcela de apenas 1% anseia por praticidade; e outro 1% está satisfeito com a sua habitação.

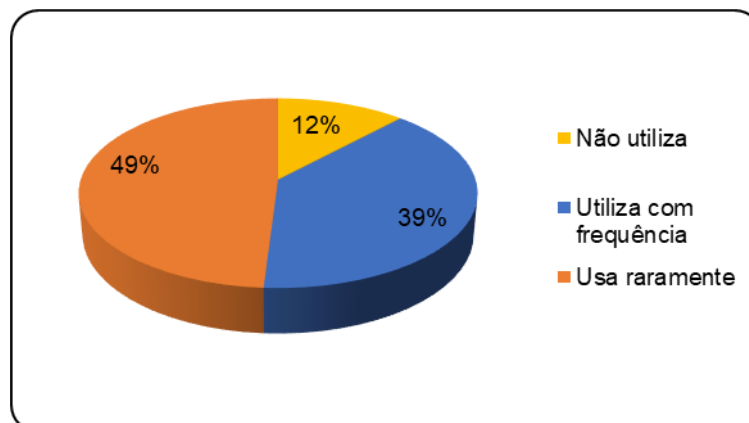
Gráfico 33 - Anseio em relação à moradia - Ilhinha



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.2.6 Utilização do espaço público

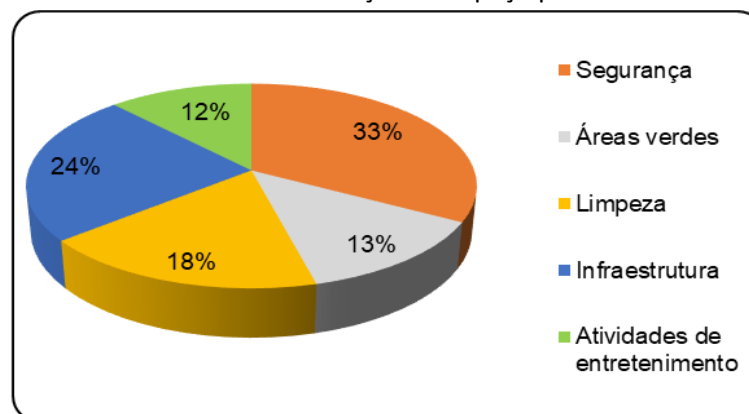
Com relação à utilização do espaço público, uma parcela de 49% dos habitantes da Ilhinha respondeu que frequenta, porém, de forma rara, e 39% respondeu que utiliza frequentemente. Apenas 12% não utiliza.

Gráfico 34 - Utilização do espaço público - Ilhinha

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.2.7 Anseio em relação ao espaço público

Uma parcela de 33% elege a segurança como principal fator em um espaço público para os moradores da Ilhinha. Em segundo lugar aparece uma boa infraestrutura com 24%. O item limpeza surge logo em seguida com 18%. A existência de áreas verdes representa o desejo de 13% dos moradores e as atividades de entretenimento seguem com 12%. Abaixo, o resumo dos dados.

Gráfico 35 - Anseio em relação ao espaço público – Ilhinha

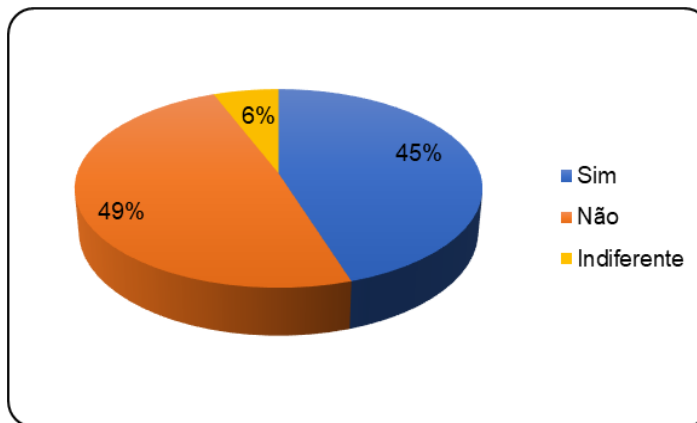
Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.2.8 Sentimento em relação à marginalização do morador da Ilhinha em razão da área vizinha - Península

Observou-se, anteriormente, que 77% dos moradores da Península se sentiam inseguros em relação aos moradores da Ilhinha. Neste item questionou-se de forma inversa o morador da

Ilhina, e uma parcela de 49% de seus moradores respondeu que não se sentia excluído socialmente em relação aos habitantes da Península; entretanto, 45% respondeu de forma afirmativa. Notou-se um dado bem similar entre as respostas. Apenas um grupo de 6% apresentava indiferença perante à situação.

Gráfico 36 - Sentimento de exclusão social em relação aos moradores da Península

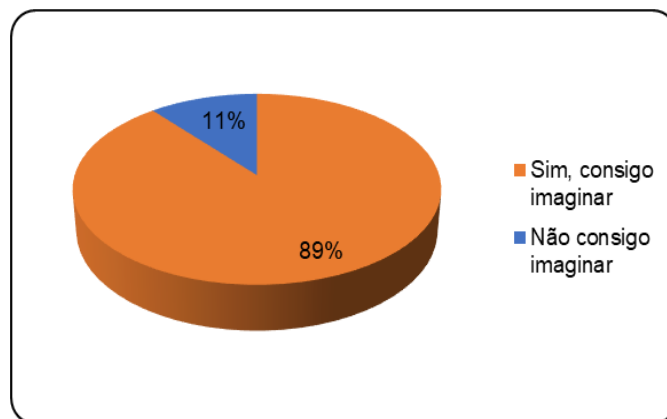


Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.2.9 Utilização do espaço público pelos moradores de ambos os lados

Diferentemente das respostas dos moradores da Península, onde quase obteve-se um empate técnico neste item, na Ilhina a grande maioria de seus moradores (cerca de 89%) consegue imaginar um espaço público para ambos os moradores (Península e Ilhina). Apenas 11% respondeu de forma negativa.

Gráfico 37 - Utilização do espaço público pelos moradores de ambos os lados - Ilhina



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

De acordo com as respostas afirmativas dos entrevistados ao final desta pergunta específica, adicionou-se o “como” ou “de que forma” o espaço público poderia ser utilizado por ambos os moradores.

Como resultado, obteve-se algumas ideias, dentre as quais a construção de um passeio para pedestres e a criação de uma ciclovia que circundasse parte da Ilhinha, e continuasse até ao espigão costeiro na Península, conduzindo o morador da Ilhinha de forma convidativa ao convívio integrado. Segue, na ilustração abaixo, a ideia de alguns moradores da Ilhinha sobre a existência dessa avenida.

Figura 104 - Intervenção urbanística proposta por moradores da Ilhinha



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Para a implementação de tal intervenção urbanística, encontra-se atualmente uma área de interferência para a sua realização, pois na parte inicial da Península encontram-se algumas residências e alguns poucos bares que constituem ocupações irregulares do solo junto à Prefeitura da Cidade, pois nesta área específica deveria haver a continuação do passeio e da ciclovia beirando o mar (Figura 105).

Figura 105 - Área de interferência na Península, para a possibilidade da continuação da intervenção urbana proposta pelos moradores da Ilhinha

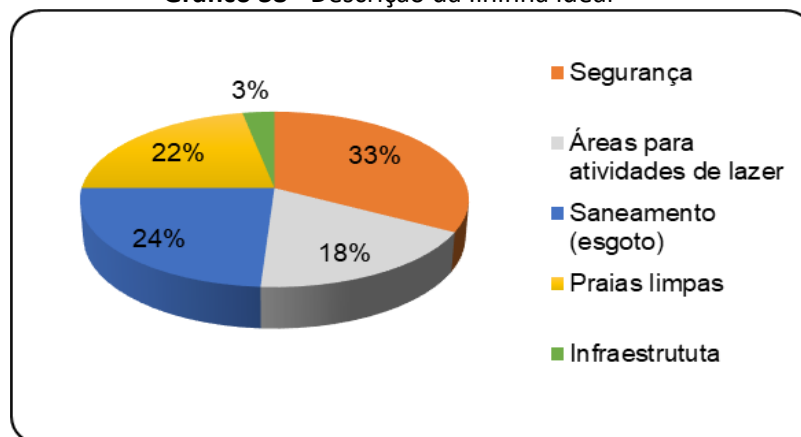


Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.2.2.10 Descrição da Ilhinha ideal

Analisando os resultados, novamente o fator segurança aparece na liderança, com 33% pelos entrevistados. Em seguida aparece o fator “saneamento - esgoto”, com 24%. Para 22% dos entrevistados, praias limpas seria a descrição ideal da área. Uma parcela de 18% se refere à existência de áreas para atividades de lazer. Apenas 3% dos entrevistados elegeram infraestrutura e não se obteve respostas para o item “área verde - paisagismo”.

Gráfico 38 - Descrição da Ilhinha ideal



Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

VI.3 INTERPRETAÇÃO DOS DADOS

VI.3.1 Morador da Península

Com base nos resultados anteriores, traça-se, a seguir, o perfil do morador da Península na Ponta D'Areia.

Com relação à caracterização socioeconômica tem-se o morador:

- Com prevalência do sexo feminino (56%);
- Possuindo faixa etária entre 30 a 59 anos (70%);
- Possuindo nível de escolaridade com pós-graduação (60%);
- Casado e com filhos (66% e 70%, respectivamente);
- Com prevalência de profissões da área da saúde (médico, dentista e/ou nutricionista), bem como a do empresariado/administradores (ambas com 23%);
- Com tempo de residência na área entre 1 e 5 anos (63%);
- Convivendo em média de 4 a 5 pessoas na mesma residência (44%);
- Apresentando rendimento médio mensal entre 10 e 15 salários mínimos (46%).

Com relação à avaliação e percepção dos usuários para com o espaço habitacional, tem-se que:

- O conforto como expectativa principal de um projeto residencial;
- O quarto como principal compartimento da habitação;
- O conforto como principal anseio em relação à moradia;
- A utilização com frequência do espaço público;
- A segurança como principal anseio em relação ao espaço público;
- O uso do espaço coletivo nas habitações sendo frequentado pela metade dos entrevistados;
- O sentimento de insegurança com relação aos moradores vizinhos da Ilhinha;
- A não contemplação da possibilidade de utilização do espaço público por habitantes de ambos os bairros;
- A segurança como característica principal da Península ideal.

VI.3.2 Morador da Ilhinha

Com base nos resultados apresentados, traçou-se o perfil do morador da Ilhinha.

Com relação à caracterização socioeconômica, tem-se o morador:

- Com prevalência do sexo feminino (61%);
- Possuindo faixa etária entre 30 a 59 anos (68%);
- Possuindo nível de escolaridade com ensino fundamental incompleto (40%);
- Solteiro, com filhos (83% e 56%, respectivamente);
- Autônomo (56%);
- Vivendo entre 5 e 10 anos na área (32%);
- Convivendo em média com 3 pessoas na mesma residência (26%);
- Apresentando rendimento médio mensal de até 1 salário mínimo (96%).

Com relação à avaliação e percepção dos usuários para com o espaço habitacional, tem-se:

- A segurança como expectativa principal de um projeto residencial;
- O quarto como principal compartimento da habitação;
- Desconhecimento a respeito de condomínio fechado; contudo, apresentou desejo de morar neste tipo de habitação, depois de ter sido informado a respeito;
- A boa localização como principal anseio em relação à moradia;
- A utilização rara do espaço público;
- A segurança como principal anseio em relação ao espaço público;
- O morador não apresentando o sentimento de exclusão social perante os habitantes da Península;
- A idealização do espaço público para ambos os lados;
- A segurança como característica principal da Ilhinha ideal.

VI.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Nesta fase, foram elaborados inquéritos e entrevistas para o aprofundamento do conhecimento dos residentes da área, seus anseios e necessidades em relação à moradia, ao espaço público e ao bairro.

Para a caracterização socioeconômica (primeira parte do questionário), traçou-se o perfil do morador da Península e da Ilhinha já apresentado anteriormente. Na Tabela 24, abaixo, apresenta-se um resumo dos fatores analisados.

Tabela 24 - Caracterização socioeconômica (morador Península e Ilhinha)

Fatores Analisados	Morador da Península	Morador da Ilhinha
Sexo predominante	Feminino	Feminino
Faixa etária	30 a 59 anos	30 a 59 anos
Nível de escolaridade	Pós-graduado	Fund. Incomp.
Estado civil	Casado	Solteiro
Existência de filhos	1.42 filhos/casal	2.13 filhos/casal
Profissão	Multiprofissional	Autônomo
Tempo de vivência no bairro	Entre 1 e 5 anos	Entre 5 e 10 anos
Número de pessoas que convivem na mesma residência	Entre 4 e 5 pessoas	3 pessoas
Rendimento mensal familiar	Entre 10 e 15 sl. Mínimo	Até 1 sl. Mínimo

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

O apoio do marco teórico foi significativo neste processo, uma vez que a caracterização socioeconômica, torna-se um dos componentes que ilustra o contraste urbano. Villaça³⁵ (2001) e Mongin³⁶ (2009) relatam a diferença socioeconômica (acentuada disparidade entre valores) entre os moradores como uma das características de um contraste urbano. Na tabela acima referida, nota-se a desigualdade, no que se refere principalmente, aos itens:

- **Nível de escolaridade:** enquanto na Península o perfil do morador é de pós-graduado, na Ilhinha, é de ensino fundamental incompleto;

- **Rendimento familiar mensal:** na Península registra-se o rendimento entre 10 e 15 salários mínimos, enquanto na Ilhinha, o teto é de 1 salário mínimo.

³⁵ Obra: Espaço intra-urbano no Brasil, 2001.

³⁶ Obra: A condição urbana, 2009.

Esta diferença notável entre os itens mencionados caracteriza a situação de contraste urbano na área em relação ao nível socioeconômico.

Posteriormente foi realizado um inquérito no qual apurou-se a avaliação e a percepção de ambos os usuários da Península e Ilhinha com relação ao seu espaço habitacional e, conseqüentemente, com o espaço público. Os dados presentes na Tabela 25, constituem o resumo das respostas de ambos os moradores.

Tabela 25 - Avaliação e percepção dos usuários com o espaço habitacional (morador Península e Ilhinha)

Fatores Analisados	Morador da Península	Morador da Ilhinha
Expectativa do projeto residencial	Conforto	Segurança
Principal compartimento da habitação	Quarto	Quarto
Anseios em relação à moradia	Conforto	Boa Localização
Compreensão sobre a definição de condomínio fechado e a aceitação de vivência neste tipo de espaço habitacional (apenas aos moradores da Ilhinha)	-	Não compreende/Gostaria de viver em um
Utilização do espaço público	Utiliza	Raramente
Anseios em relação ao espaço público	Segurança	Segurança
Uso dos espaços coletivos nas habitações (apenas aos moradores da Península)	Metade utiliza	-
Sentimento de segurança em relação aos moradores da Ilhinha (apenas aos moradores da Península)	Insegurança	-
Sentimento de marginalização dos habitantes da Ilhinha em relação aos moradores da Península (apenas aos moradores da Ilhinha)	-	Não possui
Idealização do espaço público para ambos os lados	Não consegue imaginar	Consegue imaginar
Descrição do bairro ideal	Com segurança	Com segurança

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Neste processo de avaliação e percepção dos usuários para com o espaço habitacional, o apoio do marco teórico também foi relevante para a elaboração e análise dos inquéritos. Na primeira parte desta caracterização foi tratado o tema **habitação**, para posteriormente ser abordado o tema do **espaço público**.

Pedro e Boueri³⁷ (2012) mencionam que a **habitação** influencia sobre múltiplos aspectos o dia a dia dos moradores, marcando profundamente a sua qualidade de vida, e as suas expectativas e possibilidades de desenvolvimento futuro. A qualidade habitacional, com expressão direta na

³⁷ Obra: Qualidade espacial e funcional da habitação, 2012.

satisfação dos moradores, constitui assim um importante objetivo de todos os intervenientes nos processos de concepção e avaliação de empreendimentos habitacionais. Para orientar a sua atuação, os diferentes estudiosos nestes processos precisam conhecer as necessidades dos moradores, traduzidas em termos de exigências e especificações.

Na Tabela 25, acima, algumas respostas são importantes para a análise das expectativas dos moradores em relação à habitação, dentre as quais se destacam:

- **Expectativa do projeto residencial:** enquanto na Península, o morador almeja o conforto, na Ilhinha deseja-se a segurança (lembrando que a Ilhinha é um local muito violento, em razão da existência de pontos de tráfico de drogas);

- **Anseios em relação à moradia:** enquanto o morador da Península procura também o conforto neste item, na Ilhinha a boa localização foi o mais almejado;

- **Compreensão sobre a definição de condomínio fechado e a aceitação de vivência neste tipo de espaço habitacional:** no bairro da Ilhinha, a grande parcela dos seus moradores não entende o que significa um condomínio fechado, porém, após o esclarecimento do assunto, deixou evidenciar que gostaria de viver em um estabelecimento habitacional desse tipo.

Estes dados reforçam a situação de contraste urbano nas áreas, pois ao analisar as respostas dos moradores da Ilhinha quando se referem à **segurança e boa localização**, verifica-se que desejam um policiamento maior na área (como o que acontece na Península), e uma localização estratégica no contexto da cidade em função de sua mobilidade urbana (entre os moradores da Península, o fator “conforto” foi predominante).

Com relação ao **espaço público**, a obra de Serpa³⁸ (2007) foi importante para verificar a relação de ocupação das classes sociais com o espaço. Segundo o autor, as desigualdades sociais articulam-se no processo de apropriação espacial, definindo uma acessibilidade que é, sobretudo, simbólica. Visto assim, acessibilidade tem uma dimensão de classe evidente, que atua na territorialização (e, na maior parte dos casos, na privatização) dos espaços públicos urbanos. Essa privatização é notória quando se analisa o item **utilização do espaço público** na Tabela 24, quando os moradores da Península responderam que utilizam esse espaço, enquanto que os habitantes da Ilhinha responderam que “raramente” fazem uso do mesmo.

³⁸ Obra: O espaço público na cidade contemporânea, 2007.

Partindo da análise conjunta dos resultados dos inquéritos, é possível agora reavaliar a formulação das hipóteses dois (H2) e três (H3).

Relembrando a formulação das hipóteses:

- (H2) É possível (segundo os moradores da Península e Ilhinha), melhorar a questão de contraste urbano em áreas residenciais específicas em São Luís - MA: Península na Ponta d'Areia e Ilhinha, tomando como base o espaço urbano;

- (H3) Pode haver uma relação harmônica (segundo os habitantes da Península e Ilhinha), de coexistência entre os moradores de ambos os lados, se os anseios e as necessidades dos habitantes, em ambas as áreas, forem levadas em consideração nos projetos e intervenções arquitetônicas e urbanísticas.

Para confirmá-las ou refutá-las, precisa-se atentar ao fato de que os moradores da Península desejam segurança como principal anseio em relação ao espaço público (cerca de 41% dos moradores), e que 77% de seus habitantes se sentem inseguros em relação aos residentes da Ilhinha. Outro fator importante para análise é que a maioria (51%) dos habitantes da Península não conseguem imaginar um espaço público sendo utilizado por ambos os moradores, devido à insegurança e diferenças culturais e sociais existentes entre os indivíduos.

Os habitantes da Ilhinha também visam segurança (33%) como principal anseio em um espaço público. O fato que chama atenção é que a grande maioria de seus residentes (89%) consegue imaginar um espaço público sendo utilizado para ambos os moradores. Inclusive esboçaram a ideia de uma possível intervenção urbana - criação de uma grande ciclovia e um passeio para pedestres circundando parte da Ilhinha em direção à ponta da Península, como mencionado anteriormente. Outro fator importante a ser analisado é que a maioria de seus habitantes (54%) não se sentem excluídos socialmente pelos moradores da Península, ou, são indiferentes.

Com os resultados analisados, pode-se concluir sobre a hipótese dois (H2) que:

- É muito difícil, segundo os moradores da Península, melhorar a questão de contraste urbano em áreas residenciais específicas em São Luís: Península na Ponta D'Areia e Ilhinha, tomando como base o espaço urbano;

- É possível, segundo os moradores da Ilhinha, melhorar a questão de contraste urbano em áreas residenciais específicas em São Luís: Península na Ponta D'Areia e Ilhinha, tomando como base o espaço urbano.

Pode-se concluir sobre a hipótese três (H3) que:

- É muito difícil haver uma relação harmônica, segundo os habitantes da Península, de coexistência entre os moradores de ambos os lados, se os anseios e as necessidades dos habitantes, em ambas as áreas, forem levadas em consideração nos projetos e intervenções arquitetônicas e urbanísticas;

- Pode haver uma relação harmônica, segundo os habitantes da Ilhinha, de coexistência entre os moradores de ambos os lados, se os anseios e as necessidades dos habitantes, em ambas as áreas, forem levadas em consideração nos projetos e intervenções arquitetônicas e urbanísticas.

Desse modo, confirma-se a exclusão social por parte do lado econômico mais privilegiado (Península), ao tempo em que se nota, da parte dos moradores da Ilhinha, um sentimento favorável a uma aproximação social.

Assim, chega-se à conclusão da presente pesquisa que será vista no item posterior.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo do desenvolvimento do presente trabalho de investigação, procurou-se compreender, descrever e analisar a situação de profundo contraste urbano existente entre duas áreas residenciais da cidade de São Luís do Maranhão, no Brasil: a Península Ponta D'Areia e a Ilhinha. Procurou-se, primeiro, compreender a cidade de São Luís, sua origem e seu desenvolvimento até aos nossos dias. Depois, aprofundar o conhecimento sobre as duas áreas residenciais, seus assentamentos iniciais, e todo o processo de transformação urbana até à contemporaneidade; compreender o seu espaço urbano, o parque habitacional e a população que habita cada um dos bairros.

