

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco como parte dos requisitos necessários para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Urbano do Curso de Pós-Graduação Scricto-Sensu.

Potencial de integração de uma área periférica ao centro histórico: o caso do Aterro do Bacanga em São Luís - MA

Hermes da Fonseca Neto

Banca Examinadora :

Prof. Orientador : Tomás Lapa

Profa.Dra. Ana Rita Sá Carneiro

Profa. Dra. Edvânia Tôres Gomes

UFPE, Junho de 2002

Fonseca Neto, Hermes da

Potencial de integração de uma área periférica ao centro histórico: o caso do Aterro do Bacanga em São Luís-MA./ Hermes da Fonseca. – São Luís-MA, 2002.

162 p. il.

Dissertação/Mestrado em Desenvolvimento Urbano – UFPE

1. Aterro do Bacanga 2. Potencialidades 3. Centro Histórico
4. Integração. I Título.

CDU: 711.41(812.1)

AGRADECIMENTOS

A Deus, luz divina que tudo ilumina.

Aos meus pais, Antonio José e Jeanne, exemplos de integridade, amor e dedicação aos filhos.

À minha esposa, Patrícia, companheira que sempre me deu amor e força para vencer os desafios.

A meus filhos, Felipe e Guilherme, motivos de orgulho e felicidade.

Aos meus irmãos e familiares, testemunhos de convivência e união.

Ao meu orientador, Tomás Lapa, sempre atuante e dedicado.

Às alunas Márcia, Fernanda e Karla, pela contribuição para a pesquisa.

Ao companheiro Alex, pelo desempenho na sua coordenação.

ÍNDICE DE FIGURAS

	p.
Figura 3.1 – São Luís– 1647.....	57
Figura 3. 2– São Luís 1660.....	57
Figura 3. 3– São Luís 1789.....	58
Figura 3.4 – Planta Central da Cidade de São Luís (Álbum do Maranhão –1950).....	58
Figura 3.5 – Levantamento realizado em 1858 , por I. Veiga, mostrando o Cais da Sagração ainda em construção.....	59
Figura 3.6 – Vista aérea mostrando a parte central da cidade, o Aterro do Bacanga e as pontes São Francisco e Bandeira Tribuzzi.....	60
Figura 3.7 – Vista aérea da cidade antes da construção do Aterro	69
Figura 3.8 – Vista aérea do Centro Histórico mostrando o Aterro do Bacanga, margeando seu limite de Tombamento Federal	70
Figura 3.9 – Mapa do Centro Histórico.....	71
Figura 3.10– Aterro do Flamengo.....	87
Figura 3.11 – Levantamento da área/Distribuição de atividades.....	88
Figura 3.12 – Vista aérea do Centro Histórico, mostrando sua relação de vizinhança com o Aterro do Bacanga.....	92
Figura 3.13 – Localização da Área de Estudo e sua relação com as áreas de tombamento.....	92
Figura 3.14 - Vista aérea do Canal do Portinho, limite da área de estudo.....	93
Figura 3.15 – Rampa de Desembarque (Álbum Maranhão – 1908).....	93
Figura 3.16 – Área de atracação de embarcações no Canal do Portinho, próxima ao Mercado do Peixe.....	94
Figura 3.17 – Vista aérea do Aterro com as diversas atividades permanentes e esporádicas que atuam na área	94

ÍNDICE DE GRÁFICOS

p.

Gráfico 1 – Entrevistados/ grupos de atividades (uso).....	112
Gráfico 2 – Idade e escolaridade dos pesquisados.....	114
Gráfico 3 – Percentuais referentes à moradia dos entrevistados.....	114
Gráfico 4 – Efetua compras no bairro em que reside?.....	115
Gráfico 5 – Exerce suas atividades de trabalho no bairro em que reside?.....	115
Gráfico 6 – Para que frequenta a área do Aterro do Bacanga?.....	116
Gráfico 7 – Horário de maior frequência.....	117
Gráfico 8 – Utiliza a área de Aterro para complementar alguma atividade que desenvolve na área do Centro Histórico?.....	117
Gráfico 9 – Tempo de permanência na área para a realização de suas atividades.....	118
Gráfico 10 – Possui condução própria?.....	118
Gráfico 11 – Desloca-se para o aterro de:.....	118
Gráfico 12 – Algumas deficiências apontadas na infra-estrutura do Aterro.....	119

v

ÍNDICE DE ANEXOS

	p.
Anexo 1 – Decreto-Lei N. 25, de 30 de novembro de 1937.....	149
Anexo 2 - Parecer técnico para o Aterro Hidráulico - DPU.....	150
Anexo 3 - Parecer técnico para o Aterro Hidráulico - INPH.....	151
Anexo 4 - Parecer técnico para o Aterro Hidroviário do Bacanga – Comissão Técnica do Patrimônio Histórico.....	152
Anexo 5 – Informação técnica para o Mercado do Peixe - IPHAN.....	153
Anexo 6 – Informação técnica para alargamento da Beira-Mar - IPHAN.....	155
Anexo 7- Parecer técnico para o Terminal Praia Grande - IPHAN.....	157
Anexo 8 – Informação técnica Terminal da Praia Grande – IPHAN.....	160
Anexo 9 – Informação técnica para o Circo da Cidade - IPHAN.....	161
Anexo 10 – Tabela da Rede de Linhas Integradas do Terminal da Praia Grande	162

S U M Á R I O

	p.
ÍNDICE DE FIGURAS.....	04
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	05
ÍNDICE DE ANEXOS.....	06
RESUMO.....	08
ABSTRACT.....	08
1 INTRODUÇÃO.....	09
2 A CONTRIBUIÇÃO DAS TEORIAS URBANÍSTICAS APLICADAS A CIDADES HISTÓRICAS.....	15
2.1 A evolução do ideário urbano	15
2.2 As intervenções nas áreas centrais de Cidades Históricas	25
2.3 A dinâmica urbana das relações sociais e econômicas nas áreas centrais de cidades históricas.....	31
2.3.1 O Espaço Social Urbano.....	39
2.3.2 As relações entre os usos e a apropriação social dos lugares.....	43
2.3.3 O desenvolvimento sustentável, o planejamento estratégico e a conservação integrada	46
3 A CIDADE E O ATERRO.....	50
3.1 São Luís– Cidade Patrimônio da Humanidade.....	51
3.1.1 Projetos e Intervenções para o Centro Histórico.....	61
3.2 O Aterro do Bacanga.....	64
3.2.1 Justificativas da Construção.....	66
3.2.2 O parque – a primeira idéia	71
3.2.3 Descrição da área.....	77
3.2.4 Os problemas ambientais.....	89
4 METODOLOGIA.....	95
5 DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA.....	107
5.1 Perfil da distribuição espacial das atividades/usuários.....	107
5.2 Pesquisa com os usuários.....	110
6 O ATERRO E AS PERSPECTIVAS DE USO E DE INTEGRAÇÃO COM O SEU ENTORNO IMEDIATO.....	120
BIBLIOGRAFIA.....	132
APÊNDICE.....	137
ANEXOS.....	148

Resumo

A dissertação tem por objetivo identificar as potencialidades do Aterro do Bacanga e sua integração no contexto do Centro Histórico. O núcleo central da tese consiste em investigar o porquê da construção do Aterro do Bacanga, qual a sua função inicial proposta e de que forma os usos apropriados para a área vêm contribuir para a Conservação Urbana Integrada da Cidade de São Luís. A área do Aterro possui algumas vinculações com o Centro Histórico, pois foi responsável pela melhoria do seu sistema viário, com a construção no Anel Viário e pela instalação de equipamentos urbanos (permanentes e provisórios) que estimularam atividades na sua extensão. As potencialidades, a serem estudadas, referem-se a toda atividade que leve à integração da área de estudo com o Centro Histórico, ou seja, as formas através das quais estas atividades são capazes de completar outras exercidas na área tombada, e vice-versa. Para isso se faz necessária a identificação das atividades localizadas na área, seus atores e a dinâmica de fluxos com o resto da cidade. As potencialidades de integração do Aterro com a Cidade e principalmente com o Centro Histórico, nos levam a considerar as características da área tombada, suas particularidades como área de interesse histórico e sua vizinhança com o objeto de estudo.

Abstract

The research aims the identification of potentialities in Aterro do Bacanga, an embankment on Anil River in São Luís, and its integration in the context of the economical growth and worth in the Historical Center. The central nucleus of the thesis comes to investigate the reasons on the building of the embankment, its initial function and how the suitable usages in the area can contribute to the integrated urban conservation of the city. The embankment area has links with the Historical Center. It was responsible for the improvement in its road system for the construction of Anel Viário, a central road link to different areas, and for setting permanent and temporary urban equipment which pumped up various kinds of activities along its area. The potentialities to be studied refer to any activity that can take us to the study at the Historical Center. In other words, the ways these activities can fill up other activities that take part in the historical tumbled area, and vice-versa. So the identification of these activities located in the area is needed, as also its actors and the dynamics of the flows with the rest of the city. The potentialities of integration of the embankment with the city and the Historical Center at most, take us into consideration the characteristics of the area, its particularities as an historical interest area and its neighbouring areas as a study issue.

1 INTRODUÇÃO

O Brasil, na sua história, passou por transformações, influenciadas fortemente pela expansão do sistema capitalista sobre as economias subdesenvolvidas. Uma dessas transformações está ligada ao processo de urbanização, principalmente no que se refere à mudança da população em larga escala da zona rural para a urbana, acelerando o crescimento nas cidades e, conseqüentemente, o surgimento de problemas referentes à distribuição desordenada.

O processo intensivo de êxodo rural teve como uma de suas origens a expansão da indústria e a maior inserção do Brasil na economia mundial. Várias novas cidades surgiram, outras cresceram em demasia, enquanto outro grupo de cidades consolidou posições de destaque em relação a redes e aos fluxos criados no território brasileiro. São Luís está inserida dentro desse contexto.

Resgatando a sua história, como única cidade brasileira fundada pelos franceses, com a classificação recente de Cidade Patrimônio da Humanidade, vários foram os fatores que contribuíram para o desenvolvimento e atual estágio de São Luís, cidade de porte médio e importante centro cultural de grandes potencialidades turísticas. Ao longo dos anos, puderam-se observar profundas alterações da fisionomia urbana de São Luís, com a criação de novos bairros e modernas construções, em face da conquista dos espaços e da mudança das situações funcionais e dos hábitos urbanos. Destaque especial para o seu centro, onde a busca de status, o deslocamento das atividades para os novos bairros e a destruição de suas edificações para se adaptar a novos usos, provocaram o surgimento de uma nova expressão, enquanto cidade. Em São Luís, a inovação tecnológica com o surgimento do automóvel e novos padrões de moradia promoveram a desvalorização da área central, motivada pelos problemas de tráfego, estacionamento, adaptação dos imóveis para garagem. O traçado das ruas e suas dimensões não facilitavam a circulação dos veículos e adaptação de estacionamentos.