Para melhor se compreenderem os contrastes urbanos, estudaram-se modelos teóricos de segregação espacial, bem como dois casos de estudo, em outras duas cidades brasileiras – São Paulo e Recife – para avaliar as semelhanças e diferenças. Esta leitura e análise serviu também para procurar encontrar possíveis respostas às questões levantadas pelos contrastes urbanos, e que possam ser replicadas, tanto em São Luís, como noutras cidades do Brasil.

Os objectivos principais do trabalho de investigação foram a compreensão e caracterização do referido contraste urbano, desde a escala urbana até à escala da habitação, bem como a indicação de possíveis princípios de atuação para procurar resolver ou amenizar os graves problemas que resultam dos contrastes, na busca de uma habitar mais qualificado e digno para todos os moradores, de uma e outra área.

A paisagem urbana torna-se marcante, de forma negativa, quando presenciamos uma mudança brusca, uma descontinuidade desagradável na extensão do território, que se abrange num lance de vista. A coexistência de bairros nobres, com edifícios altos e de grande valor económico, margeados por favelas, palafitas ou moradias sem condições mínimas de infraestrutura, gera uma situação de grande impacto negativo, muito presente em todo o Brasil, constituindo uma ruptura significativa na construção e na paisagem urbana dos bairros e das cidades.

A cidade de São Luís consolidou o seu crescimento no final do séc. XX, quando passou a investir na rede viária e em espaços destinados para lazer e comércio. Neste período surge a Ilhinha (1970) como ocupação espontânea de pescadores e ocorre uma maior ocupação da Ponta D'Areia em função do surgimento da Lagoa da Jansen. A partir de 1990, elevou-se o dinamismo e as potencialidades económicas da área, elevando-se, igualmente, a gravidade das situações de

exclusão social. Constatou-se uma verticalização da arquitetura residencial da Ponta D'Areia, ao mesmo tempo em que se observou um aumento de assentamentos residenciais de baixa renda na Ilhinha.

É importante compreender que o início da ocupação da cidade de São Luís constitui um exemplo do modelo em que as classes com maior poder aquisitivo se fixaram nas mediações do centro histórico, restando às classes menos favorecidas economicamente a ocupação da periferia: a ocupação e assentamento inicial ocorreram de acordo com o Modelo Kohl-Sjoberg.

Durante o processo de crescimento da cidade, na década de 70 (início do contraste urbano da Península na Ponta D'Areia e Ilhinha), as classes mais favorecidas economicamente começaram a se distanciar do centro histórico e ocupar territórios um pouco mais distantes, num crescimento que ocorre de acordo com as características do modelo de Burgess.

O apoio do marco teórico nesta fase, esteve presente em duas obras específicas, uma delas o livro "Aspectos urbanos de São Luís: uma abordagem multidisciplinar" (2012), que ajuda a entender o contexto histórico da criação da cidade, a mobilidade residencial, o caos urbano, além de estudo sobre a Lagoa da Jansen. A obra "Guia de Arquitetura e Paisagem da Ilha do Maranhão e Alcântara" (2008), de vários autores, foi a outra contribuição nesta etapa, no que se refere à origem da habitação social na cidade, além de contemplar vários aspectos urbanos e habitacionais.

A forma da segregação espacial, na cidade, pode ser vista de várias maneiras; a mais comum ocorre com a divisão clara, através de um limite, uma linha ou de um muro para separar dois espaços urbanos. Ou seja, com a criação de uma barreira, visual ou física. Observou-se esta realidade quando se tomou por base o foco da pesquisa em São Luís, ao constatar a existência de uma grade (alambrado) construída pelas construtoras que possuem empreendimentos na região da Península, com o intuito de separar de forma clara – e física - esta área, dos habitantes da Ilhinha. Presenciou-se recentemente um aumento de ocupações irregulares da Ilhinha em direção à Península, o que justifica a existência do alambrado, para não afetar o preço do m² construído, o mais caro da cidade, segundo as construtoras.

O tema da segregação espacial é inerente a vários campos de estudo, e uma obra que muito contribuiu nesta etapa foi "A cidade contemporânea - Segregação espacial" (2016), que tem como seus organizadores Pedro Vasconcelos, Roberto Corrêa e Silvana Pintaudi. A obra retrata os diversos conceitos de segregação, mostrando a riqueza de diferentes visões que contribuem para entender a complexidade da extrema desigualdade das grandes cidades brasileiras. Compreender a evolução histórica e os modelos teóricos da segregação espacial se fez presente nesta fase.

Com a recolha bibliográfica sobre a área de contraste urbano específico em São Luís, procedeu-se à análise de seu histórico e sua evolução urbana.

A Ponta D'Areia teve seu início com a função de proteção da cidade com o Forte de Santo Antônio, e ao longo do tempo possuiu vários planos governamentais para o seu crescimento e sua urbanização (Planos Diretores de 1958 e 1971). A partir da década de 1980, com a expansão da cidade, o bairro se tornou alvo das imobiliárias e um atrativo para as classes de maior poder aquisitivo, graças à sua localização. Na década 1990, com o avanço da cidade em direção às praias, o bairro começou a se expandir em meio aos terrenos existentes vagos, livres e desocupados, que anos mais tarde se tornariam condomínios de alto padrão de luxo, como é o caso específico da Península. Atualmente, o bairro se caracteriza por ser um dos pontos mais atrativos e caros da cidade.

Na Ilhinha, viu-se que a sua origem estava relacionada ao povoamento de uma colônia de pescadores. Ao longo da história, a Ilhinha foi palco de uma importante relocação do contingente que habitava palafitas ao redor da Lagoa da Jansen para o Residencial Ana Jansen. Essa política habitacional, paradoxalmente, impulsionou o crescimento demográfico na área, gerando novas ocupações irregulares nas imediações. Sendo uma ZIS, a área é caracterizada por políticas de habitação social.

Por conseguinte, chega-se à confirmação da primeira hipótese: **(H1) A situação do contraste urbano na área foi construída, por um lado, pelas políticas de habitação social (Ilhinha) e, pelo outro, através do direcionamento da construção da cidade pelo mercado imobiliário (Península).**

Analisou-se o Plano Diretor da Cidade para perceber as características das áreas, interpretando, dessa forma, os dados socioeconômicos, o uso e ocupação do solo, sua hierarquia viária e a densidade demográfica. Com base nesses dados, elaborou-se uma tabela onde atribuiu-se o valor de 1 a 3, para classificar o nível de transformação em relação aos fatores acima mencionados.

As obras de Villaça (2001), "Espaço intra-urbano no Brasil", e de Mongin (2009), "A condição urbana", foram relevantes para compreender e caracterizar esta situação de contraste urbano em São Luís.

Posteriormente, aprofundou-se dois estudos de casos propostos: a região do Morumbi e Paraisópolis em São Paulo, e as áreas do Pina e Brasília Teimosa no Recife. Foram inúmeras as semelhanças encontradas entre os contrastes urbanos das duas cidades com o foco da pesquisa.

As áreas nobres - Morumbi em São Paulo e Pina no Recife - quando comparadas com a Península em São Luís, apresentam também alta especulação do mercado imobiliário, diversidade de zonas em relação ao plano diretor das cidades e alto nível social e econômico.

Já nas áreas com indicadores sociais e econômicos baixos e marcadas pela falta de infraestrutura (Paraisópolis em São Paulo e Brasília Teimosa no Recife), quando comparadas com a Ilhinha em São Luís, constatou-se, também, características semelhantes, como o fato de serem ZEIS, que, segundo o plano diretor das cidades, apresentavam forte adensamento populacional e alta sociabilidade entre seus moradores. Também se registrou o forte engajamento de seus habitantes em participações populares para reivindicarem melhores condições.

As áreas de contraste urbano de São Luís - MA e Recife - PE, apresentaram semelhanças específicas: o início do povoamento na Ilhinha e Brasília Teimosa, como colônias de pescadores, o fato de expulsão e persistência de ambos moradores, a relocação dos ocupantes das palafitas para conjuntos habitacionais, a localização geográfica semelhante (forte apelo ao mar), baixos indicadores socioeconômicos, uso e ocupação do solo marcado pelo adensamento populacional e moradias populares de baixa qualidade construtiva.

As várias “relocações” dos ocupantes de palafitas, tanto em São Luís como em Recife, levam-nos a pensar “como” ou “o que” a arquitetura pode fazer para evitar que a área ocupada irregularmente não volte a ser povoada. Viu-se em Recife uma urbanização na qual a comunidade se fez presente, transformando a principal avenida do bairro (Av. Brasília Formosa) em um ponto turístico, gerando emprego e renda aos seus moradores. Esta proposta de solução deveria ser aplicada em outras situações semelhantes: fazer a comunidade “abraçar” o projeto e se tornar parte dele.

O apoio do marco teórico nesta fase se fez presente na obra "Cidades de muros", de Tereza Pires Caldeira (2000), onde se analisam os processos de transformação urbana na cidade de São Paulo, compreendendo a evolução urbana de forma mais clara das áreas do Morumbi e Paraisópolis, e em inúmeras teses, dissertações e artigos que apresenta a história do Recife, focando especificamente as áreas do Pina e Brasília Teimosa.

Caracterizou-se o parque habitacional das áreas em foco, Península e Ilhinha, a fim de gerar uma base de conhecimento para a cidade de São Luís, além de evidenciar necessidades para o poder público.

Elaborou-se inquéritos e entrevistas para a caracterização socioeconômica dos moradores de ambas as áreas, e para o conhecimento da relação dos habitantes (nestas áreas específicas) com o espaço habitacional e o espaço público.

Com relação à caracterização socioeconômica, o morador da Península na Ponta D'Areia foi caracterizado por apresentar escolaridade pós-graduada e uma renda familiar mensal entre 10 a 15 salários mínimos, enquanto na Ilhinha, o perfil do morador apresentava ensino fundamental incompleto e rendimento mensal de até 1 salário mínimo. Dentre outros itens analisados, estes dois chamam a atenção por ilustrar de forma notória a situação de profundo contraste. Existem certos índices para aferir o grau de desenvolvimento de determinada sociedade, sendo um dos mais conhecidos o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que analisa três itens: educação, renda e saúde. Se transformássemos em países as áreas da Península e Ilhinha, a diferença entre eles no ranking desenvolvido anualmente pela Organização das Nações Unidas (ONU) seria enorme, em função da disparidade entre renda e educação.

Com os resultados analisados, podemos concluir que os moradores da Península desejam segurança como principal anseio em relação ao espaço público, e que se sentem inseguros em relação aos residentes da Ilhinha. Outro fator importante para análise é que esses moradores não conseguem imaginar um espaço público sendo utilizado por ambos, devido à insegurança e diferenças culturais e sociais existentes entre os indivíduos.

Os habitantes da Ilhinha também visam segurança como principal anseio de um espaço público. O fato significativo é que conseguem imaginar um espaço público sendo utilizado por ambos os moradores, inclusive sugerindo ideias para uma futura intervenção urbana com a criação de uma grande ciclovia e passeio para os pedestres, circundando parte da Ilhinha em direção à ponta da Península. Outro fator importante observado é que não se sentem excluídos socialmente pelos moradores da Península ou são indiferentes a esta situação.

A obra "Qualidade espacial e funcional da habitação" (2012), de Pedro, foi muito importante nesta fase, na elaboração dos inquéritos e na compreensão das respostas dos moradores no que se refere à habitação. No campo do espaço público, a obra "O espaço público na cidade contemporânea" (2007), de Serpa, foi significativa para a verificação da relação de ocupação do espaço, de acordo com as diferentes classes sociais.

Dessa forma, a segunda e terceira hipóteses sofreram alterações. A formulação das hipóteses (**H2 e H3**) iniciais:

- (H2) É possível (segundo os moradores da Península e Ilhinha), melhorar a questão de contraste urbano em áreas residenciais específicas em São Luís - MA: Península na Ponta d'Areia e Ilhinha, tomando como base o espaço urbano;

- (H3) Pode haver uma relação harmônica (segundo os habitantes da Península e Ilhinha), de coexistência entre os moradores de ambos os lados, se os anseios e as necessidades dos habitantes, em ambas as áreas, forem levadas em consideração nos projetos e intervenções arquitetônicas e urbanísticas.

Com os resultados analisados, pode-se concluir sobre a hipótese dois (H2) que:

- É muito difícil, segundo os moradores da Península, melhorar a questão de contraste urbano em áreas residenciais específicas em São Luís: Península na Ponta D'Areia e Ilhinha, tomando como base o espaço urbano;

- É possível, segundo os moradores da Ilhinha, melhorar a questão de contraste urbano em áreas residenciais específicas em São Luís: Península na Ponta D'Areia e Ilhinha, tomando como base o espaço urbano.

Pode-se concluir sobre a hipótese três (H3) que:

- É muito difícil haver uma relação harmônica, segundo os habitantes da Península, de coexistência entre os moradores de ambos os lados, se os anseios e as necessidades dos habitantes, em ambas as áreas, forem levadas em consideração nos projetos e intervenções arquitetônicas e urbanísticas;

- Pode haver uma relação harmônica, segundo os habitantes da Ilhinha, de coexistência entre os moradores de ambos os lados, se os anseios e as necessidades dos habitantes, em ambas as áreas, forem levadas em consideração nos projetos e intervenções arquitetônicas e urbanísticas.

Desse modo, confirma-se a exclusão social por parte do lado econômico mais privilegiado (Península), ao tempo em que se nota, da parte dos moradores da Ilhinha, um sentimento favorável a uma aproximação social.

Embora seja muito difícil apontar possíveis soluções arquitetônicas e urbanísticas para resolver ou, pelo menos, amenizar as situações de profundos contrastes urbanos que existem em inúmeras cidades no Brasil, e embora não constitua objectivo central desta tese apresentar estas soluções, consideramos importante, como reflexão final, apresentar um conjunto de considerações que possam contribuir para reduzir o impacto negativo dos contrastes urbanos, em particular focando o nosso caso de estudo, na cidade de São Luís.

Considerando, em primeiro lugar, a questão da segregação espacial, esta pode ser atenuada, se a sociedade, o poder público e os empreiteiros e construtores fizerem parte integrante do processo.

A criação de habitação social em lotes vagos no centro da cidade seria uma forma de, pelo menos, uma parcela da classe menos favorecida economicamente morar no centro. Outra contribuição, embora mais difícil, seria a redução da aprovação de condomínios fechados ou loteamentos populares afastados da cidade, isolando e dificultando a vida por demais da população carente. Estas medidas fariam com que a cidade oferecesse as mesmas condições de localização entre as diferentes classes econômicas, além de o mesmo nível infraestrutura. É preciso diversidade dos habitantes em um mesmo bairro, e que estes sejam interligados. Dessa forma, habitantes com menor renda podem morar próximo ao local de trabalho, economizando tempo e dinheiro.

Nas situações de contrastes urbanos, a melhoria da infraestrutura da área menos favorecida economicamente seria a alternativa para atenuar a ruptura significativa na construção e na paisagem urbana. Pavimentação de ruas, restauração das calçadas, arborização, obras de drenagem, instalação e melhoria de equipamentos públicos, saúde e lazer, e melhorias no parque habitacional se enquadram neste segmento. Para que isso ocorra, a participação do Estado e/ou da Prefeitura do Município se torna fundamental.

De um modo geral, toda construção, reformas e ampliações das unidades habitacionais deveriam passar obrigatoriamente pela análise da Prefeitura, para sua devida aprovação do projeto arquitetônico, fato que hoje não ocorre, fazendo com que cada morador construa “do seu jeito”, na maioria das vezes, sem o projeto arquitetônico, ou até mesmo sem o auxílio de um profissional na área de arquitetura ou engenharia, fazendo com que o bairro internamente se torne totalmente despadronizado, de acordo com a legislação urbanística da área.

Uma alternativa para os moradores que não possuem condição econômica de contratar um profissional seria a cooperação/parceria de escritórios-escola dos cursos de Arquitetura e Urbanismo das Universidades e Faculdades da cidade de São Luís, como um instrumento de formação arquitetônica e social de futuros profissionais. Tal prática, já se encontra firmada na Lei nº 11.888, conhecida como *Lei da Assistência Técnica gratuita*, que está em vigor no Brasil desde junho de 2009. A referida lei garante assistência técnica prestada por engenheiros e arquitetos a quem mora no campo ou na cidade e quer construir, reformar e ampliar, ou mesmo fazer a regularização fundiária de casas com até 60m², localizadas em áreas de interesse social (no caso, a Ilhinha). A assistência técnica é feita por profissionais ligados à prefeitura, que atuam em organizações sem fins lucrativos e profissionais liberais. Integrantes de programas de residência acadêmica em arquitetura, urbanismo e engenharia, assim como de extensão universitária, por meio de escritórios-modelo, também podem prestar a assistência (CONFEA, 2019).

No caso específico da Ilhinha, que possui uma avenida litorânea, com uma das paisagens mais bonitas da cidade, imagina-se como tentativa de alavancar a área, o redesenho de toda a frente de mar, com a requalificação do espaço público e a instalação de bares e restaurantes. Estes poderiam especializar-se nos frutos do mar, visto que a área, inicialmente, teve nos pescadores, os seus primeiros ocupantes. Também o comércio poderia contribuir para a revitalização desta frente, com a instalação de quiosques, que poderiam explorar o artesanato local, constituindo um reforço da atratividade do lugar, não apenas para os ludovicenses, mas igualmente para os turistas. Atualmente, a avenida que circunda a faixa litorânea não está qualificada, nada oferecendo aos possíveis usuários, tornando-se, deste modo, palco para cada vez mais ocupações espontâneas se fizerem presentes.

O bairro da Ilhinha, usufruindo destas obras de melhoria de infraestrutura e da requalificação da sua frente de mar, através do redesenho do espaço público e da instalação de bares, restaurantes e comércio em volta, transformaria a sua “imagem”. Estas intervenções iriam igualmente gerar emprego, tornando-se mais um cartão de visita da cidade. Face a uma transformação qualificadora e geradora de emprego, a comunidade iria fazer-se presente, cuidando e fiscalizando toda a área para que ocupações irregulares não voltassem a acontecer.

Esta proposta que apresentamos foi inspirada no que aconteceu em Brasília Teimosa, no Recife, com a criação da “Av. Brasília Formosa”. Mas resulta também dos inquéritos realizados, em que, como vimos, os moradores da Ilhinha sugeriram a ligação, pedestre e por ciclovia, dos dois bairros, pela via litorânea.

Com a análise da evolução urbana em duas áreas específicas e contíguas da cidade de São Luís: a Península na Ponta D'Areia - parte favorecida economicamente -, e a Ilhinha - área carente de infraestrutura e serviços, procurámos esclarecer as profundas diferenças que existem entre elas, no que concerne ao espaço urbano e ao parque habitacional.

Procuramos, também, apontar a possibilidade de aplicação de princípios arquitetônicos e urbanísticos que procurem resolver ou amenizar os graves problemas que resultam da existência de áreas de fortes contrastes urbanos, buscando um habitat mais qualificado para os moradores que habitam nestas áreas das cidades.

Finalmente, procuramos contribuir para uma maior compreensão e identificação, pelos profissionais da área, das questões relacionadas com a habitação e espaço público em áreas de fortes contraste urbanos, nas cidades brasileiras.

Como um dos resultados desta pesquisa, a cidade de São Luís, cidade em que nasci e fui criado, recebe a cartografia atualizada de toda a área em estudo, com a sua hierarquia viária, bem como a sua distribuição e uso do solo. A cidade recebe também um registo dos anseios e necessidades dos moradores da Ilhinha e da Península, no que se refere a melhorias arquitetônicas e urbanísticas em cada uma das áreas.

Como arquiteto atuante na cidade de São Luís, estou certo de que ainda existem assuntos e problemas de inúmeros campos a serem tratados nestas áreas urbanas: podemos e devemos contribuir para o desenvolvimento de uma arquitetura e um urbanismo que melhorem a qualidade de vida destes habitantes. Neste sentido, uma possibilidade que se deixa com o presente trabalho de investigação é o desenvolvimento da intervenção urbanística proposta na pesquisa, levando-a ao nível de ante-projeto arquitetônico, e assim fazendo com que a cidade tenha mais uma área urbana qualificada, um novo cartão postal de visita, mas desta vez, não no lado mais privilegiado economicamente, e sim na Ilhinha, que conta com uma das mais belas vistas da cidade.

Durante o tempo da pesquisa, ocorreu também o amadurecimento pessoal e profissional do seu autor. Ao nível pessoal, posso mencionar o modo como podemos perceber o problema e contribuir para encontrar soluções, bem como a serenidade para lidar com várias atividades sendo realizadas ao mesmo tempo. Ao nível profissional, como arquiteto atuante, constata-se uma visão diferente e mais abrangente sobre o espaço, não levando em conta apenas as variantes arquitetônicas, mas tudo aquilo que interfere indiretamente também na arquitetura, valorizando

mais o lado social e as relações humanas com o seu território. Como professor, não posso deixar de citar o amadurecimento da escrita e o poder de síntese, resultado de uma exaustiva leitura sobre os temas pertinentes ao trabalho.

Desenvolvimentos Futuros

Ao longo do desenvolvimento da pesquisa e da tese, procuramos compreender os problemas significativos que resultam da existência de fortes contraste urbanos entre áreas habitacionais contíguas, na cidade de São Luís do Maranhão e, também, noutras cidade do Brasil.

Ao longo da pesquisa, percebemos que a população carente da Ilhinha foi relocada, constituindo o Residencial Ana Jansen, no ano de 1990. Alguns anos se passaram e a área que antes foi ocupada de forma irregular volta a apresentar casebres e palafitas. Atualmente, estão sendo construídos alguns edifícios do programa habitacional brasileiro MCMV na Ilhinha, para, uma vez mais, relocar este contingente populacional.