Foram notados o desaparecimento e a mudança de alguns dos referenciais urbanos relacionados com a área central, em virtude do deslocamento de seus moradores, do comércio, das instituições, intensificação da verticalização e a sua (re) localização em novos espaços (re) criados pela especulação imobiliária. Os interesses imobiliários para outro lado da ilha, com o surgimento de novos bairros, e a desvalorização da área central foram responsáveis pela diminuição dos investimentos no Centro Histórico de São Luís e áreas adjacentes.

Esses fatos interferiram diretamente na dinâmica da área central da cidade, com a transferência dos seus moradores para outras áreas e conseqüente degradação do seu sítio histórico. Essas áreas abandonadas passaram a figurar como alternativa de moradia para camadas populares geralmente em cortiços superadensados, de precárias condições de moradia. Atualmente, as políticas

de intervenção sinalizam para uma mudança nos padrões de produção e consumo nessas áreas, integrando-as com a cidade, enquanto ambiente herdado, recurso produzido no passado, útil ao presente e direito das futuras gerações.

Entretanto, as propostas de melhoria urbana, já apresentadas para a área central, procuraram atender as áreas de interesse histórico, excluindo as que surgiram mais recentemente, como é o caso do Aterro do Bacanga, que não fez parte dos investimentos oriundos da política urbana de valorização do Centro Histórico de São Luís.

No processo de crescimento da cidade de São Luís, o Aterro do Bacanga tem sua implantação questionada, até hoje, no contexto histórico da cidade. O seu abandono, por parte dos governantes, sem investimentos na área, demonstra o desconhecimento do potencial de utilização que a área pode oferecer. O crescimento da cidade para outra direção e a criação de novos espaços, que têm como função abrigar as atividades anteriormente desenvolvidas na área central da cidade, e provocaram o abandono da área central, foram o ponto de partida que determinou o objetivo da pesquisa que busca identificar o potencial de integração do Aterro do Bacanga à dinâmica do Centro Histórico, em face de suas potencialidades e vocações de uso.

A atuação do poder público na área do Aterro do Bacanga não tem correspondido às expectativas de infra-estrutura de que a área necessita, faltam ações que visem ao desenvolvimento urbano municipal, de forma coerente com a política global de atuação do governo do Estado, em virtude das melhorias urbanas já realizadas em outras áreas da cidade, como é caso recente da urbanização da Lagoa da Jansen.

A caracterização da área de estudo dar-se inicialmente pela sua importante localização, margeando o Sítio Histórico de uma Cidade Patrimônio da Humanidade, enquadrando-a dentro das condições de uso adotadas pela legislação federal, Decreto Lei Nº 25, de 30 de novembro de 1937 (Anexo 1), que em seu art. 18 estabelece que:

“Sem prévia autorização do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso multa de cinquenta por cento do valor do mesmo objeto.”

A proposta urbanística do Aterro do Bacanga tem sido duramente criticada, baseada na defesa da originalidade da leitura da área em que se implantou, pois sua construção, com as edificações instaladas, criou uma cortina, ou seja, uma verdadeira barreira entre o Centro Histórico e o rio Bacanga, além de agredir as recomendações da lei federal que proíbe qualquer edificação que

impeça, como cita a lei, “*a visibilidade da área histórica*”. Para Antonio Abreu Filho, técnico do IPHAN, na proposta inicial não foi questionada a visibilidade da área histórica, o Aterro do Bacanga apenas interferia na paisagem, pois não existiam edificações na sua proposta, erguidas posteriormente, tratando-se apenas de um Aterro Hidráulico sem nenhuma proposta urbanística.

O Aterro do Bacanga foi um projeto aprovado pelo INPH – Instituto de Pesquisas Hidroviárias, pelo DPU e pela Comissão do Patrimônio Histórico, esta última composta de técnicos que representavam as esferas Municipal, Estadual e Federal (Anexos 2, 3, e 4). Todas as análises foram feitas baseadas no relatório do INPH.

Os equipamentos urbanos para a área do Bacanga devem ser implantados pelo setor público, e a proibição é um fator passível de negociação, como foi o caso do Mercado do Peixe que tinha uma forte vocação para o ponto onde foi instalado (anexo 5). O IPHAN apresenta razões, do ponto de vista paisagístico, proibindo edificações que impeçam a visão do Centro Histórico. No futuro, se poderia ter uma verdadeira barreira de edificações, que iria diminuir a visão marítima do Centro Histórico.

Além do IPHAN, a Prefeitura e a Gerência Regional do Patrimônio da União opinam sobre a área, prevalecendo a lei que for mais restritiva. A proposta de instalação de equipamentos urbanos no Aterro do Bacanga, de acordo com as suas necessidades, será analisada de forma a não agredir as leis Municipal, Estadual e Federal. O projeto ideal deverá prever equipamentos urbanos que favoreçam a reabilitação do Centro Histórico e não venham a agredir a sua vizinhança. Ao propor um parque público, edificações (como alguns quiosques, bares, restaurantes, etc.) devem buscar somente a atratividade da proposta urbanística.

A área de estudo não compreende a totalidade do Aterro construído. O recorte físico adotado refere-se a uma parte da área do aterro limítrofe com o Centro Histórico, compreendendo o trecho entre o Terminal Hidroviário e o Canal do Portinho. O recorte temporal é o período definido da década de 1960, com a construção da Barragem do Bacanga em 1967, até os dias atuais, com a classificação da cidade como “Patrimônio da Humanidade”.

Analisando São Luís sob os aspectos da sua forma urbana, pode-se perceber a área de estudo sob dois aspectos, como continuidade espacial da cidade ou como elemento novo dentro da estrutura urbana do Centro Histórico. A pesquisa procura atender à primeira alternativa, através da identificação das potencialidades de uso que possam levar à integração das duas áreas de forma a constituí-las como um todo, com vistas a promover algumas soluções urbanísticas que a nova área integrada possa oferecer em face da sua dimensão espacial.

Quando se delimitam áreas de estudo de uma cidade, interessam apenas aquelas enquanto elemento característico e freqüentemente decisivo da sua forma. Essas áreas são unidades do conjunto urbano que emergiram através de uma operação de diferentes processos de crescimento e diferenciação, ou então, aqueles bairros ou partes da cidade que adquiriram características próprias. O Aterro interessa a este trabalho como elemento urbano criado, independente da sua importância decisiva para a forma da cidade.

A partir de sua implantação, como circunvizinhança de área tombada, essa gleba urbana passou a merecer atenção dos técnicos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, tratada dentro dos critérios da lei de tombamento federal. Apesar de tudo, no decorrer dos anos, interferências individuais das esferas administrativas estaduais e municipais deixaram marcas do desconhecimento da lei e de melhor aproveitamento urbanístico da área. Dentre elas, destacam-se o Mercado do Peixe, Terminal de Integração e Posto de Gasolina.

Por falta de instrumentos de análise e de uma eficiente participação popular na concepção original do projeto do Aterro do Bacanga, as propostas de uso se inserem como um elemento do discurso ao projeto e não se incorporam às realidades do cotidiano observado. Acredita-se, então, na necessidade de estudos que de alguma forma relacionem a configuração dos espaços livres existentes na área à sua apropriação pelos usuários, e insiram questões pertinentes aos projetos, ao desenho e ao gerenciamento, trazendo subsídios para intervenções necessárias na área estudada. Em decorrência disso, espera-se que o presente trabalho contribua para o desenho-desígnio da cidade com um todo, através da construção de critérios de análise da dinâmica espacial do sítio histórico, no que ela se transcreve no entorno e nos espaços livres do Aterro do Bacanga.

O desafio que se apresenta é de construir a cidade futura de São Luís, favorecendo a área central de uma tal forma que as vantagens da concentração urbana nas áreas novas possam ser orientadas para o benefício da cidade, e as desvantagens dessa ocupação desordenada sejam minimizadas. Tratando-se de São Luís, é inegável a importância do Aterro para a cidade, apesar dos seus efeitos negativos, e espera-se que a identificação dos aspectos positivos contribua para inserir mudanças que possibilitem oportunidades econômicas para a área de estudo.

Pretende-se na pesquisa identificar as relações entre as atividades existentes no Aterro e entre os seus espaços disponíveis com o Centro Histórico, a partir da identificação dos usuários, dos atores e das atividades que potencialmente poderiam se desenvolver no Bacanga, de forma a levar a uma integração com a área tombada. O estudo do Aterro do Bacanga como espaço social é visto também pela sua importância para a compreensão das relações de convivência na área. Os usos dos espaços livres do Aterro e os significados a eles atribuídos fornecem, por sua vez, uma visão da área

como um todo e do seu papel no contexto do Centro Histórico de São Luís.

As diversas observações precisam ser ponderadas de forma que se possa entender como as partes funcionam no todo, formando um sistema. Para levantar as variáveis essenciais e reconhecer qual tipo de inter-relacionamento daí resultam, foram definidos procedimentos que fazem parte da metodologia pertinente.

As teorias urbanísticas e suas aplicações nas propostas de intervenções em cidades históricas, tratadas no segundo capítulo, contribuíram para caracterizar o Centro Histórico de São Luís, identificando semelhanças com as transformações urbanas de algumas cidades, referindo-se ao caso de Paris, Barcelona, Veneza e Bolonha, que visavam, como São Luís, entre outros objetivos à melhoria do sistema viário. As duas últimas tiveram propostas isoladas, citadas no segundo capítulo: Bolonha, através do seu anel de contorno, iniciado com o plano regulador em 1889; e Veneza, com sua contribuição ao moderno desenho urbano, no que se refere aos transportes, apresentando a separação entre o pedestre e os demais meios de transporte.

Os planos de intervenção na área histórica de São Luís são também citados no capítulo quatro, como importantes instrumentos para o conhecimento do processo de desenvolvimento da cidade, através da caracterização das principais fases de intervenção na área tombada de São Luís. Nesse mesmo capítulo, a cidade é descrita no seu contexto histórico, até os dias atuais, com considerações sobre o Aterro do Bacanga em face das justificativas da sua construção, suas características físicas e sociais, e as atividades que ali se desenvolveram.

Distinguem-se dois grandes grupos de espaços: aqueles predominantemente ocupados por edificações, os espaços edificados; e os espaços livres, que, resultantes da ação institucional ou não, possuem um mínimo de elementos construídos e atendem às funções de equilíbrio ambiental, recreação, composição paisagística, circulação e distribuição da infra-estrutura e serviços públicos em geral. O Aterro do Bacanga faz parte do segundo grupo, o dos espaços livres, e neste trabalho será tratado como espaço livre público.

No Centro Histórico de São Luís, a largura das vias e a falta de estacionamento sempre foram aspectos desfavoráveis à circulação de veículos em relação aos novos parcelamentos urbanísticos. Para a solução do tráfego de veículos foram feitas algumas intervenções sem grandes mudanças no traçado original, cuja originalidade foi elemento determinante para o título de Patrimônio da Humanidade. Entre as intervenções, pode-se citar o caso da Av. Magalhães de Almeida e da Rua do Egito. O anel de contorno, mais tarde denominado de Anel Viário (1972-1985), foi uma solução planejada, independente da malha original. Margeando a área histórica e responsável pela melhoria do tráfego na área central, com 8 km de extensão, definem-se os limites do Aterro do Bacanga, sendo

esta a justificativa inicial de sua construção .

Com a construção do Aterro, surgiu a idéia da implantação de um parque, com distribuição de atividades para esse fim. (Anexo 2). A implantação do parque é analisada à luz da identificação de princípios básicos desse modelo urbano, no qual os subsídios teóricos e o estudo de casos apontados serviram de instrumentos para a avaliação da viabilidade da proposta.

Com base nos conceitos e teorias levantados, a conclusão aponta para dois aspectos: os padrões espaciais e os padrões sociais, indicando as relações entre os espaços (o Aterro do Bacanga e o Centro Histórico) e a sociedade (usuários dos espaços estudados). Por fim, é verificada a maneira como essas relações se refletem na qualidade do ambiente.

Defendidas por uns, combatidas e acusadas por outros, as cidades históricas oferecem, condensando a quantidade máxima de facilidades em um relativamente mínimo espaço, vantagens que somente a concentração – e a subsequente especialização – podem propiciar. Lewis Mumford (1961) magistralmente observou que “as instalações e funções essenciais da cidade – cooperação, comunicação e comunhão, encontro, mistura e mobilização – exigem um recipiente onde uma ampla diversidade de atividades possa ter lugar simultaneamente”.

Espera-se que essa diversidade de atividades, importantes para a revitalização do Centro Histórico de São Luís, e o entendimento das potencialidades de uso na área do Aterro do Bacanga possam contribuir para a dinâmica urbana do centro e a possível integração deste com a área de estudo.

Os produtos intermediários e finais da pesquisa possibilitaram a identificação e análise da área do Aterro sob os seguintes pontos de vista: 1) da sua distribuição espacial e das características socioeconômicas da população; 2) da composição relativa dos usos e atividades existentes quanto à localização; 3) da carência e suficiência de espaços adaptados a essas atividades; 4) da disponibilidade de áreas vazias, de modo a fornecer subsídios para a compreensão da problemática da área central da cidade. A análise da distribuição espacial dos índices obtidos levou a conclusões sobre o desempenho das atividades, tendo em vista os fatores determinantes da sua localização.

2 A CONTRIBUIÇÃO DAS TEORIAS URBANÍSTICAS APLICADAS A CIDADES HISTÓRICAS

Toda pesquisa é fundamental e necessária para a evolução do conhecimento, sem dissociar a teoria da prática. O processo de evolução do conhecimento implica fases distintas que são : da investigação, pesquisa, levantamento de dados, ver fatos e descrever ,com o propósito de entender com clareza o objeto de estudo .A fase da investigação necessita de teorias que irão fundamentar a análise dos dados obtidos.

Alguns conceitos urbanísticos são necessários para a formulação de teorias que ajudem a identificar as formas de integração das áreas periféricas em cidades históricas. Esses conceitos, associados aos dados coletados no campo, através de mapeamento, entrevistas e questionários, permitirão relacionar as atividades, os atores e suas inter-relações ,dentro do processo de evolução e planejamento da cidade de São Luís.

As políticas de preservação do patrimônio histórico, voltadas para o aspecto simbólico, têm como objetivo reforçar a identidade coletiva, a educação e a formação de cidadãos. São políticas conduzidas para intelectuais com especialização em áreas distintas, que, além de necessitarem de algum domínio de conhecimento, são os mediadores simbólicos.

A análise das políticas de intervenções na expansão de cidades históricas assim como o estudo do processo de modernização e urbanização nessas cidades, à luz dos ideais urbanísticos de preservação da época , contribuíram com a especialização do conhecimento e para a política de valorização dos centros históricos, como no caso de São Luís.

2.1 A evolução do ideário urbano

O desenvolvimento do modo de produção capitalista destruiu a organização da cidade antiga e reestruturou-a sob novas bases, coerentes com a lógica de acumulação de capital e reprodução da força de trabalho. O urbano tornou-se o “*locus*” por excelência do capitalismo e das relações de produção que dele emergem. Dessa maneira, a miséria e as más condições de vida das cidades industriais do século XIX trouxeram, também, preocupações com a estrutura interna. Os problemas enfrentados levaram a uma série de propostas de ordenamento: parques e áreas verdes integradas aos espaços da cidade; separação funcional entre as diversas atividades urbanas, como na cidade industrial de Tony Garnier, para quem os blocos residenciais se localizariam dentro dos jardins públicos e os centros cívicos, para reunião da comunidade de vizinhança, limitados em número de habitantes e dimensões físicas, demarcadas das comunidades seguintes por blocos de lojas e ruas (OLIVEIRA, 1983).

A política de preservação da memória que se inscreveu no espaço da cidade possui suas raízes na Europa no século XIX, impulsionada pelas transformações desencadeadas ainda no século XVI com o advento do mercantilismo, quando a cidade tornou-se uma instituição eminentemente burguesa.

No Brasil, desde o período Colonial, a sociedade do Brasil pouco participava das políticas culturais em geral. Foram os intelectuais que influenciaram nas políticas de preservação, conciliando assim sua identidade de intelectuais e de homens públicos. Essa foi a situação dos intelectuais modernistas que participaram do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), desde 1937, e que instauraram uma política cultural.

No pós-guerra, houve um vasto programa de reconstrução e reorganização do tecido urbano, onde as idéias dos CIAMs, de Le Corbusier, de Mies Van der Rohe, de Frank Lloyd Wright tiveram papel de justificativa para as intervenções ocorridas. (LAMAS, 1999).

As soluções modernistas, no período pós-guerra, alcançaram resultados que puderam proporcionar condições de abrigos melhores do que as do período entre guerras.

Após as demolições decorrentes da 2ª Guerra Mundial, surgiram duas correntes:

- uma com moldes novos; e outra com reconstrução da identidade das cidades

Na Inglaterra, as construções ditas miseráveis foram substituídas por casas, escolas e hospitais. Essas construções adotaram sistemas de construção de arquitetos modernistas (LAMAS, 1999).

Nos Estados Unidos, surgiram estratégias de renovação urbana, devido à deterioração do centro, pela saída de empregos e pessoas. Essas estratégias foram de demolição e reconstrução desses centros.

Entre o fim do século XIX e meados de século XX, desenvolveu-se toda uma concepção de urbanismo, base dos métodos atuais de intervenção e planejamento, dentre os quais se destaca Ebenezer Howard como representante de indiscutida importância das novas tendências. Suas propostas eram no sentido de cidades-jardins, com mínima separação entre urbano e rural, com limitado número de habitantes, distribuídos entre a área central e os bairros e divididos por áreas verdes, de maneira a impedir a aproximação entre os núcleos (LAMAS, 1999).

Com a ascensão da burguesia, a cidade assumiu valores de urbanidade, assimilados como liberdade de negociação e igualdade de oportunidades, na medida em que seus representantes fecharam as portas dos salões aristocráticos e criaram o espaço público por excelência – a rua, graças ao seu poder econômico. Contudo, o preço desse apoio foi a propriedade da cidade, estabelecido no momento em que essa classe consolidou-se definitivamente no poder da Revolução Industrial e passou a demonstrar a intenção de restabelecer a antiga ordem, conforme tornavam-se mais acirradas as relações de dominação.

Nesse sentido, Benevolo (1986) e Marco (1993) tomaram o século XIX como ponto de partida para as grandes transformações no tratamento da cidade, quando foi denunciado o convencionalismo dos estilos no nível do edifício; foi esboçada uma nova ordem urbana, a partir da posse da terra pela iniciativa privada, da priorização dos transportes e das reivindicações higienistas, e quando, em contrapartida, surgiram os primeiros conceitos de preservação desenvolvidos a partir das críticas de Violet-le-Duc (1814-1879) e John Ruskin (1819 –1900) (MONTEIRO, 1994).

A Carta de Atenas, 1931, sistematizando o urbanismo moderno, estabelece como matéria prima sol, verde e espaço, tendo sido, por muito tempo, o paradigma morfológico dos arquitetos. Pretendia coordenar e relacionar as cidades, fazendo-as desenvolverem-se segundo princípios cujas chaves se encontram nas quatro funções urbanas: habitar, trabalhar, recrear-se e circular. Os planos indicaram setores para cada função e as fixariam em localizações determinadas no conjunto urbano. (Idem)

Transplantadas para as áreas periféricas do Novo Mundo, já nos primórdios da colonização, as cidades cresceram pouco a pouco e, verdadeiramente, “explodiram” quando os países se industrializaram.

O Brasil não foi exceção à regra. O urbano tornou-se o fulcro da vida econômica do País e estruturou-se segundo a lógica capitalista. Essa estruturação se torna problemática pelo derramamento do tecido urbano por extensas áreas de destinação anteriormente agrícola nas periferias das cidades, por áreas vazias entre os espaços ocupados e por intensa segregação das classes sociais de menor rendimento.

As conseqüências da urbanização acelerada têm sido o agravamento de toda uma patologia urbana: escassez de habitações e de transportes, grandes congestionamentos de trânsito, horas perdidas nas viagens habitação – trabalho – habitação, aumento da violência e da criminalidade, isolamento social, falta de áreas verdes, poluição do ar e da água, incapacidade de eliminar os detritos, insalubridade, subhabitação, e subempregos.