Têm sido divulgados em noticiários brasileiros certos fatos inusitados: alguns moradores que foram relocados em apartamentos do MCMV vendem suas unidades, voltando para aquela área antes ocupada de forma irregular, reiniciando um novo ciclo. Outro fato, que também tem sido noticiado, é o poder de traficantes (lembrando que a Ilhinha é um dos locais mais perigosos da cidade em função da existência de pontos de venda de drogas), que ameaçam os moradores dos novos apartamentos a deixarem suas unidades, que, não tendo para onde ir, recomeçam um novo ciclo de ocupações irregulares.

Em face destes acontecimentos, surgem alguns questionamentos, que se apontam como possíveis desenvolvimentos futuros da pesquisa, e que devem ser analisados, equacionados e resolvidos, entre as quais podemos mencionar:

- Como ou o que a arquitetura pode fazer para evitar que a área que sofreu ocupação irregular na Ilhinha (ou noutra área de contraste urbano semelhante) não volte a ser ocupada?

- Será que a população carente está preparada para morar em apartamento ao sair das palafitas?

- O que está acontecendo com programas similares em outras cidades no País?

- Como os contrastes urbanos brasileiros estão sendo tratados?

- Como está sendo realizado o convívio entre o mundo privado e o público?

É necessário analisar os problemas até agora não solucionados, visando a construção de uma cidade e de um país que defenda a igualdade de direitos e oportunidades para todos, tanto no âmbito político, como no econômico e social.

É ilusório pensar que o que acontece com uma parcela da população, de algum modo, não atinge a outra.

Espera-se, algum dia, a construção de um País mais igualitário, onde haja espaço digno para todos os seus habitantes.

Disseminação da Investigação

Ao longo do Período de desenvolvimento da investigação, a disseminação foi sendo realizada em diversos momentos, logo a partir da aprovação do Projecto de Tese, em Janeiro de 2015.

A apresentação de “recortes” ou “partes” da investigação, consubstanciados em artigos científicos, em Congressos ou Encontros Científicos se fez necessária para estimular a pesquisa até então sendo elaborada, e torná-la de conhecimento para a comunidade científica pelo seu carácter inovador, gerando, assim, um novo conhecimento.

Para um melhor entendimento dos artigos escritos, apresentados e publicados em congressos e seminários internacionais ao longo deste período, apresentam-se, de seguida, as Tabelas 26 a 29, que apresentam uma ficha técnica de cada evento.

Tabela 26 – Ficha técnica – disseminação da investigação 01

Evento	1º Congresso Internacional Espaços Públicos
Modalidade	Apresentação oral de artigo e resumo publicado nos anais do evento
Título	O espaço colateral presente em São Luís (MA): Caso Ilhinha
Local	Porto Alegre - Rio Grande do Sul - Brasil
Entidade promotora	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC
Data	19 a 22 de outubro de 2015
Dados da pesquisa	EDIPUCRS, 2015. 198p. ISBN: 978-85-397-0778-2

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Tabela 27 – Ficha técnica – disseminação da investigação 02

Evento	IV Seminário Internacional Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo da Língua Portuguesa – AEAULP
Modalidade	Apresentação oral de artigo e publicação nos anais do

	evento
Título	Evolução histórica e urbana de contraste urbano em área residencial na cidade de São Luís – MA: Península da Ponta D’areia e Ilhinha
Local	Belo Horizonte – Minas Gerais – Brasil
Entidade promotora	Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais
Data	25 a 28 de abril de 2017
Dados da pesquisa	Edição: Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa, 2017. 573 pag. ISBN: 9781547022755

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Tabela 28 – Ficha técnica – disseminação da investigação 03

Evento	4. Fórum Habitar
Modalidade	Apresentação oral de artigo e publicação nos anais do evento
Título	Estudos habitacionais de contrastes: Casos Ilhinha e Península na Ponta D’areia em São Luís (MA)
Local	Belo Horizonte – Minas Gerais – Brasil
Entidade promotora	Universidade Federal de Minas Gerais e pelo Instituto de Estudos do Desenvolvimento Sustentável
Data	08 a 10 de novembro de 2017
Dados da pesquisa	Edição: Universidade Federal de Minas Gerais e pelo Instituto de Estudos do Desenvolvimento Sustentável, 2017. 4. Vol. ISSN: 2359-0734 Habitar

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Tabela 29 – Ficha técnica – disseminação da investigação 04

Evento	PLURIS 2018 - 8º CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável
Modalidade	Apresentação tipo banner de artigo e publicação nos anais do evento
Título	Análise histórica e urbana de contrastes em áreas residenciais brasileiras: o caso da Península da Ponta D’areia e Ilhinha em São Luís (MA) e a região do Pina e Brasília Teimosa em Recife (PE)
Local	Coimbra – Portugal
Entidade promotora	Departamento de Engenharia Civil da Universidade de Coimbra
Data	24 a 26 de outubro de 2018
Dados da pesquisa	https://www.dec.uc.pt/pluris2018/Paper623.pdf ISSN: 2525-7390

Fonte: Elaborado pelo autor (2018).

Além dos eventos acima citados, a pesquisa será apresentada para o Júri das Provas de Doutorado na Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, e, posteriormente,

através da Biblioteca da Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa e do Repositório de Teses de Doutoramento da Universidade de Lisboa.

Para além disso, pretende-se, ainda, apresentar os resultados e a conclusão finais do processo de investigação em conferências nacionais, internacionais e publicações em revistas científicas e anais de congressos.

Na Universidade CEUMA (São Luís), a difusão será feita em forma de palestras, estendendo de forma ampla a todas as faculdades e universidades não só da cidade de São Luís, mas a todas as que mostrarem interesse na propagação do conhecimento gerado nesta pesquisa.

Finalmente, a divulgação desta pesquisa ocorrerá também na Biblioteca da Universidade CEUMA, através do seu sistema de busca de fontes catalogadas sobre o assunto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRANTES, R. F. **Análise dos Processos de Erosão Costeira e dos Impactos Sócio-Ambientais Ocorridos na Praia da Ponta D'Areia na Cidade De São Luís do Maranhão**. São Luís: Universidade Federal do Maranhão (UFMA), 2012.

ABREU, M. Irmandades. *In*: VAINFAS, R. (Dir.). **Dicionário do Brasil Imperial (1822-1889)**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2002.

AGENDA MARANHÃO. FORTE SANTO ANTÔNIO, na Ponta d'Areia, era cercado de mar. **Agenda Maranhão**, [20--?]. Disponível em: <http://agendamaranhao.com.br/2018/03/30/forte-santo-antonio-na-ponta-dareia-ficava-cercado-pelo-mar/>. Acesso em: 20 jun. 2018. Não paginado.

AGITO RIO - Dia das Crianças - Museu do Amanhã promove programação especial de 12 a 15 de outubro. **Agito Rio**, 2017. Disponível em: <http://revistaagitorio.com.br/dia-das-criancas-museu-do-amanha-promove-programacao-especial-de-12-a-15-de-outubro>. Acesso em: 1 abr. 2018. Não paginado.

ALBUQUERQUE, J. M. S. **Só deixo de lutar quando morrer: povo, terra e saber na luta urbana**. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1986. 397f.

ALMEIDA, R. Desigualdade social e pobreza. O lugar dos pobres na cidade - pobreza e espaço urbano em Juiz de Fora - MG. **XII Encontro Regional de História ANPUH-RJ**. Juiz de Fora - MG, 2006.

ARAÚJO, R. C. B. **As praias e os dias: história social das praias do Recife e Olinda**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2008.

ASCHER, F. **Os novos princípios do urbanismo**. 1 ed. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

AUGÉ, M. **Não-Lugares - Introdução a uma Antropologia da Supermodernidade**. 9ed. São Paulo: Papirus, 2013.

BÄHR, J.; MERTINS, G. Un modelo de la diferenciación socio-espacial de las metrópolis de América Latina. **Revista Geográfica**, n. 98, 1983. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/40992442>. Acesso em: 23 jun. 2018.

BARROS, V. **Imagens do moderno em São Luís**. Universidade do Texas: Studio 11, 2001.

BARTHES, R. **A câmara clara**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997.

BATISTA, G.; ORTH, D.; BORTOLUZZI, S. Geoprocessamento para determinação de acessibilidade aos equipamentos educacionais como ferramenta de apoio aos Estudos de Impacto de Vizinhança: estudo de caso na Planície do Campeche - Florianópolis/SC - Brasil. *In*: **XV SIMPÓSIO BRASILEIRO DE SENSORIAMENTO REMOTO - SBSR**. Anais. 2011.

- BENEVOLO, L. **A história da arquitetura moderna**. Trad. de Ana M. Goldberger. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- BERREDO, B. P. **Anais históricos do Estado do Maranhão (1749)**. 4. ed. São Luís: Tipo Edita Ltda., 1988.
- BERRY, B. J. L. Introduction: The Logic and Limitations of Comparative Factorial Ecology. **Economic Geography**, v. 47, n. 2, 1971. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.2307/143204>. Acesso em: 2 jul. 2018.
- BONDUKI, N. **Origens da habitação no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.
- BOURDIEU, P. **A economia das trocas simbólicas**. 5ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2007.
- BRASIL. **Lei Nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979**. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Brasília, 1979. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6766.htm. Acesso em: 20 set. 2018. Não paginado.
- BRASIL. **Lei Nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999**. Altera o Decreto-Lei n. 3.365, de 21 de junho de 1941 (desapropriação por utilidade pública) e as Leis n. 6.015, de 31 de dezembro de 1973 (registros públicos) e 6.766, de 19 de dezembro de 1979 (parcelamento do solo urbano). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9785.htm#art3. Acesso em: 20 set. 2018. Não paginado.
- BRIDGE, O. F. O. **Thinglink**, 2016. Disponível em: <https://www.thinglink.com/scene/864176375722934272>. Acesso em: 14 jul. 2018. Não paginado.
- BRITO, D. Projeto Terminal Portuário da Ponta D'Areia - São Luís - MA. **AGEM**, 2018.
- BRITO, S. R. S. Intervenções em Sítios Históricos. **Aula UNIDADE II - O Projeto de Intervenção em Bens Culturais Imóveis Arquitetônicos e Urbanos**. [20--?]. 65f.
- BRUAND, Y. **Arquitetura Contemporânea no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1991.
- BURGESS, E. W. O crescimento da cidade: introdução a um projeto de pesquisa. In: PIERSON, D. (org). **Estudos de ecologia humana: leituras de Sociologia e Antropologia Social**. 2ª. ed. Tomo I. São Paulo: Livraria Martins Editora, [1925] 1974. p. 107-124.
- BURNETT, F. L.; VENÂNCIO, M. W. Breve Histórico da Habitação Popular em São Luís. In: **BRASIL, Ministério da Cultura**. Cidade de São Luís, 2008.
- CALADO, S. S.; FERREIRA, S. C. R. **Análise de documentos: método de recolha e análise de dados**. Mestrado em Educação - Didática das Ciências, DEFCUL. Lisboa, 2004. 13f. Disponível em: <http://www.educ.fc.ul.pt/docentes/ichagas/mi1/analisedocumentos.pdf>. Acesso em: 20 set. 2015.
- CALDEIRA, T. P. **Cidades de muros**. Crime, segregação e cidadania em São Paulo. 34 ed. São Paulo: EDUSP, 2000.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Legislação Informatizada - Decreto Nº 4.105, de 22 de fevereiro de 1868** - Publicação Original. Palácio do Rio de Janeiro, 1868. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4105-22-fevereiro-1868-553319-publicacaooriginal-71152-pe.html>. Acesso em: 10 dez. 2017.

CARDOSO, A. L.; ARAÚJO, R. L.; COELHO, W. R. Habitação Social na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. *In*: CARDOSO, A. L. **Habitação social nas metrópoles brasileiras: uma avaliação das políticas habitacionais em Belém, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo no final do século XX**. Porto Alegre: ANTAC, 2007. p. 43-81.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 1. ed. São Paulo: Contexto. 1992.

CASTRO, A. B. **7 ensaios sobre a economia brasileira**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense-universitária, 1977.

CBN RECIFE. VEREADORES DISCUTEM a retirada do Canteiro Central da Ponte do Pina - O pedido é para desafogar o trânsito, principalmente em horários mais movimentados. **CBN Recife**, 2018. Disponível em: <http://www.cbnrecife.com/noticia/vereadores-discutem-a-retirada-do-canteiro-central-da-ponte-do-pina>. Acesso em: 30 jun. 2018. Não paginado.

COELHO, B. *et al.* **Coesão afetiva e moral das famílias em situação de risco da área beira-mar de Brasília Teimosa**. Monografia (Curso de Serviço Social) - Universidade Católica de Pernambuco. Recife, 2001. 90f.

COELHO, M. T. M. **Avaliação da eficácia da lei de uso e ocupação do solo em São Luís: o caso da Lagoa da Jansen**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano). Curso de pós-graduação *Stricto-Sensu*. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2002. 151f.

COLAÇO, P. M. P. L. **Critérios para o planeamento de equipamentos de saúde** - Análise de caso de estudo no contexto urbano da AML. Dissertação de mestrado. Lisboa, Universidade de Lisboa, 2011.

CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA - CONFEA. Assistência técnica pública e gratuita. **CONFEA**, 2019. Disponível em: <http://www.confea.org.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=1180>. Acesso em: 2 abr. 2019.

CORREA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1979.

COUTO, A. Instagram - **Coutophoto**, 2018.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 2009.

CURVELO-MATOS, H. R. **Análise Toponímica de 81 Nomes De Bairros de São Luís/Ma**. Tese de Doutorado pela Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2014.

D'ABEVILLE, C. **História da Missão dos Padres Capuchinhos na Ilha do Maranhão e terras circunvizinhas (1632)**. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1975.

- D'EÇA, M. A. **Monumento a Bandeira Tribuzzi vira abrigo de sem-tetos...** São Luís, 2012. Disponível em: <https://www.marcoareliodeca.com.br/2012/05/18/monumento-a-bandeira-tribuzzi-vira-abrigo-de-sem-tetos/>. Acesso em: 21 maio 2017.
- DREUX, V. P. **Uma avaliação da legislação urbanística na provisão de equipamentos urbanos, serviços e áreas de lazer em conjuntos habitacionais.** Dissertação de Mestrado. Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2004.
- DUARTE, R. X. **Caracterização morfo-sedimentológica e evolução de curto e médio prazo das praias do Pina, Boa Viagem e Piedade, Recife/Jaboatão dos Guararapes - Pe.** (Dissertação de Mestrado em Geologia) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2002.
- DUDZINSKA, E. **Subsídios para localização dos equipamentos de ensino público na cidade de Palamas - TO.** Dissertação de Mestrado. Brasília, Universidade de Brasília. 2009.
- ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra.** Porto: Apontamentos, 1975.
- EVAL & GO. Inquérito - Morador da Ilhinha Caracterização socioeconômica dos residentes. **App evalandgo.com.** Disponível em: <https://app.evalandgo.com/s/?id=JTk2bSU5OWkIOUIIqjI=&a=JTk1cSU5N2wIOUMIQUY=>. Acesso em: 12 fev. 2018. Não paginado.
- FÁBIO, A. C. Por que São Luís, no Maranhão, é a 'Jamaica brasileira'. **Nexo**, 2016. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/reportagem/2016/03/26/Por-que-S%C3%A3o-Lu%C3%ADs-no-Maranh%C3%A3o-%C3%A9-a-%E2%80%98Jamaica-brasileira%E2%80%99>. Acesso em: 20 jun. 2018.
- FARIAS, H. J. A. T. L. **La Casa: Experimento y matriz: La Casa de Ofir (1958), de Fernando Távora, y la Casa de Vila Viçosa (1962), de Nuno Portas y Nuno Teotónio Pereira, en el proceso de revisión crítica de la arquitectura moderna en Portugal.** Thesis (Doctoral), E.T.S. Arquitectura (UPM), 2011.
- FERNANDES, A. S. **Zeis e Moradia: uma alternativa formosa para Brasília Teimosa?** Dissertação Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco: CCSA. Recife, 2010. 157f.
- FERNANDES, H. C. **Administrações maranhenses: 1822 - 1929.** 2. ed. São Luís: Instituto Geia, 2003.
- FOLHA PE. Economia - Salário mínimo ideal seria de R\$ 3.856,23. **Folha de Pernambuco**, 2017. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/economia/economia/economia/2017/01/05/NWS,12952,10,550,ECONOMIA,2373-SALARIO-MINIMO-IDEAL-SERIA-856.aspx>. Acesso em: 10 dez. 2017.
- FONSECA, I. A. Z. **Uma Revisão dos IEA/RIMA sobre Manguezais.** Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental) - Ciência Ambiental, University of São Paulo, São Paulo, 1995. 82f. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/90/90131/tde-23112011-143025/publico/lzabelZimmermannFonseca.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2017.
- FREIRE, K. **Onde o reggae é lei.** São Luís: EDUFMA, 2013.

FURTADO, L. Justiça proíbe novas construções na Pensínsula da Ponta D'Areia. **O Imparcial**, 2017. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/noticias/2017/09/justica-proibe-novas-construcoes-na-peninsula-da-ponta-dareia/>. Acesso em: 21 jul. 2018.

G1-MA. Pesquisa aponta que praia da Ponta D'areia recebe poluição da Lagoa da Jansen. **Portal G1 - MA**, 2018. Disponível em: <http://g1.globo.com/ma/maranhao/jmtv-2edicao/videos/t/edicoes/v/pesquisa-aponta-que-praia-da-ponta-dareia-recebe-poluicao-da-lagoa-da-jansen/6652128/>. Acesso em: 21 jun. 2018.

GAETA, A. C. Gerenciamento dos shoppings centers e transformação do espaço urbano: um olhar antropológico. In: PINTAUDI, S. M.; FRÚGOLI JÚNIOR, F. (Org.) **Shoppings centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: Editora Unesp, 1992. p. 67-93.

GAIOSO, R. J. S. **Compêndio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão (1818)**. 2 ed. Rio de Janeiro: Ed. Livro do Mundo Inteiro, 1970.

GASPAR, L. **Brasília Teimosa**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, 2009. Disponível em: <http://www.fundaj.gov.br/notitia/servlet/newstorm.ns.presentation.NavigationServlet?publicationCode=16&pageCode=299&textCode=7165&date=currentDate>. Acesso em: 5 jul. 2017.

GOHN, M. G. 1982. **Reivindicações populares urbanas**. São Paulo: Cortez, 1999.

GOOGLE EARTH, 2015. Disponível em: <https://goo.gl/maps/rtWyKRogDF92>. Acesso em: 21 out. 2017. Não paginado.

GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO. Teatro Arthur Azevedo celebra 196 anos de arte, cultura e lazer. Teatro Arthur Azevedo. **Blog Oficial do Governo do Estado do Maranhão**, 2013. Disponível em: <http://governoma.blogspot.com.br/search?q=teatro+arthur+azevedo>. Acesso em: 15 jun. 2018.

GOVERNO DO MARANHÃO. Mais de 1.300 famílias de São Luís serão beneficiadas com programa habitacional. São Luís, 2016. Disponível em: <http://www.ma.gov.br/mais-de-1-300-familias-de-sao-luis-serao-beneficiadas-com-programa-habitacional/>. Acesso em: 20 set. 2018. Não paginado.

GRUPAMENTO DE BOMBEIROS MARÍTIMO - GBMar. Histórico do Forte Santo Antonio. **GBMar**, 2010. Disponível em: <http://gbmarmar.blogspot.com/2010/10/historico-do-forte-santo-antonio.html>. Acesso em: 12 jul. 2018. Não paginado.

GRZYBOWSKI, L. **Brasília Teimosa: projeto escola Z-1**. Recife: Ed. Liber, 1989.

HARRIS, R. Residential Segregation and Class Formation in the Capitalist City: a Review and Directions for Research. **Progress in Human Geography**, v. 8, n. 1, 1984. Disponível em: <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/030913258400800102>. Acesso em: 13 jul. 2018.

HARVEY, D. Class Structure in a Capitalist Society and the Theory of Residential Differentiation. In: PEEL, R. F.; CHISHOLM, M.; HAGGETT, P. **Processes in Physical and Human Geography**. Londres: Heinemann, 1975. p. 74-135.

HELAL, M. **Aumento de ocupações irregulares provenientes da região da Ilhinha em direção à Península**. Fotos de drone. São Luís, 2017.

HOYT, H. The Pattern of Movement of Residential Rental Neighborhood. *In*: MAYER, H. M.; KOHN, C. F. **Readings in Urban Geography**. Chicago: The University of Chicago Press, 1958. p. 17-39.

IBGE - **INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA**. Instituto da Cidade. 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 out. 2015. Não paginado.

INFOMONEY. 2019. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/>. Acesso em: 21 jan. 2019.

JORNAL A TARDE. Porto tem público fiel e diversificado. Salvador, 10 de janeiro de 1999.

_____. Territorialização dos ambulantes nas praias de Salvador. Caderno 1, p. 10. Salvador, 30 de dezembro de 2002.

JORNAL PEQUENO. MA é um dos piores estados nos índices sociais do país. **Jornal Nacional**, 2014. Disponível em: <https://jornalpequeno.com.br/2014/01/16/ma-e-um-dos-piores-estados-nos-indices-sociais-pais/>. Acesso em: 13 jun. 2018. Não paginado.

KATZ, D. **Configurações espaciais da interface entre os habitantes e a natureza da cidade**: o caso da favela de Paraisópolis. Dissertação de Mestrado - Curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade São Judas Tadeu. São Paulo, 2008. 156f.