O Estado passou a desempenhar papel preponderante na alocação de recursos para atender aos habitantes da cidade. E o planejamento urbano tornou-se fundamental instrumento para atuar nas áreas problemáticas de maneira que as más condições de vida não sejam inevitáveis, mas para que se encontrem soluções para a satisfação das necessidades individuais e coletivas. Entretanto, para que se possa agir sobre a realidade de maneira a modificá-la, é necessário conhecê-la e aos mecanismos que a estruturam. Se a sociedade a que se pertence é capitalista, deve-se procurar a maneira como a cidade capitalista se organiza.

É nesse sentido que o conhecimento dos problemas urbanos que afetaram as cidades antigas da Europa podem auxiliar no entendimento do processo de desenvolvimento da cidade de São Luís, tratando-se de uma cidade histórica e com algumas semelhanças das apontadas neste estudo.

Na Europa, em algumas cidades - que tiveram mudanças acentuadas, incentivadas pelo progresso, a partir dos novos padrões de urbanismo que se instituíram - surgiram conceitos ao nível do monumento, identidade e patrimônio que tiveram contribuições favoráveis e desfavoráveis ao desenvolvimento urbano, principalmente na Inglaterra e França. Na primeira, através das contribuições de Ruskin e Morris, a noção de herança é vista como principal objetivo no resgate da cidade como documento histórico. Na França, representada por Viollet-Le-Duc, onde a partir da Revolução Francesa começou-se a dar ênfase para a idéia de Nação, o patrimônio é visto como propriedade e bens materiais.

O estudo da cidade, a que este trabalho se refere, emerge de modo autônomo quando essa cidade é considerada como dado último, como construção, como arquitetura, ou seja, quando se analisam os fatos urbanos pelo que são – como construção última de uma elaboração complexa. Para a compreensão destes, devem-se observar as relações entre os fatores locais e a construção dos fatos urbanos, na identificação das forças principais que agem sobre as cidades, entendidas como forças que estão em ação de modo permanente e universal.(ROSSI, 1995)

Ao se definir uma área de estudo de uma cidade, quer seja por abstração para definir melhor um fenômeno, quer seja por características históricas, ela coincide com um fato urbano preciso, sendo esta uma parte de um conjunto urbano mais vasto. “A estrutura dos fatos urbanos faz com que as cidades sejam distintas no tempo e no espaço“ *per genus et differentiam*”(Idem).

Um fato urbano marcante na evolução da cidade de São Luís foi a construção da ponte José Sarney, inaugurada em 30 de janeiro de 1970, quando o vetor de expansão da cidade finalmente venceu a barreira física representada pelo Rio Anil, tomando o rumo Norte em direção à faixa de praias e colocando o crescimento da cidade em dois tempos: antes e depois da construção da ponte.

A criação de espaços periféricos ao Centro Histórico de São Luís se deu inicialmente com as interferências que ocorreram na av. Beira-Mar, lindeira à zona tombada federal e nas largas faixas de áreas inundáveis pela maré, ao longo da Areinha, Praia Grande, Portinho e Camboa, mediante o aterro de mangues para obras de saneamento e viárias, construção de cais, de pontes e da Barragem do Bacanga. Essas obras permitiram, ao longo dos tempos, a urbanização de diversas áreas adjacentes ao Centro Histórico, que deram acomodação a um grande contingente humano, em geral migrantes das zonas pobres do interior, impedindo o “encortiçamento” excessivo das zonas tombadas do Centro Histórico.

Os centros históricos, sendo unidade do conjunto que é a cidade, e como lugar de memória, sempre foram objeto de teorias urbanas diversas, quer seja pelos seus monumentos e importância histórica, quer seja pela sua importância na cidade como um todo. Dentre os teóricos que defendem esse ponto de vista, podem-se citar:

- **John Ruskin** defendia a arquitetura como um lugar de memória, ou seja, a arquitetura é o testemunho do que os homens pensaram, sentiram, é um documento. Ele defendia a idéia do edifício memorial (edifícios comemorativos). A arquitetura doméstica é vista com o mesmo grau de importância das grandes construções, é o relato e testemunho das honras, sofrimentos e alegrias. A cidade é representada como um conjunto de elementos que compõem a arquitetura urbana e não um caminho dos valores individuais atribuídos aos palácios e igrejas;

- **Rieg**, em seu texto escrito em 1903, discute os valores em que se baseiam os vários conceitos de monumentos, destacando o que é “seu valor histórico”. Para ele, é apenas o que foi e não é mais, e o que não pode ser reproduzido. Toda atividade humana, ou toda existência da qual reste um testemunho, pode aspirar a um valor histórico, no qual cada acontecimento histórico é insubstituível. Os monumentos possuem valor de rememoração, mas não é sua destinação original que confere a eles significação de monumentos; mas sim o homem, sujeito moderno que atribui significação a eles. Os monumentos podem ser intencionais ou não; no primeiro, o valor de rememoração é outorgado por outros (os criadores), e no segundo caso, o homem os determina;

- **Jane Jacobs** criticou o modernismo por não levar em consideração os efeitos de suas intervenções, acredita na cidade como um local de convívio, onde a rua , a praça, parques, etc. são locais de encontro para relações de convivência social. A cidade deve ser um local de integração das várias funções. Nos elementos que compõem a cidade, deve ser observado seu funcionamento e não “como devem ser” esses elementos. A vida comunitária é o elemento vital para a cidade. Ela elaborou o primeiro tratado antimodernista em “The death and life of great American cities”, e definiu também uma abordagem para compreensão da vida urbana. Para ela “os processos são essências”, sendo os processos sociais os de maior importância para os planejadores. A diversidade e a desorganização são

responsáveis pela vitalidade e energia de interação social, o inesperado é responsável pelo valor “humano” do espaço urbano. O pós-modernista procura justamente a diversidade no espaço urbano;

- **Christopher Alexander** classificou as cidades em naturais espontâneas e artificiais projetadas. A primeira apresenta diferentes relações em toda a cidade, e a segunda é formada por unidades distintas, divididas em zonas, de acordo com uma distribuição imposta, sem levar em consideração as relações sociais. Suas idéias fizeram introduzir diferentes concepções para o desenho da cidade, pois se a cidade não pode ser distribuída em zonas, onde a forma não seguirá a função, haverá nela maior riqueza e diversidade, negando-se a unidade de vizinhança, imposta pelo urbanismo moderno;

- **Viollet-Le-Duc** sistematizou o conceito de restauração como a restituição de um prédio/monumento a um estado que nunca existiu, onde se seleciona o que merece ser restaurado. A restauração é a própria noção de progresso, na qual as novas técnicas construtivas são instrumentos que irão consolidar o processo de reestruturação do edifício, garantindo o uso da “unidade em questão”. A melhor maneira para seleção das técnicas a serem adotadas é retroceder no tempo, colocando-se na qualidade de arquiteto e procurar entender quais atitudes tomaria para solucionar problemas apresentados, associados a um total conhecimento das técnicas adotadas para a construção do edifício;

- **Camilo Boito e Camilo Sitte** foram atuantes na Itália, onde o primeiro elaborou uma síntese das doutrinas de Viollet-Le-Duc e John Ruskin. Camilo Boito defendia que qualquer intervenção deve registrar a marca do seu tempo e não procurar resgatar algo que não existe mais, a autenticidade é a própria legitimidade da restauração e vice-versa. O segundo, Camilo Sitte, criticava a estética das cidades, afirmando sua total ausência nas cidades contemporâneas. As intervenções devem buscar o caráter estético através da retomada de princípios artísticos que, segundo ele, foi excluído com a evolução das cidades. A busca dos conceitos e métodos, através das pesquisas da morfologia urbana, poderá conceber projetos com uma qualidade estética das cidades antigas;

- **Rossi** e outros críticos não aceitavam a idéia, imposta pelo movimento moderno, segundo a qual a forma urbana dependia da tipologia habitacional, mas ao contrário, que a função pode se adaptar à forma. As formas urbanas tradicionais, segundo Rossi, devem ser revalorizadas – a rua, o quarteirão, a praça, o monumento, a geometria do traçado e o ato de projetar a cidade. O edifício por si só, isolado, não tem representação, mas contribui para o desenvolvimento e estrutura das tipologias que integram a forma urbana;

- Para **Robert Krier**, o arquiteto é que deve definir o desenho da cidade, e sua diversidade (do arquiteto) é que irá definir a morfologia urbana, na qual a rua é o elemento de

ligação. A cidade não é apenas o lugar de arquitetura, ela é a própria arquitetura. A riqueza do espaço urbano está na relação entre os espaços e suas diferentes geometrias;

- Para **Jencks** (1984), a arquitetura pós-moderna tem suas origens em significativas mudanças tecnológicas, provocando diferenciações nas cidades, incentivadas pela liberdade de formas, produzindo formas urbanas dispersas e descentralizadas. As novas tecnologias também estimularam a produção em massa, através da repetição em série e variedade de estilo;

- **Rowe e Koetter, em Collage City**, reconhecem a inexistência de um sistema bem democrático e igualitário de planejamento, que procure solucionar os problemas das minorias e dos desprivilegiados. Arquitetos e Planejadores, ao darem ênfase à diferenciação dos produtos urbanos, com preferências estéticas direcionadas, reenfatazaram o que se chamou “capital simbólico”, que atesta o gosto e a distinção de quem possui ou se utiliza desses produtos urbanos. O feticismo, preocupação com a aparência, é evidente, ocultando a base real das distinções econômicas.

Nos anos 50, louvavam-se as virtudes do estilo Internacional. O acúmulo de capital dava-se na especulação da terra e no desenvolvimento da propriedade. O capital corporativo valia-se do artifício modernista dos arquitetos para justificar práticas que garantiam a construção de verdadeiras “torres” (edifícios) como símbolo do poder corporativo, por exemplo, Chicago Tribune e Rockefeller Center. (BENEVOLO, 1994)

É a partir dos anos 60 que as preocupações urbanísticas colocam o centro histórico como parte da estratégia de reabilitação, aliado às críticas de Jane Jacobs e ao ensaio de Rossi, através dos quais ambos influenciaram o pensamento urbano atual. Os custos globais da reabilitação são menores do que os da expansão urbana periférica, reconhecendo a necessidade de utilizar-se e dar vida aos centros da cidade. Rossi elabora a crítica ao movimento moderno, opõe-se ao racionalismo no qual a forma se adapta à função; segundo ele, é no “locus” que se encontra campo para criatividade e se introduz no desenho urbano o rigor do traçado e formas tradicionais. (LAMAS, 1999)

A partir dos anos sessenta, as estratégias de renovação urbana são substituídas pelas de reabilitação, com entendimento progressivo dos valores espaciais, culturais, urbanísticos e sociais dos tecidos urbanos. A valorização da cidade antiga segue paralelamente com a evolução dos conceitos de patrimônio cultural, arquitetônico e urbanístico. A questão dos centros históricos entra nas preocupações urbanísticas, tornando-se objeto de estudos e metodologias específicas de trabalho. O interesse e a valorização da cidade antiga vão se impondo paralelamente com o alargamento do conceito de patrimônio cultural, arquitetônico e urbanístico.