LANDIM, P. C. **Desenho de paisagem urbana**: as cidades do interior paulista. 1. ed. São Paulo: Universidade Estadual de São Paulo, 2003.

LAY, M. C. D.; REIS, A. T. L. Satisfação e comportamento do usuário como critérios de avaliação pós-ocupação da unidade e do conjunto habitacional. *In*: **Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído**. São Paulo, SP. 1993. v. 2, p. 903-912.

LEMOS, S.; ANDE, E. **Arte Bizantina**. Ed.1. São Paulo: Instituto Callis, 2013.

LIMA, R. S. **Bases para uma metodologia de apoio à decisão para serviços de educação e saúde sob a ótica dos transportes**. Tese de doutorado. São Carlos, Universidade de São Paulo, 2003.

LITERATURA DIGITAL. 2018. Disponível em: <https://www.literaturabrasileira.ufsc.br/autores/?id=7097>. Acesso em: 2 jul. 2018.

LOJKINE, J. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

LONGUI, L. E. **A macrozona de qualificação e os instrumentos do Estado da cidade**: o caso Ilhinha. Monografia do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão. São Luís: UEMA, 2007.

LOPES, R. **Uma região tropical**. 2. ed. Rio de Janeiro: Fon-Fon e Seleta, 1970.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1980.

MACEDO, J. A. B. **Águas & Águas**. Belo Horizonte: CRQ-Mg, 2001.

MACHADO, E. Figura da visão aérea da Península. Eduardo Machado - Diretor - **EMDrone**, 2017. Disponível em: <https://i.pinimg.com/originals/2d/19/34/2d1934a584efe3dd654c6d75420f2433.jpg>. Acesso em: 20 ago. 2017. Não paginado.

MACHADO, R. O Estado de S. Paulo. Moradores levam 1 hora para sair do Morumbi e solução ficará pela metade - Avenida Perimetral será aberta só no trecho de Paraisópolis; no final dela, motorista terá de voltar à Giovanni Gronchi ou à Morumbi. **Estadão**, [20--?]. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,moradores-levam-1-hora-para-sair-do-morumbi-e-solucao-ficara-pela-metade-imp-,553575>. Acesso em: 10 dez. 2017.

MAIA, C. E. S. **Segregação Residencial Urbana** (Análise Teórica e Síntese Comparativa entre as perspectivas Positivista e Marxista). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1994. 157f.

MARANHÃO - Secretaria de Planejamento. **Plano Diretor de São Luís, SIOGE**. 2ª ed. São Luís, 1977.

_____. Secretaria de Coordenação e Planejamento. **Perfil do Aglomerado Urbano da Ilha de São Luís**. Perfil do Aglomerado Urbano da Ilha de São Luís; Síntese. São Luís, 1983.

_____. **Decreto nº 4.878 de 23 de junho de 1988**. Transforma a “Lagoa da Jansen” em parque ecológico e dá outras providências. Palácio do Governo do Estado do Maranhão, São Luís, 1988, 167º da Independência e 100º da República. Disponível em: https://documentacao.socioambiental.org/ato_normativo/UC/310_20100823_161828.pdf. Acesso em: 5 jul. 2017.

MARANHÃO. Ações do Governo - Câmara Municipal concede medalha de mérito para presidente da AGEM. **Agência de notícias**, 2018. Disponível em: <http://www.ma.gov.br/agenciadenoticias/gestao/camara-municipal-concede-medalha-de-merito-para-presidente-da-agem>. Acesso em: 25 dez. 2018.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Metodologia científica**. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 2009.

MARQUES, C. A. **Habitação: da indústria à fábrica da cidade**. Lisboa: Editora Caleidoscópio, 2012.

MARQUES, C. A. **Dicionário histórico e geográfico da província do Maranhão (1870)**. Rio de Janeiro: Cia Editora Fon-Fon e Seleta, 1970.

MEIRELES, M. M. **História do Maranhão**. 2ª ed. São Luís: Fundação Cultural do Maranhão, 1980.

_____. **França Equinocial**. 2. Ed. São Luís: SECMA, 1982.

MELO, A. M. F. *et al.* **A visão da luta de classe na questão do uso e posse de terra**: Brasília Teimosa, Chão de Estrelas, Acampados do Engenho Pitanga. Monografia (Curso de Serviço Social) - Universidade Católica de Pernambuco, Recife, 1986. 102f.

MERGHOUB, A. **Le Parc de La Villette est-il facteur d'intégration des populations étrangères de proximité?** Paris: Parc et Grand Halle de La Villette, 1993.

MESQUITA, R. R. **Plano de expansão da cidade de São Luís**. Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Maranhão - DER - MA, 1958.

MONGIN, O. **A condição urbana**: a cidade na era da globalização. Trad. Letícia Martins de Andrade. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

MONTEIRO, L. C. C. **Percepção ambiental dos usuários de uma laguna urbana impactada durante a sua revitalização pelo poder público**: Bases para uma educação ambiental. Monografia (Graduação em Ciências Biológicas) - UFMA - São Luís, 2001.

MORAES, F. A.; GOUDARD, B.; OLIVEIRA, R. Reflexões sobre a cidade, seus equipamentos urbanos e a influência destes na qualidade de vida da população. **Revista Internacional Interdisciplinar INTHERthesis**, v. 5, n. 2. Doutorado interdisciplinar em Ciências Humanas, UFSC. 2008.

MORAES, J. **Guia de São Luís**. São Luís: Edições Legenda, 1995.

MOREIRA, M.; HOLLANDA, D. A localização de escolas na visão global e integrada para um processo de planejamento de rede escolar. *In*: **16º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP**. Anais. 2007.

MURARO, C. Edifício Wilton Paes de Almeida: prédio que desabou em SP foi projetado na década de 1960 e era patrimônio histórico. **G1** - São Paulo, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/edificio-wilton-paes-de-almeida-predio-que-desabou-em-sp-foi-projetado-na-decada-de-1960-e-era-patrimonio-historico.ghtml>. Acesso em: 17 jul. 2017. Não paginado.

NUNES, F. S. **Avaliação ambiental da orla marítima de Brasília Teimosa, Pina-PE, em paralelo com a obra de reurbanização, através do monitoramento da fauna e flora associada aos recifes**. Monografia (Especialização em Ambientes Aquáticos) - Universidade Católica de Pernambuco, Recife, 2004. 68f.

O ESTADOMA.COM. Espigão Costeiro. Areia invade o Espigão Costeiro da Ponta d'Areia. **Imirante**, 2015. Disponível em: <https://imirante.com/oestadoma/noticias/2015/12/28/areia-invade-o-espigao-costeiro-da-ponta-dundefinedareia/>. Acesso em: 13 jul. 2018.

_____. Arquitetura e urbanismo de São Luís no século XX são analisados. **Imirante**, 2017. Disponível em: <http://imirante.com/mobile/oestadoma/noticias/2017/01/11/arquitetura-e-urbanismo-de-sao-luis-no-seculo-xx-sao-analisados.shtml>. Acesso em: 13 jul. 2018.

OKAMOTO, J. **Percepção ambiental e comportamento**: visão holística da percepção ambiental na arquitetura e na comunidade. São Paulo: Editora Mackenzie, 2002.

OLIVEIRA, C. T. **Requalificação da extremidade da Ponta d'areia São Luís/MA**. (Graduação no Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2011. 128f.

ORNSTEIN, S; BRUNA, G; ROMÉRO, M. **Ambiente Construído e comportamento**. São Paulo: Nobel: FAUUSP: FUPAM, 1995.

PAULRAJ, K. D. **Jamaica Brasileira**: The Politics Of Reggae In São Luís, Brazil, 1968-2010. Tese de Doutorado. M.A. In History, University of Pittsburgh, 2013.

PARK, R. E.; BURGESS, E. W. **Introduction to the Science of Sociology**. Illinois (USA): The University of Chicago Press, Chicago, 1921. Disponível em: <http://www.archive.org/details/IntroductionToTheScienceOfSociology>. Acesso em: 21 jan. 2016.

PEDRO, J. B.; BOUERI, J. J. (Coord.). **Qualidade espacial e funcional da habitação**. Cadernos Edifícios n.º 7. Lisboa: LNEC, 2012. 180 p.

PEREIRA, M. R. S.; ALCANTARA JR., J. O. A mobilidade e a expansão territorial na cidade de São Luís, MA: um novo paradigma social na ocupação do espaço urbano. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 19, n. 40. 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962017000300977&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 20 jul. 2018. Não paginado.

PEREIRA, O. **História do Pina**. 2010. Disponível em: <http://praiadopina.blogspot.com.br/2010/07/historias-do-pina.html>. Acesso em: 10 ago. 2017.

PERNOUD, R. **Luz sobre a Idade Média**. Ed.1. Lisboa: Europa-América, 1997.

PINTO, D. Começam as obras de urbanização do Espigão Costeiro da Ponta d'Areia - Segundo a Sinfra, a área deverá ser transformada em ponto turístico. Intervenções já trazem benefícios para o local que sofria com a erosão. **G1 Maranhão**, 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2013/03/comecam-obras-de-urbanizacao-do-espigao-costeiro-da-ponta-dareia.html>. Acesso em: 23. ago. 2017. Não paginado.

PLANTIER, F. V. C. A. **Desenvolvimento de habitações sociais no Brasil**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa, 2012. 127f.

POCHMANN, M. *et al.* (Orgs.). **Atlas da exclusão social: agenda não liberal da inclusão social no Brasil**. São Paulo: Cortez, 2005. 162f.

PORTAL G1 - SP. Entenda a proposta de revisão da lei de zoneamento em São Paulo. **Portal G1 SP**, 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/07/entenda-proposta-de-revisao-da-lei-de-zoneamento-em-sao-paulo.html>. Acesso em: 20 jun. 2018. Não paginado.

PORTAS, N. Funções e exigências de áreas da habitação. *In: Informação Técnica* - Edifícios, n. 4. Laboratório Nacional de Engenharia Civil - LNEC. Lisboa, 2006.

PORTOS MA - SÃO LUÍS ANTIGA - Algumas imagens de uma velha (e linda) quatrocentona. **Portos MA**, [19--?]. Disponível em: <http://www.portosma.com.br/fotos/antigas/index.php>. Acesso em: 13 mai. 2018.

PRADO, B. **Paisagem urbana de São Luís: transformação das formas e arranjos naturais na Ponta D'areia**. 1 ed. São Luís, 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Infraestrutura Urbana e Obras, 2017. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/>. Acesso em: 10 ago. 2017. Não paginado.

PREFEITURA DO RECIFE - **O Recife sem palafitas**. 2008. Disponível em: <http://www.recife.pe.gov.br/especiais/recifesempalafitas/brasil.php>. Acesso em: 16 jul. 2017. Não paginado.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS. **Plano de transporte e Desenvolvimento da Cidade - Plano Diretor**. PMSL. São Luís, 1975.

PRESTAÇÃO DE CONTAS - Terezinha da Paulina. Gravura que ilustra o livro de Caspar Barlaeus (BARLAEUS - 1647), estampa nº 52. Exemplar pertencente à Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, **Sudoestesp**, [19--?]. Disponível em: <http://www.sudoestesp.com.br/file/colecao-imagens-periodo-colonial-maranhao/675/>. Acesso em: 13 mai. 2018.

PRÉTECEILLE, E. "Comment analyser la ségrégation sociale?". **Études foncières**, n. 98, 2002.

RAMOS, P. **Relatório apresentado pelo Dr. Paulo Martins de Souza Ramos, ao Presidente Sr. Dr. Getúlio Vargas**. São Luís: Imprensa Oficial, 1940.

RECIFE. **Programa melhorias urbanas**: Projeto Cura Beira-Mar. Prefeitura da cidade do Recife/Empresa de Urbanização do Recife, 1988.

_____. **Lei n.º 17.511 de 29 de dezembro de 2008**. Promove a revisão do Plano Diretor do município do Recife. Recife, 2008. Disponível em: <https://www.leismunicipais.com.br/a/pe/r/recife/lei-ordinaria/2008/1751/17511/lei-ordinaria-n-17511-2008-promove-a-revisao-do-plano-diretor-do-municipio-do-recife.html>. Acesso em: 10 out. 2016. Não paginado.

REIS, J. J. Aprender a raça. **Veja - edição especial 25 anos**: reflexões para o futuro. São Paulo, 1993.

REVISTA MANCHETE. **Edição Comemorativa 25 Anos**. Bloch Editores, 1977. 463f.

RHEINGANTZ, P. A. *et al.* **Observando a qualidade do lugar: procedimentos para a avaliação pós-ocupação**. [livro eletrônico] Rio de Janeiro: Proarq | FAU-UFRJ, 2009.

RIBEIRO JÚNIOR, J. R. B. **Formação do espaço urbano de São Luís: 1612-1991**. São Luís: FUNC, 1999.

RIZZO, M. La Villette, museu de tecnologia e diversidade cultural. **Clic RBS**, 2012. Disponível em: <http://wp.clicrbs.com.br/viajandocomarte/2012/07/04/la-villette-museu-de-tecnologia-e-diversidade-cultural/?topo=77,1,1,,77>. Acesso em: 13 abr. 2018. Não paginado.

RODRIGUES, C. S. V.; LIMA, J. M.; SILVA, L. D. C. **O trabalho e a sociabilidade das famílias relocadas de Brasília Teimosa para o conjunto habitacional casarão do Cordeiro**. Monografia (Curso de Serviço Social) - Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2007. 87f.

RODRIGUES, D. Educação Inclusiva: as boas e as más notícias. *In*: RODRIGUES, D. (Org.). **Perspectivas sobre a Inclusão**: da Educação à Sociedade. Porto: Editora Porto, 2003.

ROLNIK, R. Territórios em conflito. São Paulo: espaço, história e política. São Paulo, Três Estrelas, 2017.

SACCONI, L. A. **Grande dicionário Sacconi**: da língua portuguesa: comentado, crítico e enciclopédico. São Paulo: Nova Geração, 2010.

SANTOS, I. M. C. **Homem do mar, homem de fé**: o catolicismo popular como manifestação simbólica de luta, resistência e teimosia dos pescadores artesanais de Brasília Teimosa. Dissertação (Mestrado em Ciência da Religião) - Universidade Católica de Pernambuco, Pernambuco, 2011. 97f.

SÃO LUÍS. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor**. São Luís, 1971.

_____. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor**. São Luís, 1992.

_____. MARANHÃO - Brasil. **Lei nº 4.669, de 11 de outubro de 2006**. Dispõe sobre o Plano Diretor do município de São Luís e dá outras providências. São Luís, 11 de outubro de 2006. Disponível em: <http://www.gepfs.ufma.br/legurb/LEI%204669.pdf>. Acesso em: 02 set. 2015.

_____. Ilha do Maranhão e Alcântara: guia de arquitetura e paisagem. Ed. Bilingue. **Sevilla**: Consejería de Obras Pública y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 2008. Disponível em: http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/arquitectura/fomento/guias_arquitectura/adjuntos_ga/Guia_Sao_Luis_e.pdf. Acesso em: 10 jun. 2016.

SÃO PAULO. Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**: lei municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014; texto da lei ilustrado. São Paulo: PMSP, 2015.

SCHAFER, K. L. **Forma urbana e equipamentos comunitários como referenciais na elaboração de projetos urbanísticos**: o caso de Navegantes, SC. Dissertação de Mestrado. UFSC: Florianópolis, 2012. 275 p.

SCHULER, C. A. B., *et al.* Evolução Espaço Temporal da ZEIS Brasília Teimosa-Recife/PE: Avaliação por Fotointerpretação e Verdade Terrestre. In: 6º Congresso Brasileiro de Cadastro Técnico Multifinalitário e Gestão Territorial. **Anais**. Goiânia, 2004.

SEABRA, O. A insurreição do uso. In: MARTINS, J. S. (org.). **Henri Lefebvre e o Retorno à Dialética**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1996. p. 71-86.

SERPA, A. Espaço público e acessibilidade: notas para uma abordagem geográfica. **GEOUSP - Espaço e Tempo**: São Paulo, 2004, nº 15. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123865>. Acesso em: 13 jul. 2018.

_____. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SILVA, A. S. **Percepção Ambiental de Frequentadores e Estudo dos Impactos do Parque Ecológico Laguna da Jansen, Município de São Luís, Ma**. Artigo no III Congresso Brasileiro de Gestão Ambiental Goiânia/GO, 2012.

SILVA, C. F. Intervenção urbana e uso do solo na Zona Sul do Recife: análise sobre as transformações urbanas dos bairros do Pina e Boa Viagem. **Caderno de Geografia**, v. 26, p. 01-298, 2016.

SILVA, M. A.; ALCIDES, M. M.; JARDIM, A. M. A Casa de Taipa no Litoral Sul de Alagoas: Registros Escritos e Visuais. **DigitAR - Revista Digital de Arqueologia, Arquitetura e Artes**, 2012. 7f. Disponível em: <http://impactum-journals.uc.pt/digitar/article/view/1422>. Acesso em: 21 jul. 2017.

SILVA, O. P. **Pina**: povo, cultura, memória. Olinda: Centro de Cultura Luís Freire, 1990.

SILVA, S. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. 6 ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1985.

SINGER, P. I. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Nacional, 1974.

_____. **Economia política da urbanização**. 11. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

SJOBERG, G. **The Pre-Industrial City: Past and Present**. New York: The Free Press, 1960.

SMITH, N. **Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space**. Oxford: Basil Blackwell, 1990.

SOARES, A. M. D. M.; LUNA, L. G. P.; MACEDO, L. Q. S. **A desconstrução do mito da favela: um estudo de caso em Brasília Teimosa - PE**. Monografia (Curso de Turismo) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2006. 90f.

SPTrans. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/>. Acesso em: 30 jun. 2018. Não paginado.

TEIXEIRA, M. C. **A Forma da Cidade de Origem Portuguesa**. UNESP. Imprensa Oficial, São Paulo, 2012.

TIMMS, D. **El mosaico urbano**. Hacia una teoría de la diferenciación residencial. Madrid: I.E.A.L., 1971.

TUCCI, P. A. The Handy Geography Answer Book. **Visible Ink Press**, 2016. Disponível em: https://books.google.com.br/books?hl=pt-PT&lr=&id=9ZW6DAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=The+Handy+Geography+Answer+Book,+Paul+A.+Tucci,+Matthew+T.+Rosenberg.+Paperback,+2nd+Edition,+416+pages.+Published+April+1st+2009+by+Visible+Ink+Press.+&ots=q79Q95ZmmC&sig=IFj2kZFgop2HywvMloh_TMZYc3M. Acesso em: 19 jul. 2017.

TV BRASÍLIA TEIMOSA. Bairro de Brasília Teimosa. **Tv Brasília Teimosa**, 2017. Disponível em: <https://tvbrasiliateimosa.blogspot.com/2017/06/documentario-praia-do-uraco-da-velha.html>. Acesso em: 13 jul. 2018. Não paginado.

UDRY, J. R. Increasing Scale and Spatial Differentiation: New Tests of Two Theories from Shevky and Bell. **Social Forces**, v. 42, n. 4, 1964. Disponível em: <https://academic.oup.com/sf/article-abstract/42/4/403/2227457>. Acesso em: 21 maio 2018.

VALLE, C. Paraisópolis só tem cinco linhas de ônibus. **Agora São Paulo**, 2011. Disponível em: <http://www.agora.uol.com.br/saopaulo/ult10103u914083.shtml>. Acesso em: 30 jun. 2018. Não paginado.

VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. **A cidade contemporânea: segregação espacial**. 1ª ed. 1ª reimpr. São Paulo: Contexto, 2016.

VIEIRA, M. L. Paisagem urbana e rural. In: **Encontro sobre o Estudo da Paisagem** (p. 87-88, Cadernos Paisagem/ Paisagens). Rio Claro: UNESP. 1998.

VIEIRA, T. Originalmente publicado da revista ZUM #3, em dezembro de 2012. **Tuca Vieira**, 2012. Disponível em: <http://www.tucavieira.com.br/A-foto-da-favela-de-Paraisopolis>. Acesso em: 21 jun. 2018.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 1ª ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

_____. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. 1ª ed. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

- VILLELA, S. Mobilidade é um dos desafios do próximo prefeito do Recife. **Agência Brasil**, Recife. 2016. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2016-09/mobilidade-e-um-dos-desafios-do-proximo-prefeito-do-recife>. Acesso em: 20 jun. 2018.
- VIVA MARANHÃO SUSTENTÁVEL deve reunir 15 mil pessoas na Lagoa - Evento será realizado na Lagoa da Jansen, nos dias 15 e 16 de dezembro. Ação propõe reflexão sobre a sustentabilidade. **Portal G1-MA**, 2012. Disponível em: <http://revistaagitorio.com.br/dia-das-criancas-museu-do-amanha-promove-programacao-especial-de-12-a-15-de-outubro>. Acesso em: 15 abr. 2018. Não paginado.
- VIVEIROS, J. **História do Comércio do Maranhão (1612-1895)**. São Luís: Associação Comercial, 1954.
- WENER, R. Advances in Evaluation of the Built Environment. *In*: **EDRA 19**, Washington, 1988, p. 287-313.
- ZEISEL, J. *Inquiry by Design. Tools for Environment - behavior research*. Cambridge: Cambridge University.
- WORLD, M. **História do bairro Morumbi de São Paulo**. Artigo publicado em 23 de julho de 2013. Disponível em: <http://socialprojectunitedkingdom.blogspot.com.br/2013/07/historia-do-bairro-morumbi-de-sao-paulo.html>. Acesso em: 12 set. 2017.
- YUJNOVSKY, O. **La estructura interna de la ciudad: el caso latinoamericano**. Buenos Aires: Siap, 1971.
- ZABALBEASCOA, A. **Tudo sobre a casa**. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.