No Brasil, entre os anos 70 e 80, o principal era caracterizar o objetivo da preservação, com o qual, através dos tombamentos do SPHAN, deu-se continuidade à contribuição do patrimônio nacional.

“O urbanismo moderno teve seu início após o período pós-guerra, onde numerosas cidades foram destruídas, havendo uma necessidade de grandes investimentos na sua reconstrução. Entretanto, este caráter ‘de reconstrução’, com a simplificação do processo construtivo, fez com que a atenção se voltasse ao ‘edifício construído’ e ignorasse o urbano. A implantação destes edifícios na estrutura urbana era de acordo com o movimento da grua, sendo seu poder de alcance o fator determinante para a implantação destas construções originando o desenho urbano destas cidades.”(LAMAS, 1999)

Surgiram, então, as primeiras críticas à cidade modernista, onde o funcionalismo exacerbado gerou espaços sem noção estética e sem identidade. Através da destruição do Patrimônio Histórico visando “ao progresso das cidades”, alguns valores afetivos foram destruídos, totalmente ignorados no processo de urbanização.

É nessa década que se identificam as recomendações dos encontros internacionais de proteção e valorização dos bens culturais, como um capital a ser mantido para render vantagens, principalmente através do turismo e meios que diminuam a pressão dos agentes envolvidos na renovação urbana. Nessa década, com a crise financeira e queda do crescimento econômico, foram criados grandes conjuntos e verdadeiras cidades, características do urbanismo moderno, gerando verdadeiras superfícies verdes e grandes vias.

No urbanismo moderno, os CIAMs (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), Carta de Atenas/Le Corbusier foram os paradigmas para definir as novas políticas de urbanização. A rua era vista como o elemento de partida para o tecido urbano, onde o desenho urbano parecia uma lógica racional, nada humano e aconchegante.

O capitalismo foi responsável pelas transformações da sociedade através de suas inovações tecnológicas/produzidas que caracterizaram, também, as transformações da base física das cidades que deram origem a novos conceitos e padrões urbanísticos, nos quais a circulação (grande avenida) é vista como responsável pelo transporte de bens e pessoas, tornando inadequadas as formas urbanas existentes para os novos tipos de atividades que passaram a exercer nos centros urbanos. As vias de circulação passaram a ser implantadas livremente, definindo uma morfologia urbana, sem coordenação, apenas procurando resolver problemas de circulação, onde os sistemas definiam volumes de qualquer forma, perímetro ou disposição do solo.

O Movimento Moderno nunca equacionou definitivamente a questão dos centros históricos, hesitando entre a sua destruição-renovação total e a conservação parcial e limitada aos monumentos e fragmentos urbanos mais significativos.

ARANTES (1998) descreve, em seu livro “*O Urbanismo em fim de linha*”, o seguinte:

“Mas houve época em que para resistir à urbanização demolidora praticada pelos modernos, à pretensa ‘racionalidade’ da cidade planificada, tanto quanto ao seu crescimento desordenado, pensou-se que a alternativa consistiria em intervenções orientadas por princípios como os seguintes : consertar sem destruir, refazer sem desalojar, reciclar, restaurar, criar a partir do que está dado, respeitar a sedimentação dos tempos diferentes, reatando e rejuvenescendo os vínculos com a tradição, enfim, construir um lugar –no acepção forte do termo- , ou seja, dar forma ao informe, sem com isso querer ordená-lo, mas devolvendo-lhe a antiga dignidade, redescobrimdo por aí o fio perdido da continuidade histórica que lhe dá sentido e assim por diante.”

Atualmente na Europa, as políticas urbanísticas trabalham utilizando-se do desenho urbano para o entendimento e desenvolvimento das cidades. O novo urbanismo tem, através de estratégias de planejamento, contribuído para profundas transformações em cidades da Itália, França, Alemanha e Espanha.

Na Espanha, mesmo representando uma tradição moderna na arquitetura, tem acontecido uma série de projetos nos quais a morfologia do Novo Urbanismo foi adaptada.

Existe um denominador comum a todas as experiências, realizações e formulações teóricas: a recusa da cidade tradicional, das suas formas e da sua configuração, e a procura de novos modelos de organização do espaço urbano. “A cidade moderna acabará por não ter conexões com a cidade tradicional, porque, em definitivo, toda a morfologia tradicional será abandonada e dela nada restará.”(LAMAS, 1999).

A definição de LAMAS confirma uma das inquietações deste estudo, que trata do abandono da área central da cidade de São Luís, em face das novas propostas de ocupação em outras que surgiram , a partir do crescimento da cidade além do rio. O Aterro do Bacanga , como área próxima do Centro Histórico, e nesse caso parte integrante dele , sofre o abandono à recusa da morfologia tradicional , sem nenhuma conexão com a área nova da cidade.

Fazendo a análise entre o Aterro e o Centro Histórico, constata-se que, sendo o primeiro um modelo de organização de espaço urbano, de características modernas, passa a não ter conexão com a área tombada, em face de abandono da morfologia tradicional apontada por LAMAS.

Com o crescimento da cidade de São Luís, houve um fatal abandono do centro, e essas novas áreas criadas, no caso o Aterro do Bacanga, ficaram inacabadas, devido à difícil tarefa dos planejadores de justificarem investimentos de manutenção dessas áreas, não havendo principalmente o uso social, que talvez pudesse justificá-los, com a distribuição de usos e atividades em desacordo com o custo elevado da sua construção .

Assim como o Aterro do Bacanga, em São Luís, as novas urbanizações que surgiram em outras cidades históricas tiveram baixa qualidade estética e manutenção cara. Como as grandes áreas requerem grandes investimentos, os centros históricos, incluindo o de São Luís, passaram a ser alvos de interesse, por serem mais exequíveis à recuperação, na qual um largo/prança era menos oneroso de recuperar que grandes áreas. O Aterro do Bacanga, devido à sua dimensão e ao alto custo de recuperação, não faz parte das propostas urbanas apresentadas para a restauração da área central da cidade. Recentemente, o governo do Estado recuperou as ruas e calçadas do Centro Histórico, bem como as praças do Desterro e do Pescador, localizadas próximas ao Aterro, sem nenhum investimento na área estudada.

“o centro é a partida da cidade que, delimitada espacialmente, por exemplo situada na confluência de um esquema radial das vias de comunicação, desempenha um papel ao mesmo tempo integrador e simbólico. O centro é o espaço que permite além das características de sua ocupação, uma coordenação das atividades urbanas, uma identificação simbólica e ordenada destas atividades e, daí, a criação das condições necessárias à comunicação entre os atores. A imagem clássica, nesta perspectiva, é a posição da cidade medieval, dominada pela catedral, sede dos prédios da autoridade local, e na qual se efetua o agrupamento espontâneo e hierarquizado dos cidadãos, por ocasião dos momentos predeterminados de cerimônia ou de festa.(BARDET apud BISAGGIO, 1980)

Nessa concepção, entende-se que o centro das cidades, quer pela importância simbólica dos prédios públicos ali instalados, quer pela sua posição estratégica em relação às outras áreas de expansão das cidades, lhes confere o caráter integrador bastando para isso condições de uso e ocupação de atividades que possam garantir uma relação de troca com outras áreas da cidade. No estudo da evolução das cidades européias, percebe-se que o centro perde a sua importância econômica, na medida em que as atividades se deslocam para novas áreas de expansão. O poder público, estimulado pela importância simbólica da área central, é o responsável pelo incremento de recursos que possam vir a estimular o desenvolvimento de importantes atividades na área. Em São Luís, a integração de outras áreas com o centro, no caso o Aterro do Bacanga, objeto da pesquisa, dependerá do grau de relação das atividades existentes com a dinâmica da cidade histórica e possível inserção de outras que possam garantir a diversidade de atividades necessárias , citadas anteriormente.

Atualmente, as cidades e lugares se preocupam em criar uma imagem positiva e de alta qualidade, e têm procurado uma arquitetura e formas de projeto urbano que atendam a essa necessidade. A organização de espaços urbanos espetaculares é a forma de atrair capital e pessoas, com a imagem definida de um lugar valorizado por certas qualidades associadas com o espetacular e a teatralidade. A ideologia presente nos planos de urbanismo tende a outorgar ao centro um papel essencial, justamente nessa perspectiva de elemento integrador.

2.2 As intervenções nas áreas centrais de cidades históricas

A leitura de publicações e a constante discussão sobre os problemas dos centros de cidades, a evolução e a gênese de áreas centrais chamaram a atenção de diversos estudiosos para a importância dessa problemática, no final do século XX, dentre os quais, destacam-se: SOJA (1990), que estudou a evolução urbana de Los Angeles; SANTOS (1958), no Brasil, com sua tese sobre o centro de Salvador na Bahia; CORDEIRO (1980), que analisou os desdobramentos do complexo corporativo do centro de São Paulo; CORRÊA (1989), que estudou as redes de cidades e a estruturação intraurbana do Rio de Janeiro; e ABREU (1988), que estudou a evolução urbana do Rio de Janeiro, a partir das transformações da área central.

Saneamento, circulação, embelezamento, funcionamento e adaptação das velhas cidades à nova vida social são as premissas da intensa atividade de destruição que marcou a segunda metade do século XIX até a Segunda Guerra Mundial, já apoiadas pelas idéias modernas e pela Carta de Atenas. Em Lisboa, a demolição da área do Martin Moniz data dos anos trinta-quarenta e manifesta claramente uma tendência. Numa situação idêntica, pode-se citar a renovação do centro da cidade de Ponta Delgada, realizada sob o plano de João Aguiar (1944), propondo uma marginal em aterro e a ressystematização do centro, destruindo o antigo porto e cais, um dos mais interessantes e um dos primeiros conjuntos urbanos da cidade, e do seu contato com o mar.