APÊNDICE A - INQUÉRITO - MORADOR DA PENÍNSULA
CARACTERIZAÇÃO SÓCIO-ECONÔMICA DOS RESIDENTES E LOCALIZAÇÃO

Atenção:

- Esclarecer o que pretende o entrevistador e o objetivo da entrevista;
- Assegurar a confidencialidade do entrevistado e de suas respostas;
- Evitar influenciar as respostas pela entonação ou destaque oral das palavras;
- Apresentar uma questão de cada vez.

Dados socioeconômicos do proprietário da Península

Sexo: M F

Idade: 18 a 29 anos 30 a 59 anos Mais de 60 anos

Escolaridade: 1 Grau Completo 1 Grau Incompleto
 2 Grau Completo 2 Grau Incompleto
 Nível Superior Analfabeto
 Semianalfabeto Pós-graduado

Estado civil: Solteiro Casado
 Viúvo Divorciado
 Outros

Filhos: Sim Não Quantos? _____

Setor de atividade profissional: _____

Mora na Península há quanto tempo:

Menos de 1 ano Entre 5 e 10 anos
 Entre 10 e 20 anos Entre 20 e 30 anos
 Não lembro

Endereço: _____

Dados referentes ao conjunto familiar – Península

Número de pessoas que vivem na residência:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Sozinho | <input type="checkbox"/> 2 pessoas |
| <input type="checkbox"/> 3 pessoas | <input type="checkbox"/> 4 a 5 pessoas |
| <input type="checkbox"/> entre 5 e 08 pessoas | <input type="checkbox"/> Mais de 08 pessoas |

Profissão: _____

Rendimento familiar mensal:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Até 1 salário mínimo | <input type="checkbox"/> Entre 1 e 2 sl. mínimo |
| <input type="checkbox"/> Entre 2 e 3 sl. mínimo | <input type="checkbox"/> Entre 3 e 5 sl. mínimo |
| <input type="checkbox"/> Entre 5 e 10 sl. Mínimo | <input type="checkbox"/> Mais de 10 sl. Mínimo |

Perguntas ao morador da Península

1. O que você espera de um projeto arquitetônico residencial?

2. No seu ponto de vista qual o principal compartimento de uma habitação? A mais necessária. Por quê?

3. Quais seus anseios, desejos em relação à sua moradia? (eu gostaria que fosse...)

4. O que você entende de “espaço público” ? Você usa algum? Com que frequência?

5. Quais seus anseios em relação ao espaço público? (eu gostaria que fosse...)

6. Você frequenta o espaço coletivo do seu prédio? Qual o peso da “área de lazer” na compra de seu apartamento?

7. Como você se sente em relação à segurança ao seu bairro vizinho - a Ilhinha?

8. Você imagina um espaço público sendo utilizado para os dois lados (Península e Ilhinha)? Caso afirmativo como você imagina?

9. Faça uma descrição da "PENÍNSULA IDEAL". (leve em consideração os espaços públicos, a praia, o mangue, etc.)



APÊNDICE B - INQUÉRITO - MORADOR DA ILHINHA
CARACTERIZAÇÃO SÓCIO-ECONÔMICA DOS RESIDENTES E LOCALIZAÇÃO

Atenção:

- Esclarecer o que pretende o entrevistador e o objetivo da entrevista;
- Assegurar a confidencialidade do entrevistado e de suas respostas;
- Evitar influenciar as respostas pela entonação ou destaque oral das palavras;
- Apresentar uma questão de cada vez.

Dados socioeconômicos do proprietário da Ilhinha

Sexo: () M () F

Idade: () 18 a 29 anos () 30 a 59 anos () Mais de 60 anos

Escolaridade: () 1 Grau Completo () 1 Grau Incompleto
 () 2 Grau Completo () 2 Grau Incompleto
 () Nível Superior () Analfabeto
 () Semianalfabeto () Pós-graduado

Estado civil: () Solteiro () Casado
 () Viúvo () Divorciado
 () Outros

Filhos: () Sim () Não Quantos? _____

Setor de atividade profissional: _____

Mora na comunidade há quanto tempo:

() Menos de 1 ano () Entre 5 e 10 anos
 () Entre 10 e 20 anos () Entre 20 e 30 anos
 () Não lembro

Endereço: _____

Dados referentes ao conjunto familiar - Ilhinha

Número de pessoas que vivem na residência:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Sozinho | <input type="checkbox"/> 2 pessoas |
| <input type="checkbox"/> 3 pessoas | <input type="checkbox"/> 4 a 5 pessoas |
| <input type="checkbox"/> entre 5 e 08 pessoas | <input type="checkbox"/> Mais de 08 pessoas |

Profissão: _____

Rendimento familiar mensal:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Até 1 salário mínimo | <input type="checkbox"/> Entre 1 e 2 sl. mínimo |
| <input type="checkbox"/> Entre 2 e 3 sl. mínimo | <input type="checkbox"/> Entre 3 e 5 sl. mínimo |
| <input type="checkbox"/> Entre 5 e 10 sl. mínimo | <input type="checkbox"/> Mais de 10 sl. Mínimo |

Perguntas ao morador da Ilhinha

1. O que você espera de um projeto arquitetônico residencial?

2. No seu ponto de vista qual o principal compartimento de uma habitação? A mais necessária. Por quê?

3. Você compreende o que é morar em um Condomínio Fechado? Explique.

4. Você gostaria de morar em um condomínio fechado? Por quê?

5. Quais seus anseios, desejos em relação à sua moradia? (eu gostaria que fosse...)

6. O que você entende de "espaço público"? Você usa algum? Com que frequência?

7. *Quais seus anseios em relação ao espaço público? (eu gostaria que fosse...)*

8. *Você se sente marginalizado em relação aos moradores da sua área vizinha - a Península?*

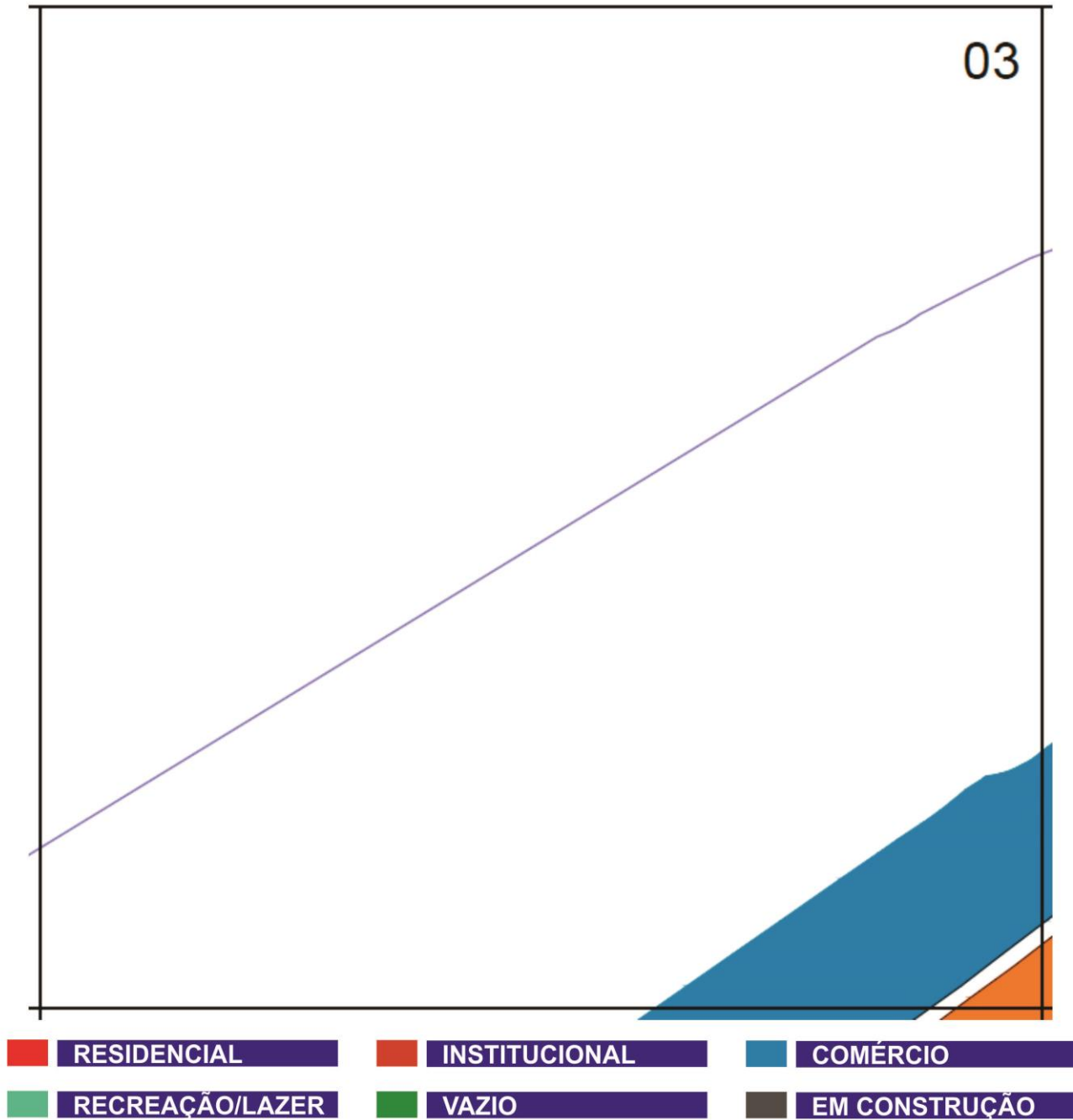
9. *Você imagina um espaço público sendo utilizado para os dois lados (Península e Ilhinha)? Caso afirmativo como você imagina?*

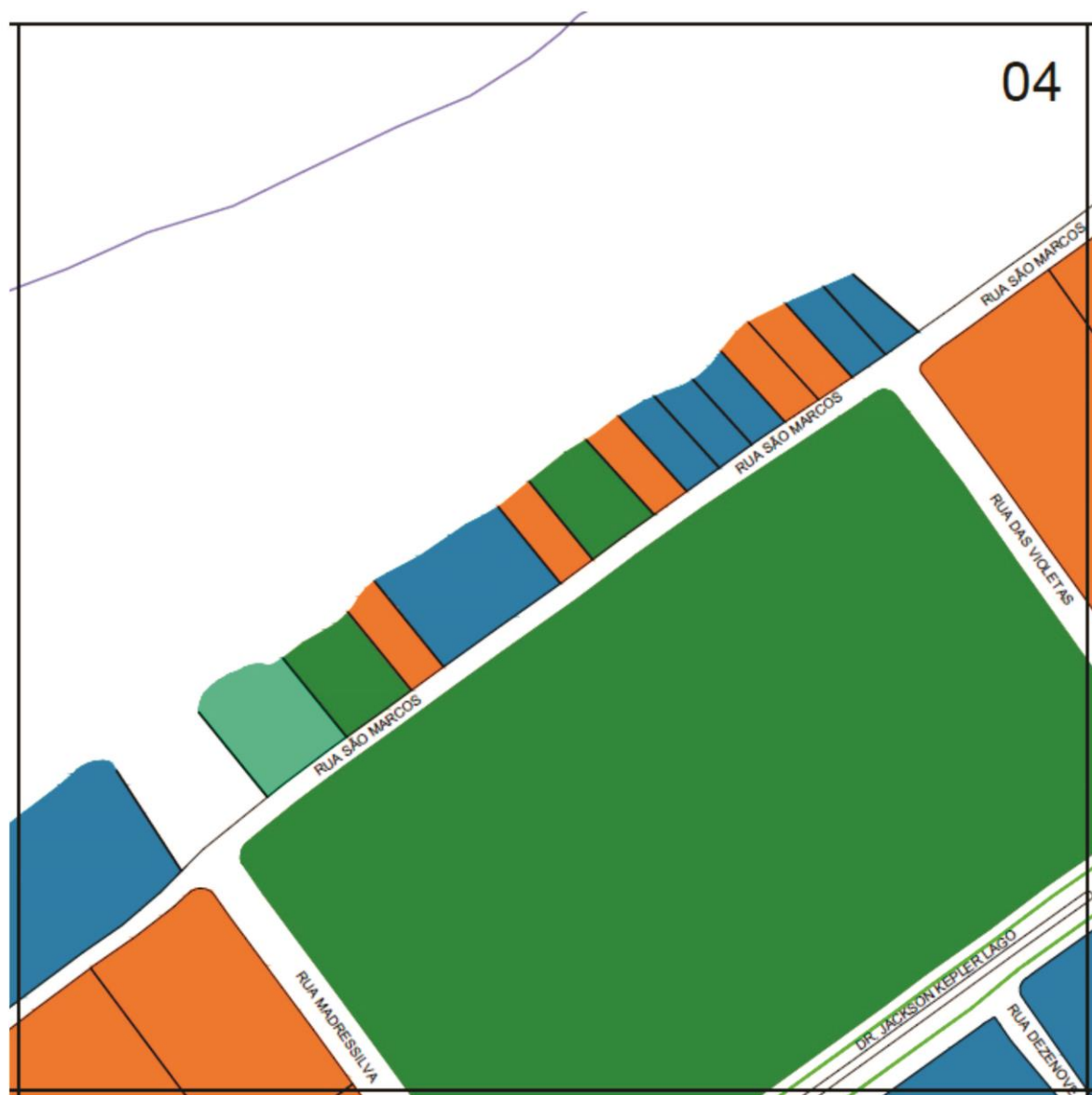
10. *Faça uma descrição da "ILHINHA IDEAL". (leve em consideração os espaços públicos, a praia, o*