As metrópoles brasileiras, na fase inicial de sua formação, organizaram-se baseando na existência de um centro e uma periferia, definido uma forma específica de apropriação social, econômica e política do território. Nessas cidades, o centro abrigava as principais atividades econômicas, públicas ou privadas, as infra-estruturas urbanas e as áreas habitacionais de mais alto nível de renda; na periferia, concentrava-se a população migrante e de baixa renda. A segunda fase, situada em meados da década de 70 e que se intensifica na década de 80, caracterizou-se pela criação de novas áreas centrais. (LACERDA, mimeo)

O centro histórico das cidades, incluindo o de São Luís, passou a ficar fora dos interesses e das forças econômicas e, por conseguinte, das classes poderosas; isso faz com que essa área da

cidade seja a primeira a sentir o crescimento do poder capitalista; em Bolonha (Itália), a primeira fase do declínio da área histórica acontece entre 1861 e 1889 (primeiro plano regulador), relacionada com a construção da estação ferroviária e as primeiras vias férreas. A segunda fase se dá com a organização das fábricas que acontece fora da cidade, ordenando-se segundo os esquemas da estrutura econômica produtiva capitalista. Essa segunda fase foi entre os anos de 1889 e 1918, período da queda da função essencial do centro histórico que é utilizado pela burguesia proprietária e empreendedora, segundo as normas do máximo benefício. Os interesses passaram a se localizar em outras partes da cidade.

Numa terceira fase, o centro histórico de Bolonha se define como localização precisa de troca em função das novas exigências de consumo : troca de relação entre centro e periferia e uso de maior parte das construções centrais para acolher as novas atividades administrativas e comerciais, naturalmente depois de expulsar de sua residência os trabalhadores que habitavam. Essa fase se iniciou em 1860 , continua em 1910 e se expande até 1937, quando efetua as demolições que vão do largo de la calle Marconi, plaza dei Martiri e calle de Innerio ; com a realização da cidade universitária, que nasce sobre as demolições de 1931 no bairro de San Giacomo; e culmina por fim, mediante instrumento urbanístico de demolições, senão por substituição de edifícios, desde o início do plano de reconstrução de 1948 e do plano regulador de 1955, chegando finalmente ao ano de 1965, em que a política urbanística concentra-se no problema da guarda íntegra do centro histórico.

O terceiro atentado irá produzir conseqüências que hoje todos reconhecem, do plano de 1969, que tenta modificar a estrutura urbana, através de renovação social do próprio centro histórico e de toda cidade. “Com a consolidação do sistema de monopólio da escala nacional, há uma tendência baseada no novo tipo de organização urbana, descentralizada , onde o centro histórico se converte em uma zona especializada , submetida a pressões mais fortes”. (CERVELATTI)

A quarta fase contraria a vontade expressa do sistema e corre o perigo de um quarto atentado ao centro histórico. O primeiro objetivo da administração dentro de uma visão global da problemática é conseguir inverter a proporção das classes do centro histórico para entregá-lo ao seu destinatário legítimo: a comunidade.

A construção da estação ferroviária e conseqüente necessidade de comunicar com os principais pontos da cidade em 1875, induziram as autoridades municipais de Bolonha, devido à falta de um sistema viário adaptado às novas condições de tráfico, à preparação de um plano regulador em 1889, que distribuía as zonas de expansão, organizadas em faixas concêntricas com respeito ao centro urbano, uma trama viária retangular, privada totalmente de uma hierarquia clara e funcional.

Em relação ao perímetro externo, a ampliação previa uma grande circulação, paralela à forma do perímetro do núcleo histórico, produto da demolição da muralha renascentista.

O plano não previa nenhuma zonificação e, conseqüentemente, nenhuma estruturação dos bairros em expansão. Com a execução do plano de 1889, começa a alteração sistemática do centro histórico iniciada com as demolições levadas a cabo entre 1860 e 1875 para a construção de las calles Farini, Garibaldi, plaza Cavour e Via dell'Indipendenza.

Essas intervenções que poderiam favorecer o desenvolvimento futuro do centro histórico não foram realizadas totalmente, mas de forma fragmentada: a circulação externa incompleta; a não realização das vias radiais; a não conservação do parque de Villa Davia e a incompleta realização do parque público no lugar onde está atualmente a estação Veneta.

“A cidade de Bolonha (Itália) é um exemplo pioneiro de revitalização urbana, com a realização de um projeto de revitalização de sua área central, em meados da década de 60. Barcelona (Espanha), Paris (França), Londres (Inglaterra), Baltimore (EUA), entre outras, também realizaram projetos de revitalização de áreas históricas marcados pelo reaproveitamento de antigos edifícios, integrando-os a áreas remodeladas com edificações mais modernas. As atividades de lazer e turismo serviram de apoio para os projetos, enfatizando os aspectos tradicionais da cultura local.” (SIMÕES JUNIOR, 1995)

A prefeitura de Bolonha assumiu o encargo de uma regeneração integral no tecido urbano do centro através de procedimentos que, ao mesmo tempo, destinavam-se a restabelecer um grau de dignidade social e a submeter os edifícios a uma restauração propriamente dita. Essa experiência teve êxito porque nas camadas populares bolonhesas subsiste um grau bastante elevado de coesão e de apego à cidade e ao bairro de origem; e também as opções políticas da administração municipal facilitaram a adoção de uma política que procurou conter e reprimir a especulação na construção civil.

O objetivo fundamental do plano para o centro de Bolonha se baseou no respeito pelo passado histórico como patrimônio universal, respeito que, ao existir a possibilidade de um rápido desaparecimento do passado, devido ao prolongado estado atual da crise cultural e legislativa, adquire o significado de salvamento propriamente dito.

O antigo centro de Bolonha se configura hoje como uma típica cidade amuralhada formada sobre uma retícula ortogonal de assentamento da época romana. Ao redor desse núcleo, se desenvolveram, ao longo de vias radiais de penetração, as cidades renascentista e barroca. A forma quadrangular da parcela de origem romana do núcleo inicial, caracterizado pelo predomínio do cheio sobre o vazio, contrasta com a segunda incorporação, com parcelas de forma retangular alargada. Só na terceira incorporação aparece um desequilíbrio entre cheios e vazios. É que no interior dessas parcelas se incorpora um amplo sistema de hortos e jardins, em estreita relação com as construções residenciais.

Ao se observarem as incorporações e expansões urbanas do centro histórico de Bolonha, pode-se deduzir que esse centro não esteve em momento algum submetido a sua capacidade total de uso, de maneira que seria necessário determinar a ruptura de suas estruturas físicas. Ocuparam-se sempre territórios novos, seguindo uma forma clara de expansão radial: as novas obras de infraestrutura renascentista, barroca, etc, deram a iniciativa de novas direções de crescimento.

“Integridade e racionalidade unidas em um plano urbano no qual permite utilizar o próprio centro histórico como um polo que irradia valores concretos, valores que devem ser utilizados em toda a sua integridade, através de conservação das estruturas dos edifícios apropriados previstos no plano para o centro histórico”. (CERVELATTI)

Percebe-se que o crescimento da cidade de Bolonha, iniciado através de um plano regulador, estabeleceu zonas de expansão, organizadas em faixas concêntricas ao centro urbano. Essa cidade histórica sempre teve seu centro bem localizado para as trocas, inclusive as trocas de relação com a periferia, em face das novas exigências de consumo. A capacidade de uso do centro histórico de Bolonha nunca foi total, ou seja, as novas direções de crescimento não prejudicaram a centralidade das relações, e as construções centrais passam a acolher novas atividades administrativas e comerciais. Ao se tentar, em cidades históricas, modificar a estrutura urbana com a proposta de renovação social do seu centro, devido a uma tendência de uma nova organização urbana descentralizada e à especialização dessa área, o ideal sugerido é inverter esse processo e entregar o centro histórico ao seu antigo dono.

O processo histórico da evolução urbana de Bolonha teve o seu centro histórico como o elemento irradiador das atividades, mantendo as relações necessárias para conservação da sua área central, independente do surgimento de novas áreas de expansão.

Nesse sentido, parece oportuno recolocar em discussão a preocupação de ARGAN, 1993, com o conceito de centro histórico que, por atribuir um selo histórico a um determinado núcleo urbano, torna secundário o resto da cidade como ambiente impregnado de historicidade, bem como desterritorializa o chamado centro histórico de sua relação com o restante da cidade. Pois, “se quer conservar a cidade como instituição, não se pode admitir que ela conste de uma parte histórica com um valor qualitativo e de uma parte não-histórica, com caráter puramente quantitativo”.(ARGAN apud SOUZA,1999)

Tratando-se de São Luís, com a expansão da cidade, outras áreas passaram a absorver as funções antes exercidas pelo centro, contrariando a necessidade da manutenção de suas relações com as novas áreas da cidade. O exemplo de Bolonha mostra a necessidade da manutenção da centralidade das relações na área histórica de São Luís, não só pelo resgate de seus edifícios mas pela preocupação do aspecto social da sua ocupação.

O ideal, no caso de São Luís, é proteger as classes originais, pois estas constituem um bem cultural. Em outubro de 1979, o governo do Estado, através do I Encontro Nacional da Praia Grande sobre a preservação do bairro, lançou a primeira proposta de preservação e revitalização para São Luís, que dava importância para a abordagem social e infra-estrutural, bem como para as atividades geradoras de emprego e renda, fatores esses hoje assimilados em todos os trabalhos do gênero no Brasil. Porém as medidas de recuperação do Centro Histórico de São Luís, em geral, têm sido fundamentalmente segregadoras, de limpeza social e embelezamento, como foi o caso do Projeto Reviver, tendo sido iniciadas com a elaboração do texto básico do Programa em 1980.

É necessário diversificar os usos das novas reconstruções de forma a atender às suas funções básicas de morar, trabalhar e lazer, atraindo novos investimentos. O novo perfil econômico da área diminuiu as relações econômicas desta com o resto da cidade. A cidade, nesse caso, é o elemento de integração dessas funções, como afirma Jane Jacobs ao criticar o modernismo.

No estudo dos ideários urbanos relacionados neste trabalho, as contribuições de Jane Jacobs apresentam-se sob o aspecto social das cidades, tendo-as como local de convívio, onde as praças e parques são os locais de encontro para relações de convivência social. A vida comunitária, nesse caso, é o elemento vital para a cidade e a manutenção das relações com a cidade, de que o centro histórico necessita. Ela afirma que os processos sociais devem ser os mais importantes para os planejadores.

O Aterro do Bacanga, apontado desde a sua implantação com perspectiva de uso para o lazer, ao se sugerir a criação de um parque, poderá contribuir para as relações sociais necessárias para o Centro Histórico, através de propostas ousadas de urbanização e incremento de atividades de recreação, fortalecendo, assim, a vida comunitária de que o Centro Histórico e a área de estudo necessitam.

Em Roma, Itália, a especulação imobiliária adensou as populosas periferias em torno de um fragilíssimo centro histórico. Em Veneza, a cidade moderna tende a destruir inclusive materialmente a cidade antiga. Veneza é considerada até hoje como a cidade que funciona, por antecipar as melhores invenções do século XX. Localizada sobre um grupo de ilhas, na Laguna Veneta, a cidade soube tirar partido de sua situação geográfica. A princípio, foi dividida em 6 distritos de vizinhança, cada qual abrigando uma de suas 6 corporações ou guildas. Os canais, cerca de 117, servem tanto para limites como os elos de ligação entre essas vizinhanças, funcionando como cinturões verdes, quanto de vias rodoviárias de uma cidade moderna. Além disso, há, em Veneza, um sistema especial de vias de pedestres que conduzem às piazzas – praças, em torno das quais se agrupa cada seção da cidade e que constituem até hoje, os lugares principais para reuniões em escala local, procissões e demonstrações religiosas, mercados, lojas, etc. Ao redor da cidade, as grandes lagoas

servem de parques, a água substituindo a paisagem campestre.

As áreas industriais de Veneza, em grande escala, foram separadas dos usos mistos da cidade medieval, desde a implantação, em 1255, da indústria de vidro, na ilha de Murano e junto com o bairro do Arsenal (fábrica de munições) e das docas.

O zoneamento funcional e a separação efetiva dos diferentes tipos de tráfego criaram um ambiente urbano esplêndido, até hoje assim percebido para os pedestres; sente-se segurança e ausência das tensões e dificuldades originadas pelos veículos a motor que operam em ruas convencionais.

O exemplo a ser assimilado refere-se à criação de uma rede independente de vias e pedestres e um sistema hierarquizado de distribuidores para o movimento de veículos. A atual separação de tráfegos de barcos volumosos e rápidos no Grande Canal, de veículos menores e mais lentos nos canais mais estreitos e de pedestres na rede especial – antecipou a planta de Radburn e sua versão inglesa, o “ Precint” de Sir Alker Tripp. Foi um arranjo inspirado em Veneza, o que foi proposto em 1963 para a remodelação do centro de Londres (CALIHMAN, 1975).

Pode-se, então, considerar que a organização de verdadeiros distritos de vizinhança e a separação entre o pedestre e os demais meios de transporte constituem a grande contribuição de Veneza ao moderno desenho das cidades.

Diferente das propostas de intervenção em Bolonha, que centralizavam as relações sociais do centro histórico com o resto da cidade, em Veneza a cidade foi dividida.

Esses casos mostram a fragilidade dos Centros Históricos, e comparando-se ao de São Luís, serão percebidas semelhanças de problemas. O importante nesse caso é que o governo mantenha-se atento para que a revitalização do seu centro histórico não seja apropriada pelos empresários envolvidos, especialmente os imobiliários, resultando na expulsão da população de baixa renda usuária ou moradora do local. Até agora, as ações públicas trouxeram melhores condições de moradia a essa população carente. O Aterro do Bacanga, como área periférica ao Centro, deverá ser parte integrante da revitalização da área central, pois a criação de novos espaços de lazer e convivência, que a área pode oferecer, reforça esse processo.

Em São Luís, o Projeto Reviver e as ações do programa PRODETUR vêm promovendo ações de revitalização no Centro e outros setores históricos da cidade. Dentre as atividades realizadas, destacam-se a reconstituição de calçadas originais, praças e iluminação pública; a restauração de edifícios públicos e orientações de proprietários para restaurar e conservar prédios particulares; a construção de habitações para população encortiçada e a criação de centros culturais em edifícios

históricos.

A maioria das cidades, incluindo São Luís, tem-se preocupado primordialmente em conseguir que seus centros voltem a ter suas funções próprias. As mais antigas precisam de uma reconstrução, levando em conta seu crescimento histórico: um trabalho de reforma interior do centro antigo. As grandes cidades, além de restabelecer a capacidade funcional do centro, hão de levar em conta a necessidade de uma certa descentralização, a fim de evitar toda excessiva acumulação urbana, através da criação de novos centros secundários para as novas zonas da cidade. Em São Luís, pode-se dizer que os bairros do São Francisco/ Renascença, surgidos em função do crescimento da cidade além do rio, são, atualmente, os novos pólos de interesse comercial da cidade, atraindo todas as atividades que se desenvolviam no centro para essa nova área.

2.3 A dinâmica urbana nas relações sociais e econômicas das áreas centrais de cidades históricas

A política urbana existe e causa interferências nocivas à cidade, à medida que as transformações ocorrem aversas a qualquer discussão técnica que possa dar subsídio às intervenções urbanísticas propostas. (CASTELLS, 1983) A distribuição espacial da população e das atividades econômicas resulta de conflitos políticos e não de mecanismos de mercado, como na primeira metade deste século.

Esse discurso retrata as implantações e as transformações sofridas na área central de São Luís, em virtude da política urbana vigente, com a implantação do Aterro do Bacanga, associada à construção de edificações na área, que contrariaram a lei federal, que impede qualquer construção na vizinhança de área tombada que lhe impeça ou reduza a visibilidade, pondo em discussão a visão técnica conservadora/preservadora do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Neste estudo, visando à análise das potencialidades que levem à integração do Aterro do Bacanga com o Centro Histórico, apresenta-se como problema principal o abandono dessas duas áreas, em virtude do desenvolvimento da cidade para setores da ilha que possibilitaram uma qualidade urbana compatível com as exigências da modernização.

Associados a esse abandono estão os fatores que estimularam e incentivaram essa degradação, como o regime urbano, os custos de fricção e o mercado imobiliário. Esses fatores são responsáveis pela nova dinâmica da cidade, estimulando a urbanização nas áreas nobres, as quais passaram a abrigar as atividades economicamente favoráveis dentro da nova estrutura urbana.

A estrutura urbana

ROSSI (1995) analisa a cidade sob três proposições distintas: na cidade há um antes e um depois, atuando nela, ao longo do tempo, fenômenos homogêneos que são estreitamente comparáveis (análise dos elementos permanentes); a continuidade espacial da cidade, em que os fatos de natureza homogênea são aqueles elementos encontrados em determinado território e num certo entorno urbanizado; e existência de elementos particulares, no interior da estrutura urbana, que têm o poder de retardar ou acelerar o processo urbano. A identificação desses elementos particulares, na área do Aterro do Bacanga, contribuiu no estudo das suas potencialidades de uso, caracterizadas a partir do poder de aceleração ou não dos seus elementos já conhecidos, na estrutura urbana da cidade.

Para ROSSI, são considerados elementos dessas estruturas o centro principal da metrópole, os subcentros, os bairros residenciais, industriais, etc. FLÁVIO VILAÇA (1998) procura nos seus estudos identificar traços e movimentos comuns às estruturas territoriais analisadas. Um dos aspectos levantados por ele, e comum a todas as metrópoles, é a decadência do centro principal dessas cidades. Para o estudo se questiona: Qual sua fonte? Em que consiste na realidade? Qual a sua essência? Que relações há entre o centro principal e outros elementos das estruturas territorial e social? Ele coloca em questão, por exemplo, quais relações há entre o espaço produzido em Copacabana sobre os valores e estilo de vida de seus moradores e dos cariocas da zona sul em geral? (VILLAÇA, 1998)

“Uma estrutura urbana no presente está condicionada por aquilo que foi no passado e indeterminada naquilo que será no futuro. No presente ela é fruto da herança histórica mais os atributos do ambiente onde está inserida. No futuro, ela será o produto da interação entre a herança histórica e as condições futuras do ambiente, da economia, da sociedade e da técnica”. (LACERDA, 1999, mimeo). Do ponto de vista do planejamento urbano, a gestão da mudança da estrutura urbana constitui a sua diretriz básica.

A estrutura urbana é como um todo constituído de elementos que se relacionam entre si, de tal forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todos os demais elementos e as demais relações. Analisando-se sob esse aspecto, o Aterro do Bacanga, como elemento novo inserido na estrutura urbana da área central, interferiu diretamente na paisagem da área tombada, que antes margeava o Rio Bacanga, e propiciou o surgimento de novas relações sociais com os novos elementos que surgiram em virtude das atividades instaladas na área criada.

A estrutura urbana deve ser entendida como aquela determinada pelo arranjo territorial dos usos do solo urbano e o esquema de interações ou contatos diretos daí decorrentes, sendo esse uso entendido como a finalidade para qual o solo é utilizado ou consumido pelas atividades urbanas.

Segundo ROSSI (1995), “a unidade dessa partes é dada fundamentalmente pela história, pela memória que a cidade tem de si mesma”.Mais adiante ele afirma:

“Essas áreas originais podem ser identificadas como unidades do conjunto urbano que emergiram por uma operação de diferentes momentos de crescimento e diferenciação, ou como aqueles bairros ou partes da cidade que adquiriram caráter próprio”.

Compreender os fatores que contribuem para ampliar a sustentabilidade do sítio histórico de São Luís, enquanto estrutura urbana estratégica, e aprofundar uma postura crítica a partir dos programas de preservação desenvolvidos na área, contribuindo com a construção de uma perspectiva de investimento e desenvolvimento na área de estudo, configura-se como motivação central deste trabalho.

A urbanização

CASTELLS (1983) cita: “A urbanização seria, sobretudo, o momento de transição nas características que o urbano desempenha nas relações sociais de produção e nos mecanismos necessários à sua reprodução”.

A urbanização deve, então, ser entendida como processo de produção e reprodução das relações sociais de um determinado modo de produção em pontos determinados do espaço, concretizados dentro de combinações específicas e históricas, ou seja, dentro de formação econômica e social, manifestadas por práticas de urbanismo e expressas num quadro construído particular, a cidade.

Ao adotar o termo urbanização, ou área urbanizada, para a área de estudo, o mesmo deve ser usado com cautela, pois não se deve tomá-lo no seu sentido demográfico corrente, isto é, aumento da população urbana, mas no seu sentido analítico, ou seja, entendido como o crescimento da importância do urbano na reprodutibilidade das relações sociais. O Aterro do Bacanga, como proposta de área urbanizada, não representa nenhum crescimento populacional, sendo estudado no seu sentido analítico a partir das suas relações sociais.