APÊNDICE C - DESENHO URBANO ATUALIZADO DA PENÍNSULA EM QUADRANTES

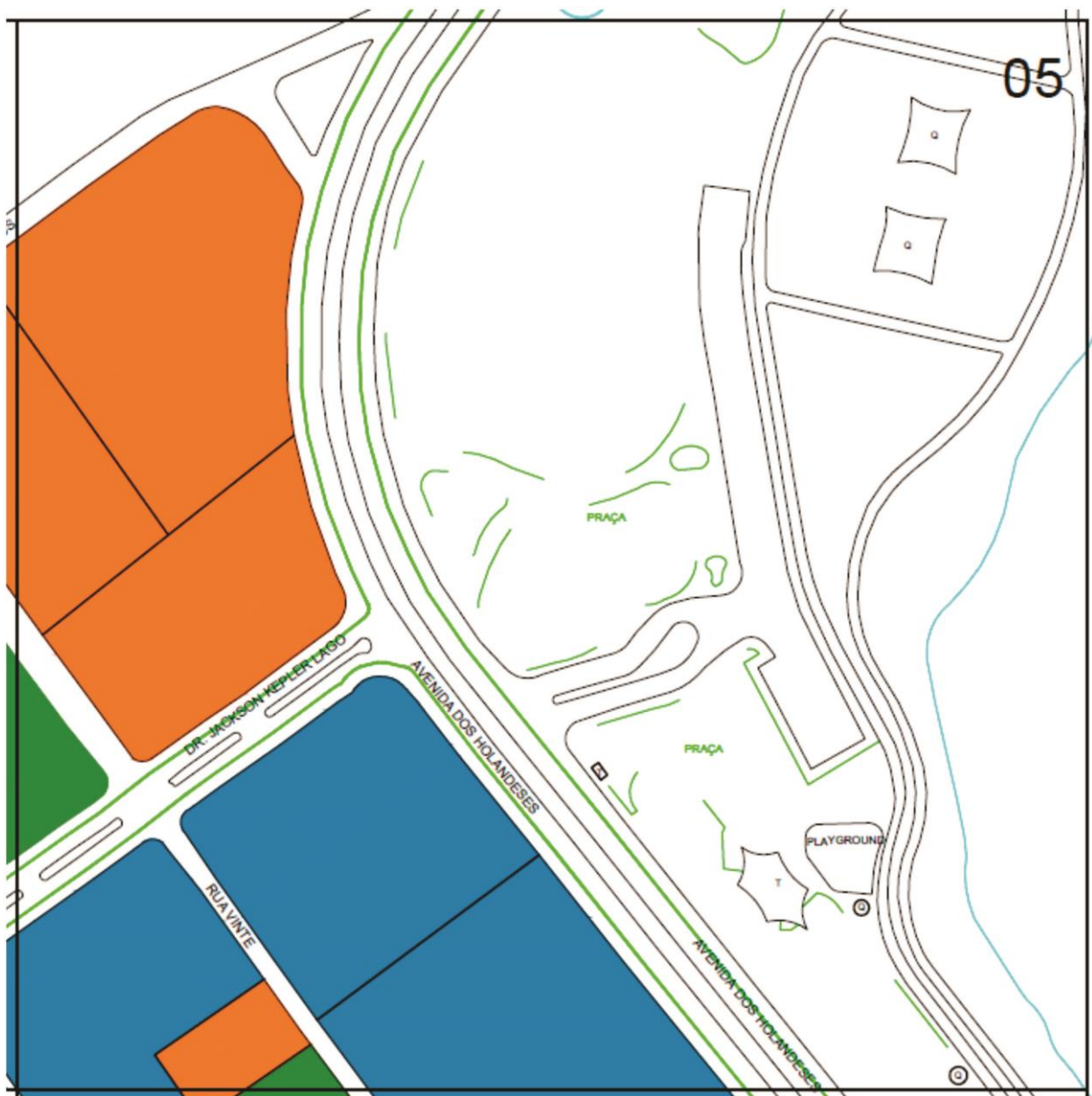


03

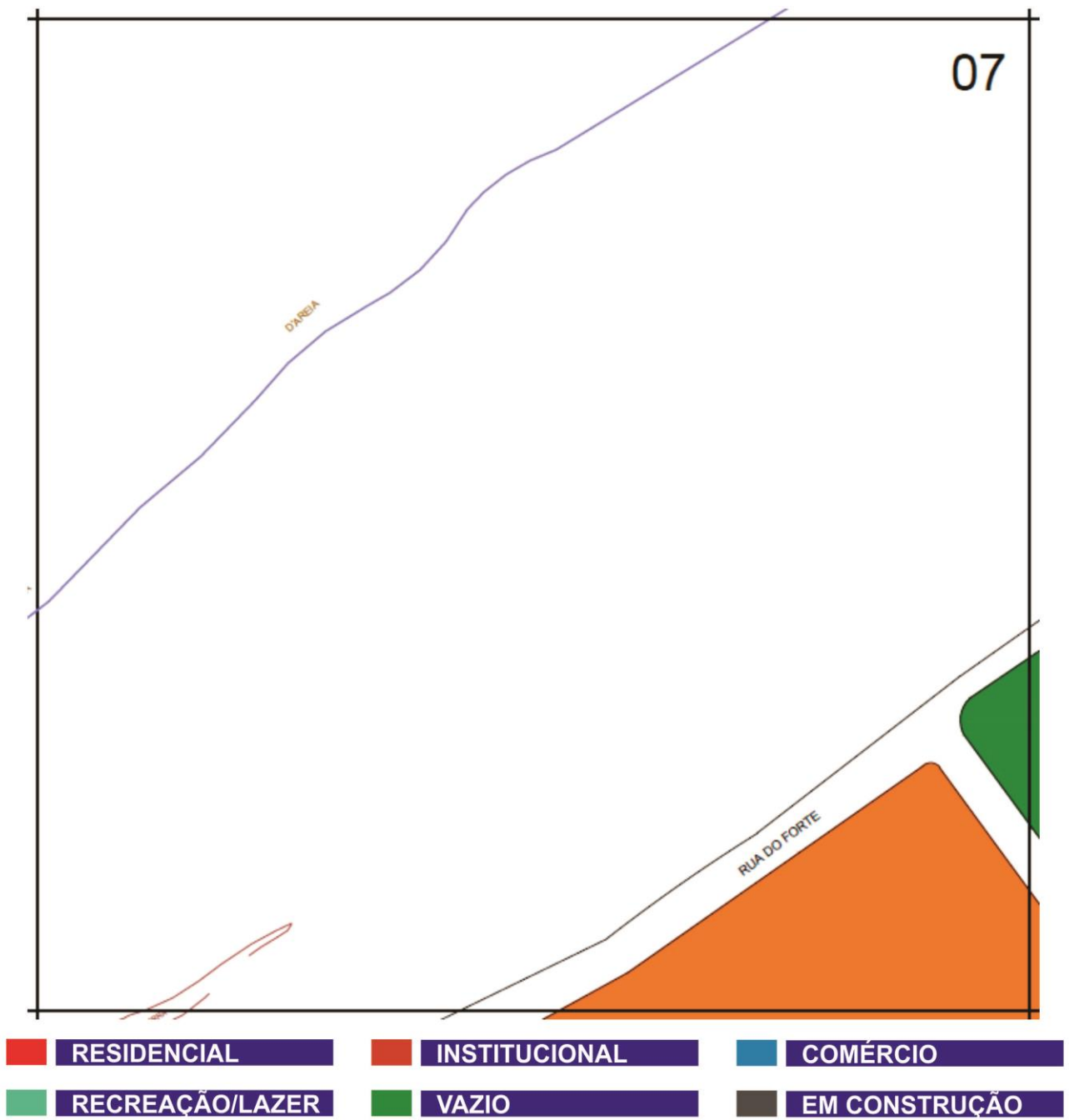




 RESIDENCIAL	 INSTITUCIONAL	 COMÉRCIO
 RECREAÇÃO/LAZER	 VAZIO	 EM CONSTRUÇÃO



	RESIDENCIAL		INSTITUCIONAL		COMÉRCIO
	RECREAÇÃO/LAZER		VAZIO		EM CONSTRUÇÃO





	RESIDENCIAL		INSTITUCIONAL		COMÉRCIO
	RECREAÇÃO/LAZER		VAZIO		EM CONSTRUÇÃO





	RESIDENCIAL		INSTITUCIONAL		COMÉRCIO
	RECREAÇÃO/LAZER		VAZIO		EM CONSTRUÇÃO



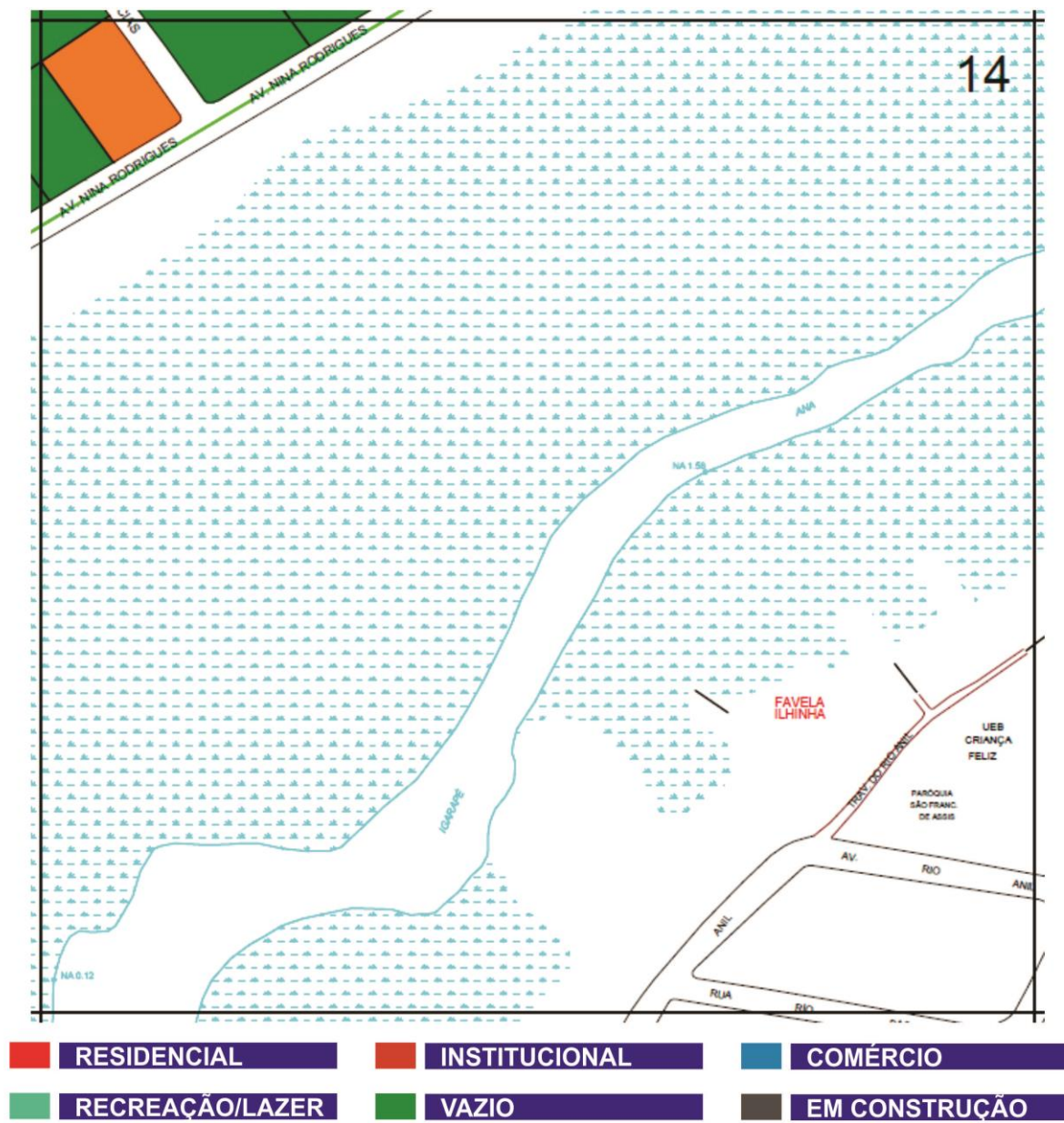
	RESIDENCIAL		INSTITUCIONAL		COMÉRCIO
	RECREAÇÃO/LAZER		VAZIO		EM CONSTRUÇÃO



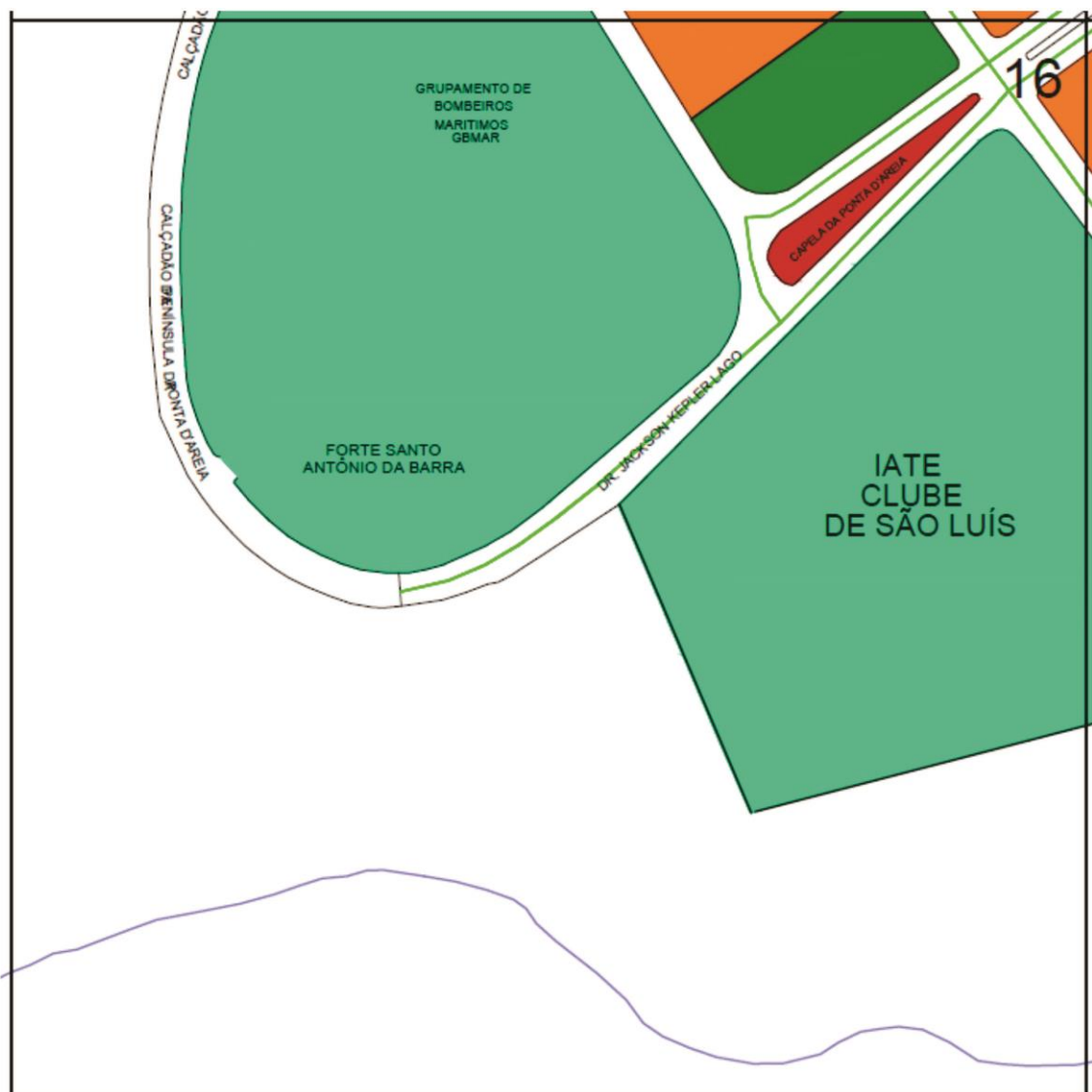
 RESIDENCIAL	 INSTITUCIONAL	 COMÉRCIO
 RECREAÇÃO/LAZER	 VAZIO	 EM CONSTRUÇÃO



	RESIDENCIAL		INSTITUCIONAL		COMÉRCIO
	RECREAÇÃO/LAZER		VAZIO		EM CONSTRUÇÃO

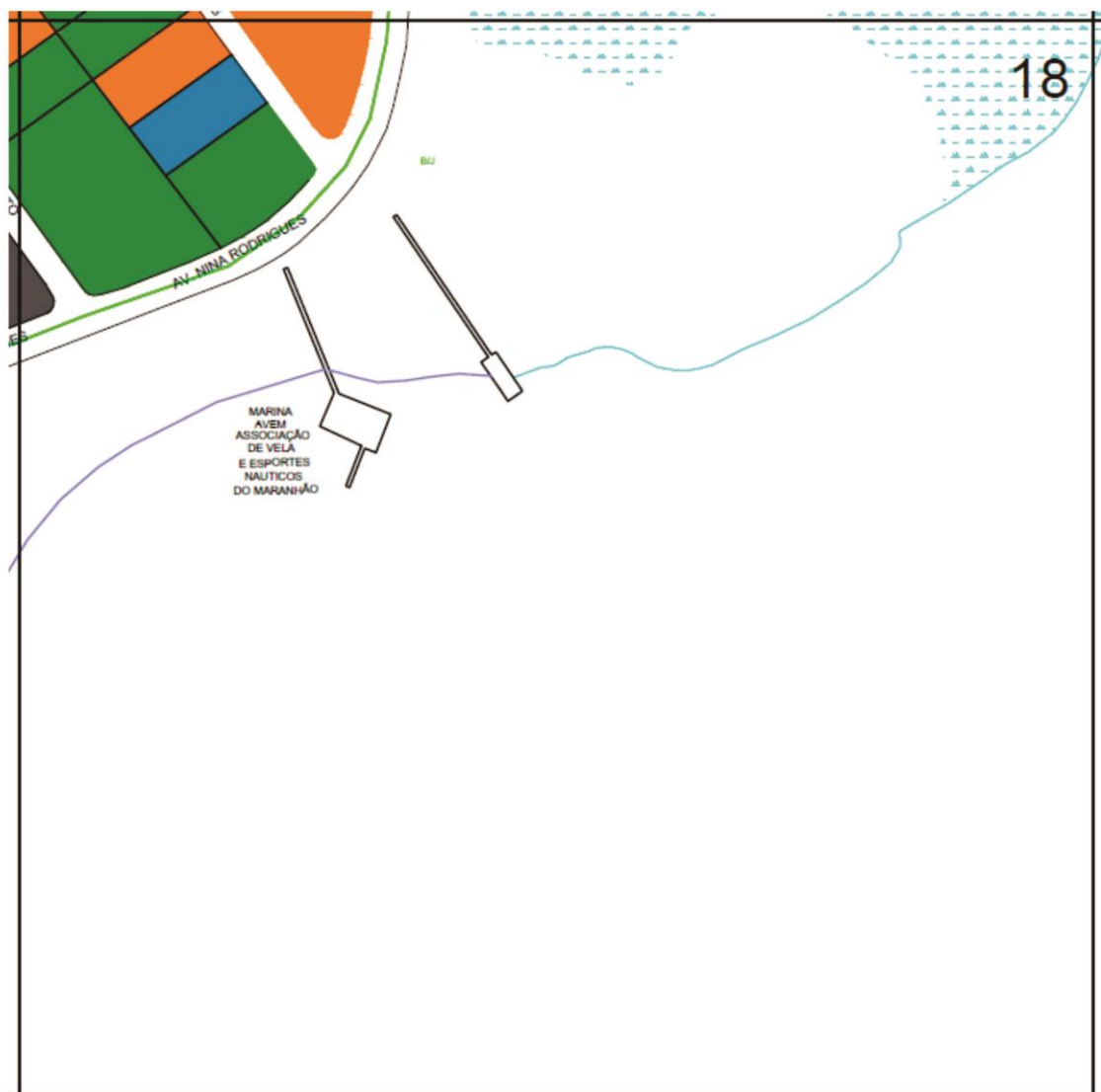


14



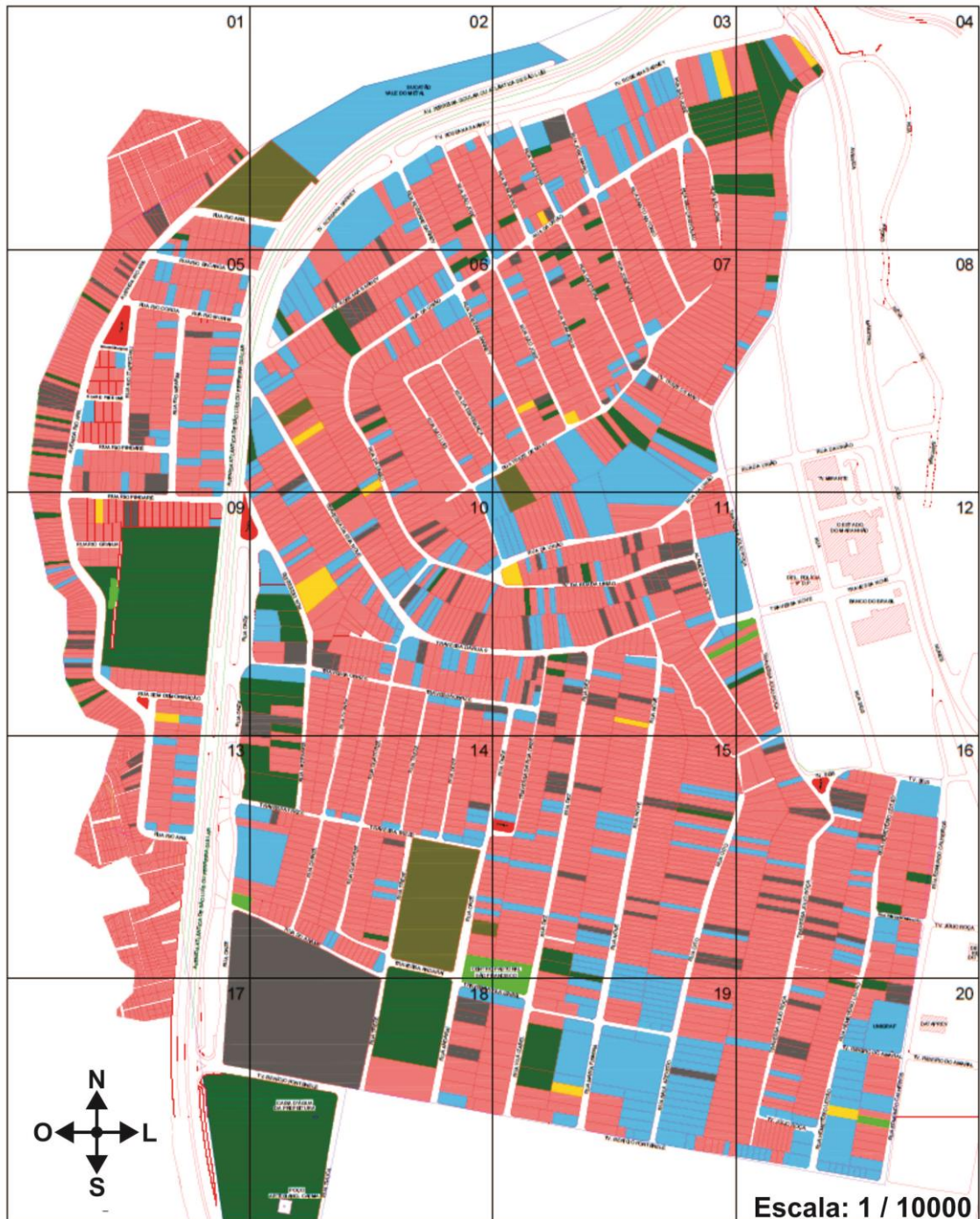


 RESIDENCIAL	 INSTITUCIONAL	 COMÉRCIO
 RECREAÇÃO/LAZER	 VAZIO	 EM CONSTRUÇÃO

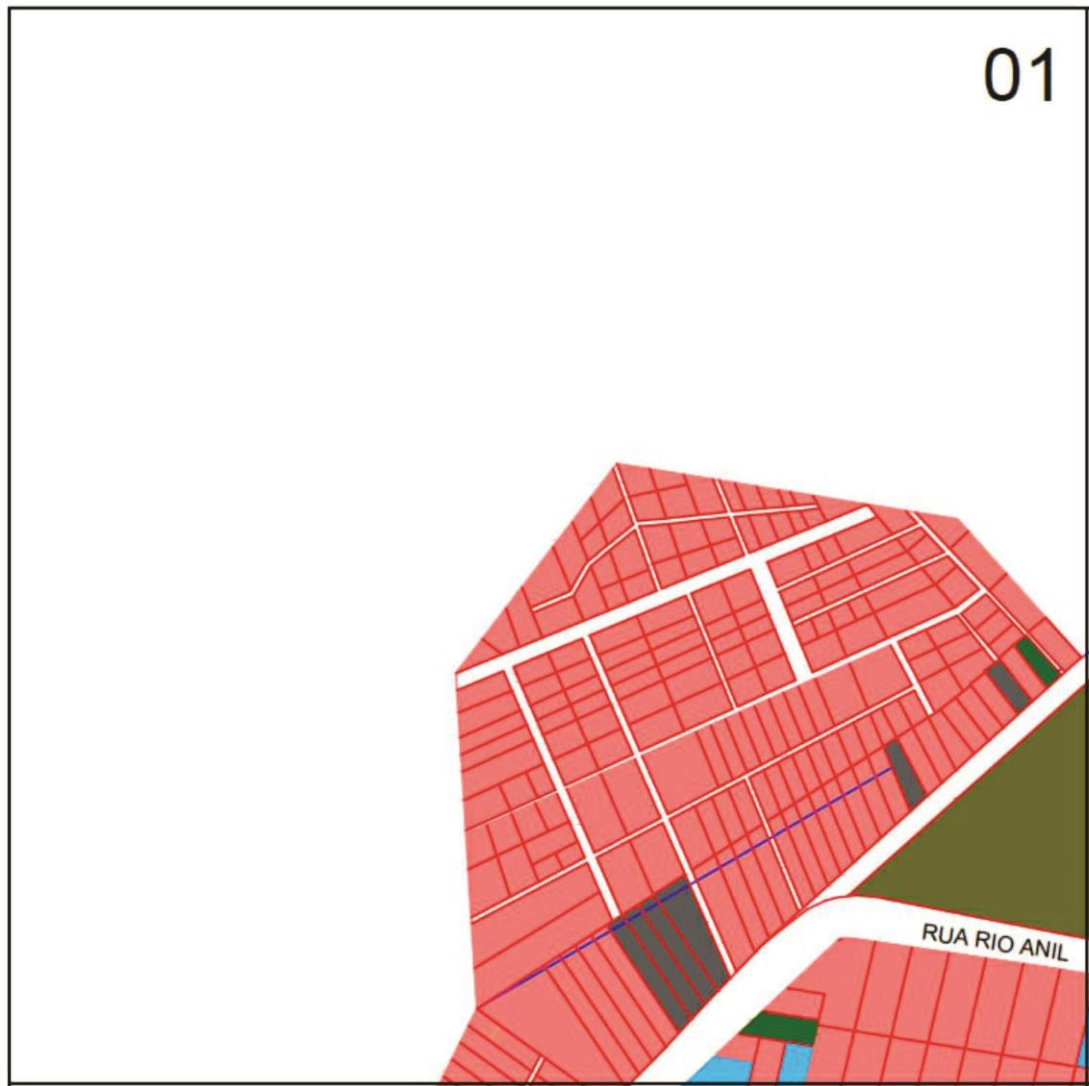


	RESIDENCIAL		INSTITUCIONAL		COMÉRCIO
	RECREAÇÃO/LAZER		VAZIO		EM CONSTRUÇÃO

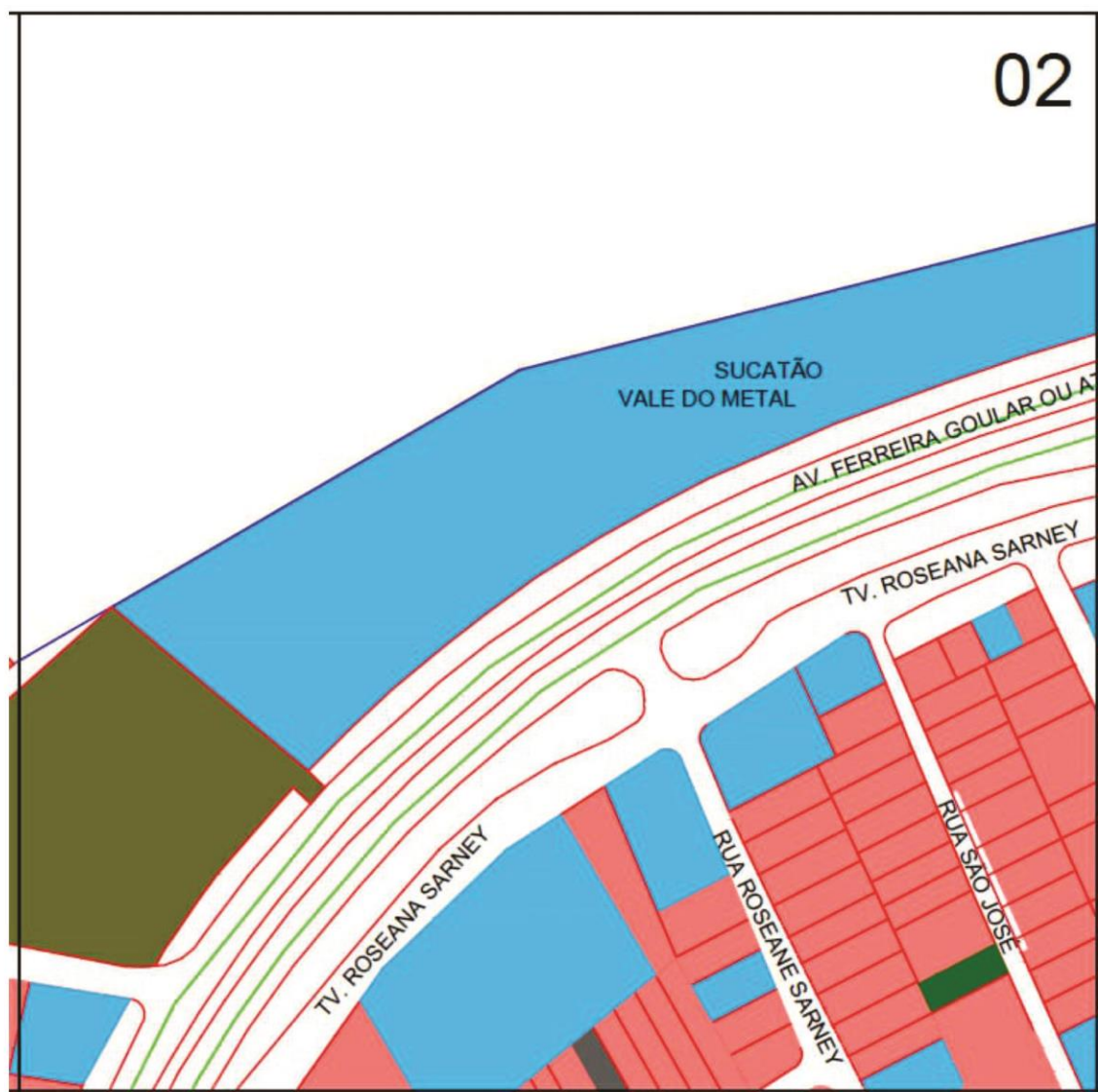
APÊNDICE D - DESENHO URBANO ATUALIZADO DA ILHINHA EM QUADRANTES



 Residencial.	 Equipamento Público	 Vazio
 Igrejas	 Em Construção	 Equip. Sociais e Desportivos
 Escola	 Residencial / Comercial	



 Residencial.	 Equipamento Público	 Vazio
 Igrejas	 Em Construção	 Equip. Sociais e Desportivos
 Escola	 Residencial / Comercial	

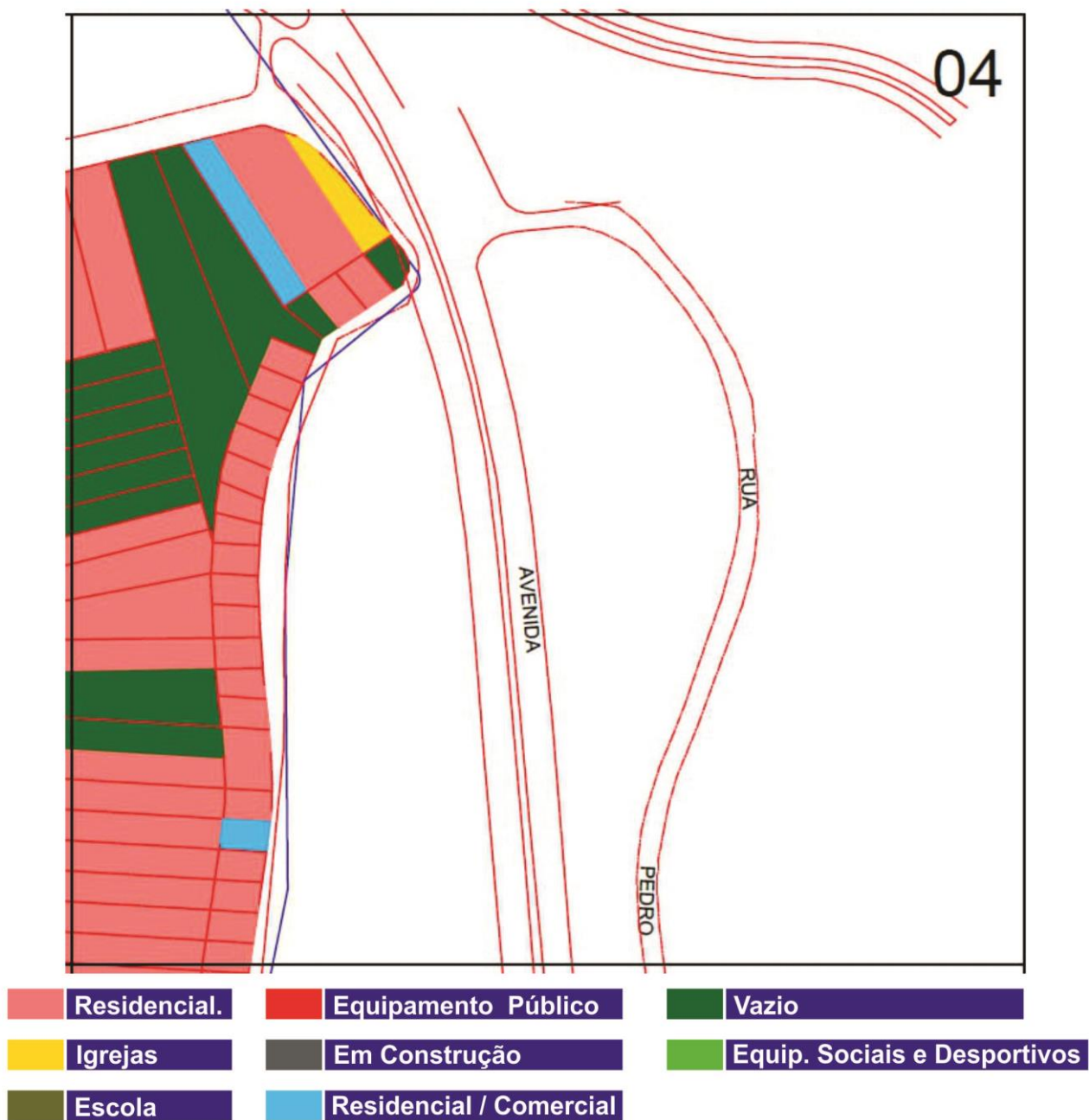


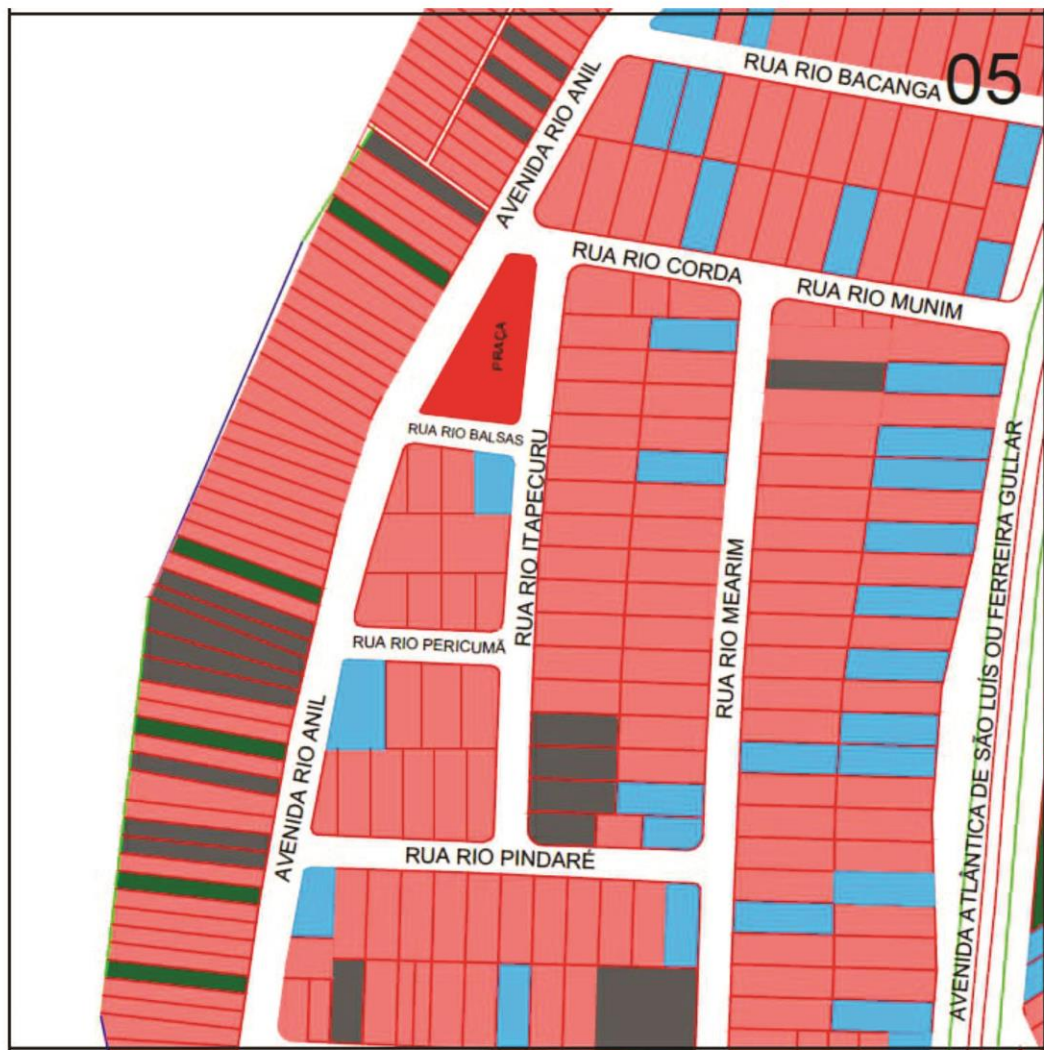
02

	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		

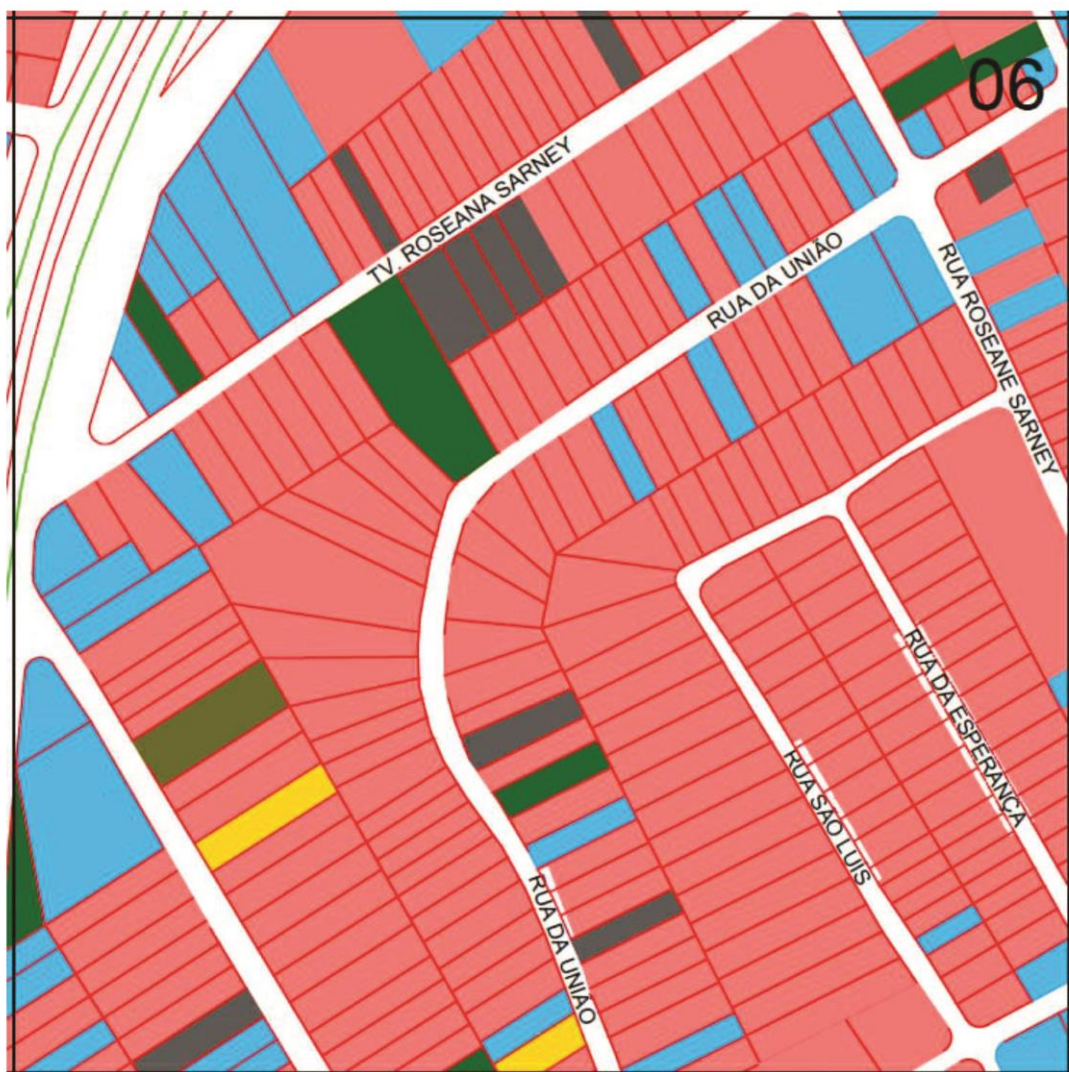


 Residencial.	 Equipamento Público	 Vazio
 Igrejas	 Em Construção	 Equip. Sociais e Desportivos
 Escola	 Residencial / Comercial	

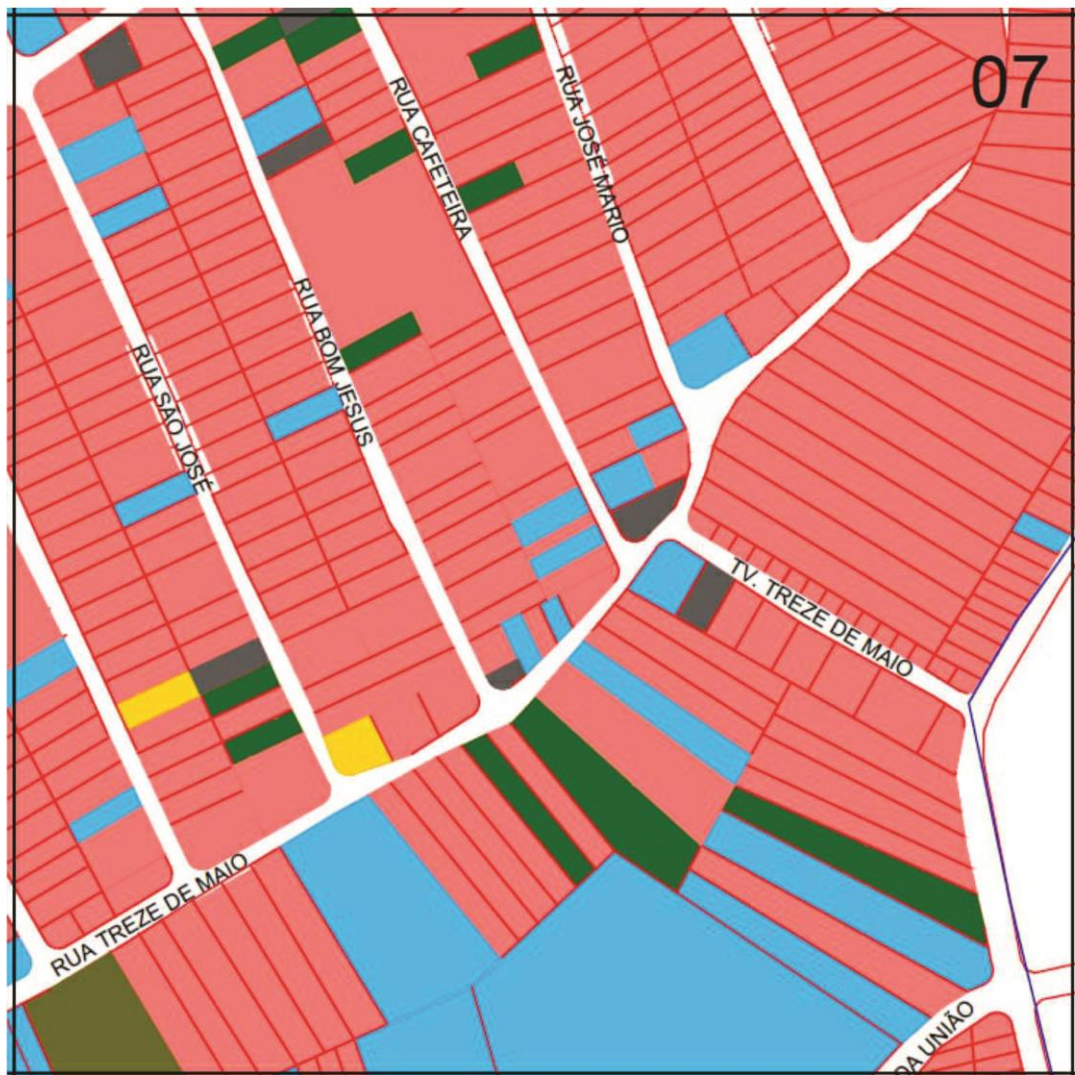




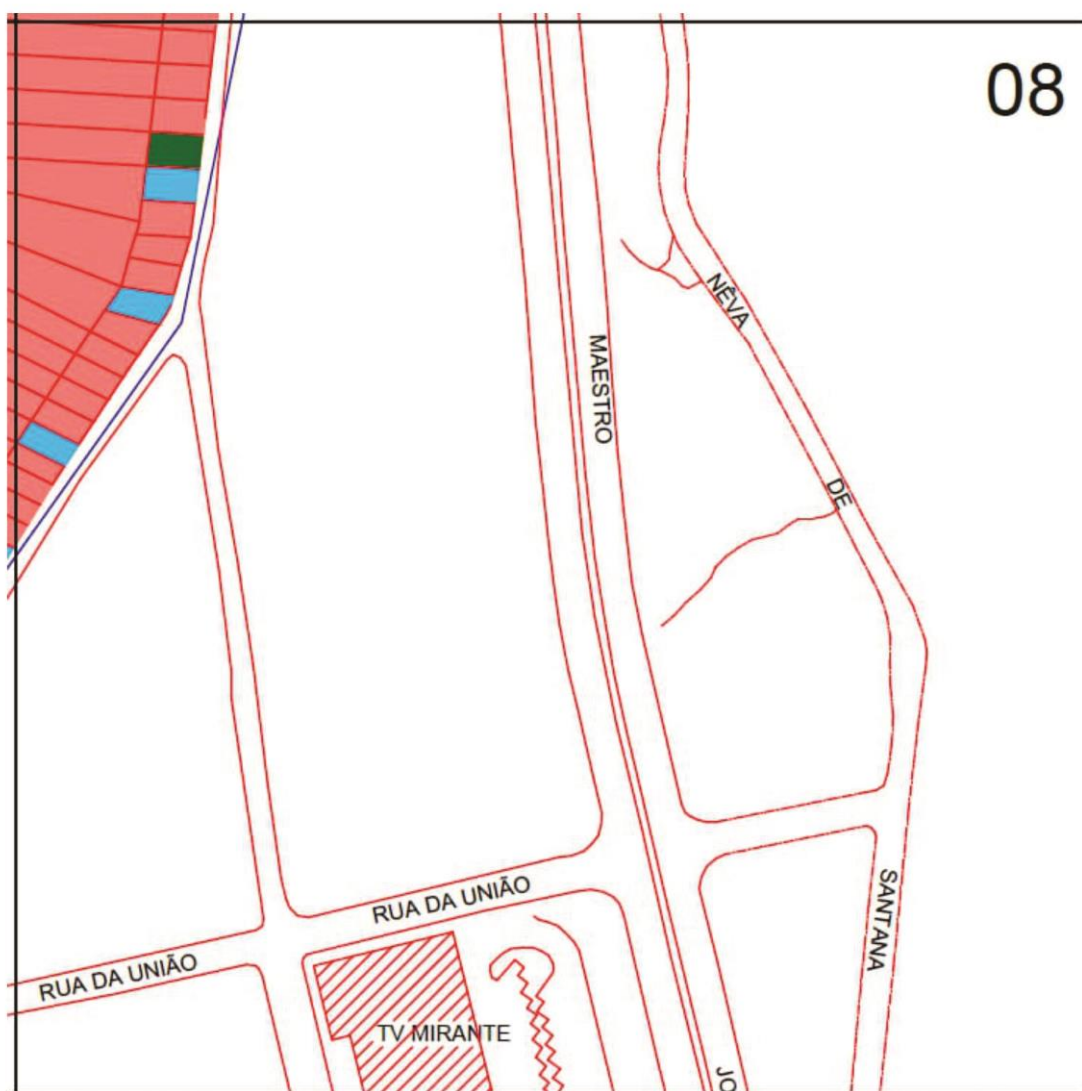
	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		



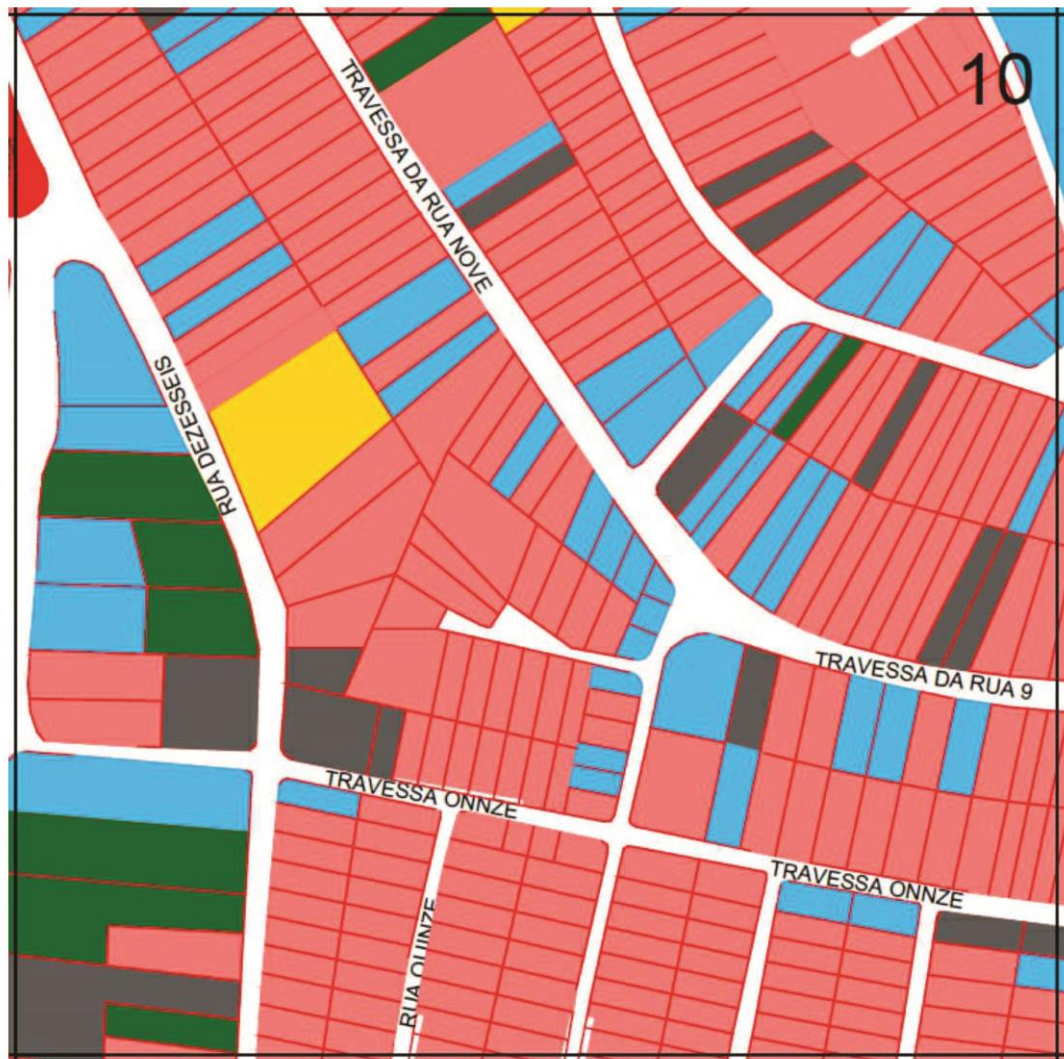
	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		



	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		



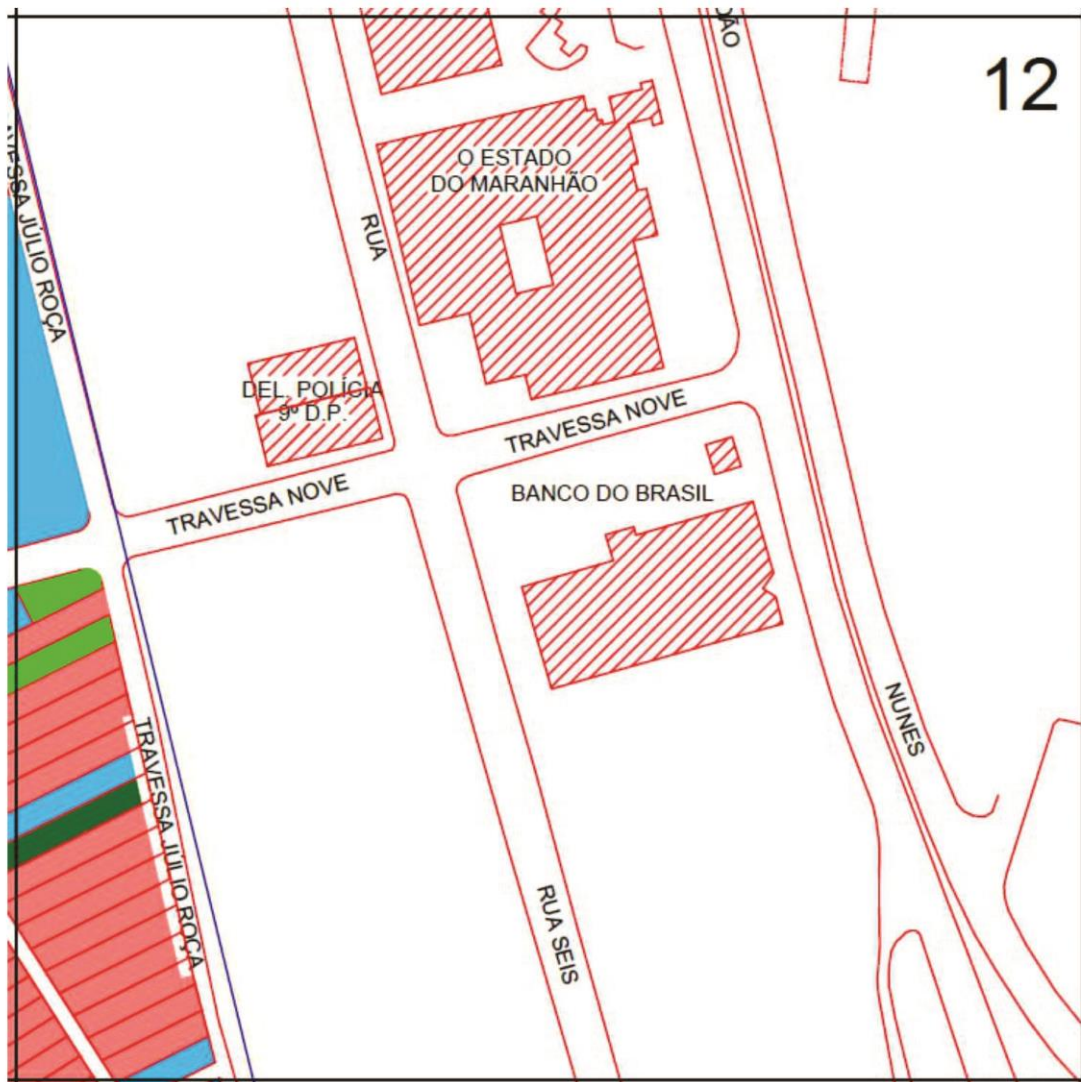
	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		

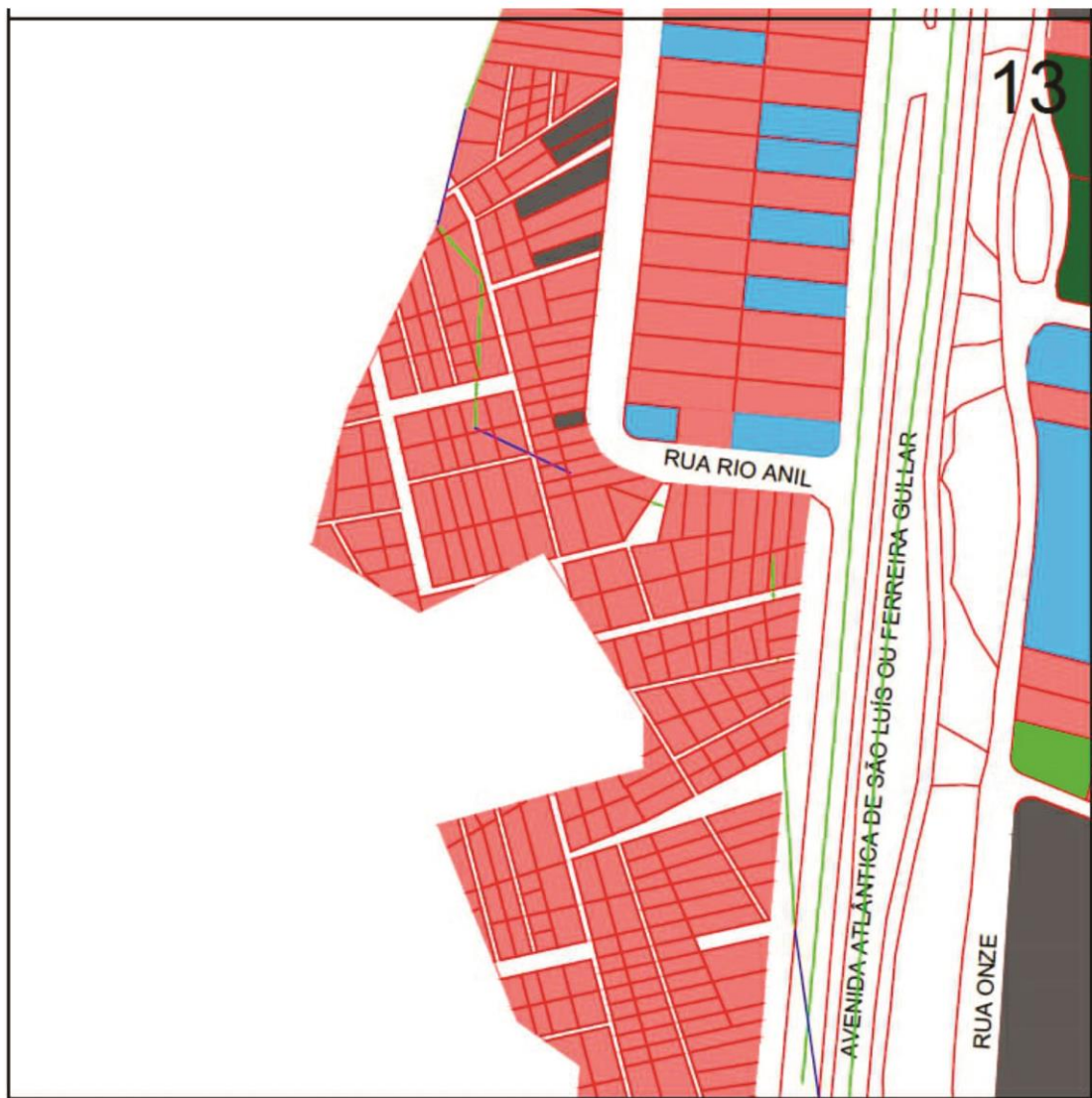


	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		

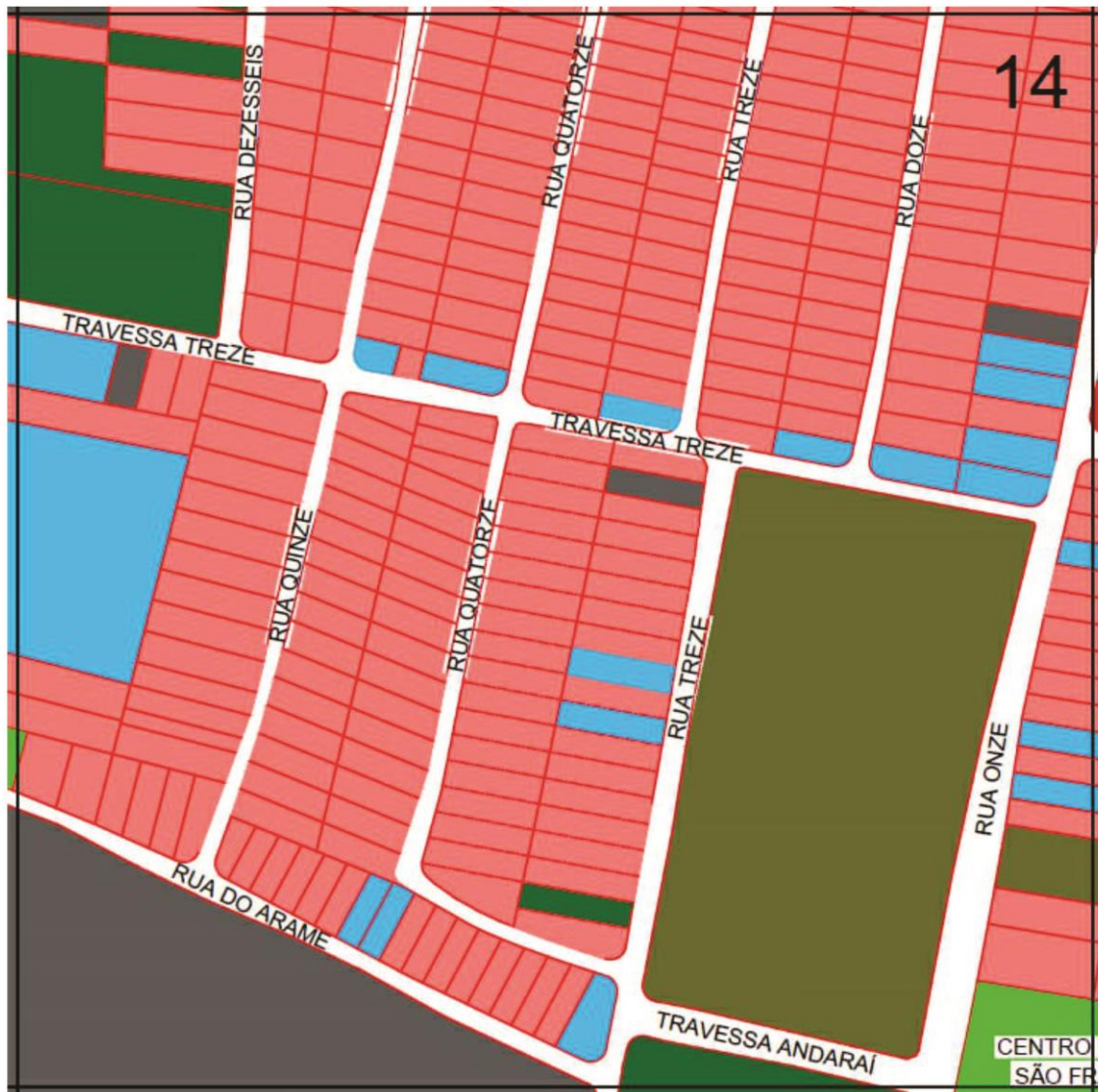


	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		





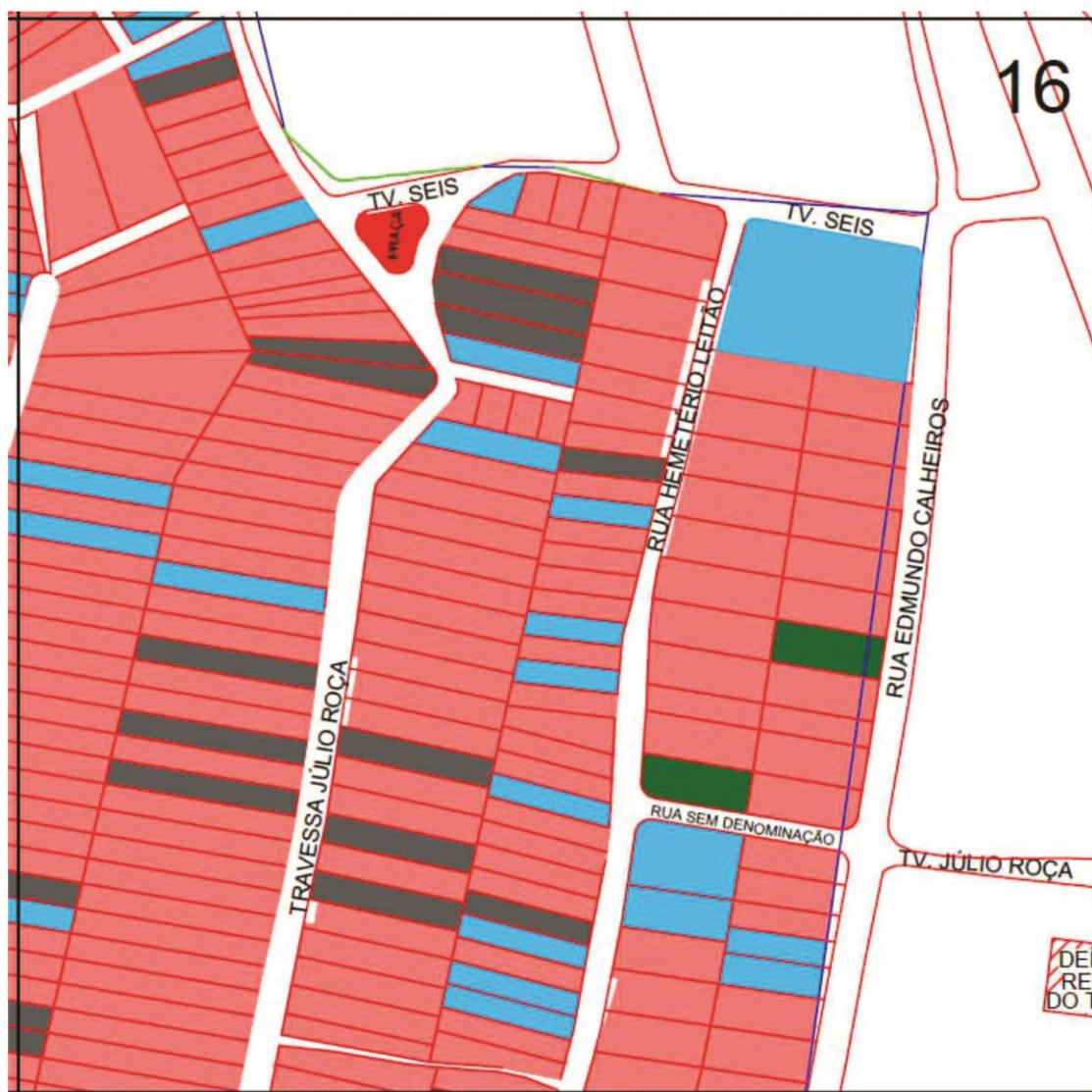
	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		



	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		



	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		



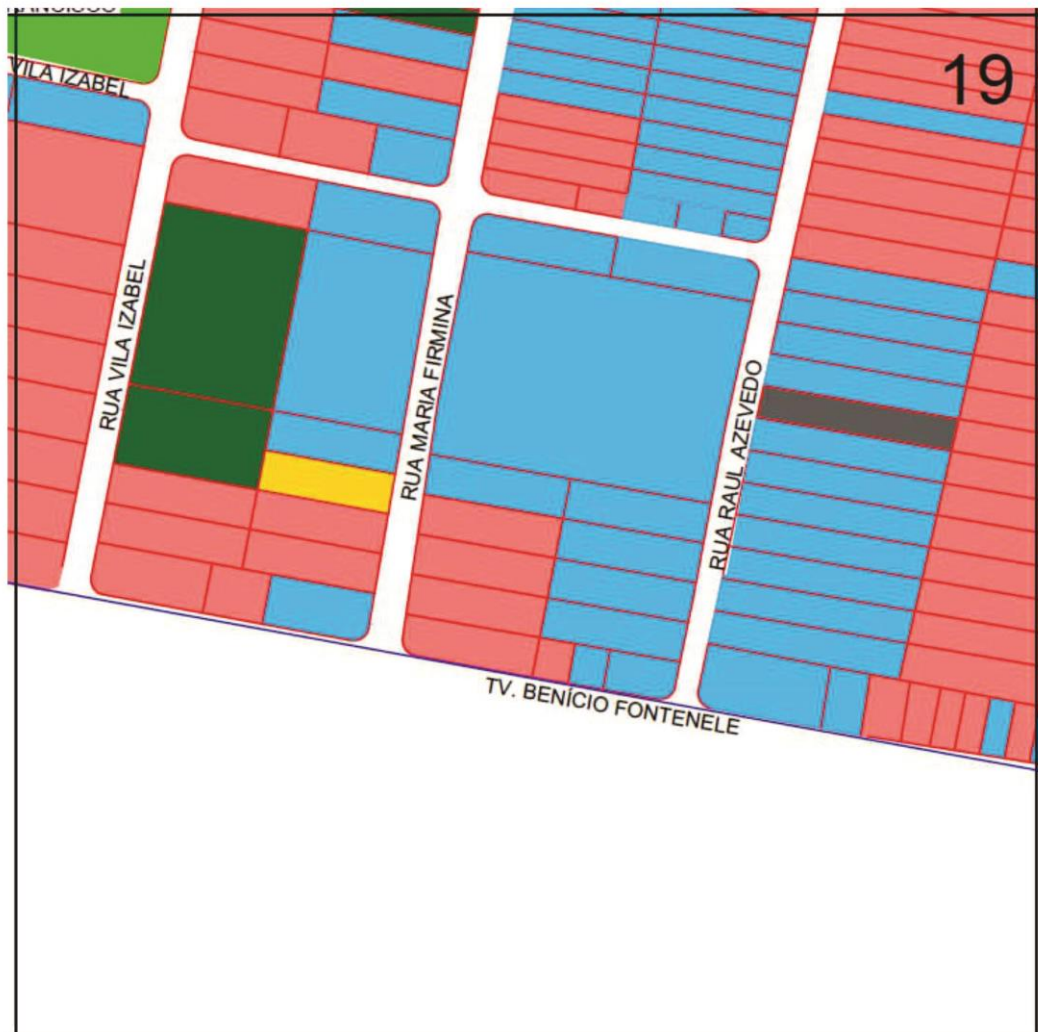
	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		



 Residencial.	 Equipamento Público	 Vazio
 Igrejas	 Em Construção	 Equip. Sociais e Desportivos
 Escola	 Residencial / Comercial	



 Residencial.	 Equipamento Público	 Vazio
 Igrejas	 Em Construção	 Equip. Sociais e Desportivos
 Escola	 Residencial / Comercial	



	Residencial.		Equipamento Público		Vazio
	Igrejas		Em Construção		Equip. Sociais e Desportivos
	Escola		Residencial / Comercial		