Ao se analisar o Aterro do Bacanga como área urbanizada, é importante questionar-se as relações sociais das atividades existentes e as características da sua implantação . As formulações arquitetônicas trazem consigo as conceituações predominantes na época, de como estruturar e ocupar o ambiente, o território. Os condicionantes tecnológicos, por sua vez, mostram como foram organizados e construídos. Mas, é a partir das reações comportamentais dos usuários que se podem entender as mudanças geradas ao longo do tempo, e mesmo evidenciar aquelas em estado latente. No caso do Aterro, o importante não é só compreender em que medida o desempenho deste, como ambiente

construído, influencia o comportamento dos usuários, mas também como se molda àquele desempenho, modificando ou não esse ambiente, no decorrer do seu uso, dando origem a um novo padrão para a área.

Um regime urbano definiria as formas particulares que assumem os processos de produção e de apropriação da espacialidade construída urbana. O que os autores identificam, genericamente, como urbanização é, na verdade, a manifestação de uma transformação no tipo de funcionamento da cidade, o que vai engendrar um novo regime urbano.

O Regime urbano

A distribuição irregular do capital entre as cidades proporcionou uma regulação urbana diferenciada para cada região, evidenciando a articulação do capitalismo com a estrutura urbana das cidades. As características de cada regime de acumulação particular inscrevem na espacialidade urbana a sua particularidade histórica e geográfica, sob a forma dos regimes urbanos.

O regime urbano, como forma de apropriação da espacialidade construída urbana, é que define a distribuição espacial anteriormente citada. Os Centros Históricos das cidades são as primeiras áreas a sentir essa transformação, e no caso de São Luís, o mercado imobiliário e outras formas de provisão residencial fizeram a cidade crescer “em outras direções”. Mesmo que a cidade disponha de um dinamismo capaz de transformar o velho quadro, para que possa incorporar as novas atividades, a especulação entra em jogo. É preferível construir novos edifícios em áreas não sujeitas à limitação do gabarito, uma vez que o velho centro histórico joga o papel de obstáculo à expansão do novo centro, que cresce na direção oposta, enquanto aquele continua a degradar-se. No caso do Aterro do Bacanga, o impedimento, pela lei federal, de qualquer construção/edificação na área do Aterro do Bacanga que impeça a visibilidade, desfavorece qualquer política de investimentos na área, por isso é preferível investir nas áreas na parte mais valorizada da cidade.

Com a desvalorização, a área central da cidade - englobando-se a área deste estudo, onde se congregavam as principais atividades econômicas e de decisão, além das infra-estruturas e serviços urbanos – não só foi abandonada por quase todas as atividades de prestígio do setor comercial e de serviços, como também deixou de ser área residencial para os grupos sociais de alta renda. As edificações existentes transformaram-se em capital construído ocioso, em face da baixa rentabilidade, significando, portanto, uma desvalorização da riqueza construída, pública e privada. Outra perda importante foi o referencial histórico e cultural, interferindo na qualificação enquanto espaços comunitários, acompanhado de uma outra perda : a do valor social.

O Mercado imobiliário

O uso do solo determina o valor da terra, através de um processo de competição entre usos, e, reciprocamente, o valor da terra distribui as atividades no espaço urbano de acordo com as suas disponibilidades financeiras.

“Quando um consumidor adquire um terreno, ele adquire dois bens – área e localização. Em termos de localização, tem-se, de um lado, um aspecto negativo (distância) com custos positivos (custos de locomoção) e, de outro, um aspecto positivo (acessibilidade) com custos negativos (economia nos custos de locomoção) , o que resulta em um decréscimo no valor da terra em função da distância à Área Central. Em contrapartida, a renda familiar tende a elevar-se, gerando um paradoxo representado pelo fato de que os mais ricos residem em áreas relativamente mais baratas, enquanto os mais pobres vivem em terrenos mais caros (ALONSO, BISAGGIO, 1980)

A migração intra-urbana, causada pelo processo de ascensão social e a busca de símbolos como status, poder e prestígio, alimentados pela especulação imobiliária, significou a desvalorização do centro de São Luís, de maneira mais ampla e incluindo as áreas adjacentes, gerando novas centralidades, podendo-se citar os bairros do São Francisco, Renascença e Calhau. Essas novas áreas passaram a ser as “periferias dos ricos”, áreas residenciais de alto luxo, localizadas nas margens urbanas, próximas a eixos rodoviários, conectados com a área central da cidade.

A localização das atividades

A teoria da localização estuda as causas e efeitos da distribuição das atividades no espaço e as leis que determinam a evolução do uso do solo à medida que a sociedade passa por diferentes etapas do desenvolvimento. A localização é definida como um complexo de relações espaciais dentro do qual cada sítio ou lugar está fixado em um ponto dado no tempo.

Assim, a distribuição espacial da densidade demográfica e do valor do solo, bem como as necessidades e características da expansão urbana, no que diz respeito ao uso residencial , apontadas nos modelos econômicos, são uma função da localização dos centros de emprego, das características do sistema de transportes, da desagregação da renda e dos valores marginais dos espaços destinados a lazer e habitação .

“Os modelos econômicos baseiam-se na Teoria Econômica, especificamente nos mecanismos de mercado e em sua atuação na alocação de espaços para diversos usos, sob os aspectos quantitativo e locacional, de acordo com relações de oferta e demanda. Os mecanismos de mercado operam segundo restrições de economias de aglomeração e custos de transporte.” (Richardson Apud SILVA, 1999)

Os modelos econômicos tiveram suas origens no século passado, a partir da Teoria de Von Thunen para a terra agrícola e consolidaram-se através de Webber, Loesch, Isard, Wingo, Alonso, Haig e Lowry. (Von Thunen Apud BISAGGIO, 1980)

Wingo procurou uma maior aproximação entre a teoria e a realidade, através da relevância atribuída às políticas de atuação governamental na formação de estrutura espacial urbana. Quanto aos custos de transportes, estes seriam uma função do tempo e do dinheiro gastos, estratificando-se o espaço urbano, sob o ponto de vista da oferta, segundo valores diferenciados de localização. Sob o ponto de vista da demanda, quanto maior o valor relativo de determinada área, menor unidade de espaço consumida nessa área e, conseqüentemente, mais alta a densidade demográfica (BISAGGIO, 1980).

Alonso distribui os diversos usos em função da estrutura de preços dos terrenos, considerando, de forma indivisível, espaço físico e localização relativa de área. (BISAGGIO, 1980),

Segundo *Haig apud BISAGGIO (1980)*, o princípio fundamental da explicação teórica é o de que:

“As cidades constituem uma parcela dos mecanismos econômicos e, sob um enfoque de eficiência em transportes, correspondem aos pontos de mais baixo custo nos processos de produção e consumo. Note-se que a base de uma tal explicação é física, pois concentrações de pessoas e mercadorias são o resultado de esforços destinados a minimizar os custos de fricção, ou sejam, os custos para superar a fricção do espaço. Assim, relações espaciais são fatores primários na formação e localização dos centros urbanos, custos, um fator econômico e, mais precisamente, a minimização de custos, a força controladora”.

Haig propõe mais adiante uma distribuição do uso do solo que minimizasse os custos de fricção. Segundo ele, as imperfeições, falhas e obstáculos à livre operação das forças de adaptação estão na origem dos problemas urbanos que limitam a eficiência da estrutura de uso do solo como um mecanismo econômico.

Nesse caso, trata-se também das relações humanas, sociais e econômicas interdependentes que podem ser identificadas no processo de crescimento de São Luís. No Brasil, em particular, essas relações ocorrem de forma tensa, principalmente entre grupos sociais urbanos distintos, devido às poucas regras existentes na ordenação de tais relações, como códigos, legislação de uso e ocupação de solo, diretrizes de projeto e normas. Esse é o modelo urbano das cidades brasileiras, gerador de renda diferencial, ou seja, de valorização imobiliária.

Os custos de fricção

A eficiência na disposição espacial da cidade é inversamente proporcional ao valor agregado dos custos de fricção. Esses custos devem ser definidos nos mesmos termos dos benefícios deles decorrentes. Se, por exemplo, o objetivo é eficiência social, os custos sociais devem ser considerados. A fricção da distância é tendência à concentração que pode ser revertida com o desenvolvimento dos transportes. Quanto mais desenvolvidos os meios de transporte mais esparsa a estrutura urbana.

Através da livre concorrência do mercado, a atividade que tenha melhor condição de exploração de uso dos atributos do lugar provavelmente ocupará a melhor localização no espaço condizente com a sua função. Pela avaliação da importância relativa de várias conveniências e através de seleção, as pessoas determinam o uso do lugar.

Cada atividade busca minimizar as incomodidades e os custos de fricção espacial, localizando-se onde os custos de transportes são mínimos. Porém, como os atributos de cada localização dependem da natureza dos ocupantes e como a concorrência em todos os lugares não é simultânea, existem mudanças constantes na ocupação.

“O comportamento do crescimento urbano irá variar de acordo com as características do Sistema de Transportes: novos centros complementares podem-se desenvolver ou amplia-se a acessibilidade central. Normalmente, as duas hipóteses se verificam. Em uma escala metropolitana, as áreas de maior acessibilidade se desenvolvem, em detrimento das demais, que vão, progressivamente, deteriorando-se e desvalorizando-se. A distribuição espacial da população se altera, constatando-se altas densidades demográficas nas áreas de maior acessibilidade”. (BISAGGIO, 1980)

Um fator importante na valorização da área urbana são os custos de distância; nas áreas onde esses custos são minimizados, a distribuição espacial da cidade é mais produtiva ou eficiente. A distribuição das atividades busca um lugar onde os custos de fricção são mínimos. Observa-se que o valor dos aluguéis e dos terrenos é mais alto nas áreas onde a acessibilidade implica menores custos de transportes. Diversos fatores atuam no crescimento urbano de São Luís, entretanto, o nível de atendimento do sistema de transportes influencia na localização de atividades; essa inter-relação é responsável pela valorização imobiliária em alguns setores da cidade.

O transporte deve ser visto como condicionante e orientador da expansão urbana – dentro de uma concepção de integração e complementaridade – para não se assistir ao agravamento das pressões sobre o uso indevido do solo urbano: crescimento vertical exagerado, destruição dos espaços verdes, construção desordenada de vias elevadas, falta de racionalidade na ocupação dos espaços

periféricos, degradação de áreas comerciais etc.

A fragmentação do espaço urbano, com grandes problemas de funcionamento e de adequação ambiental, bem como pouco articulado em termos de uma identidade cultural da população com a ocupação urbana resultante, representa uma ameaça ao desenvolvimento metropolitano de São Luís. Um dos problemas que comprometem um melhor desempenho das atividades econômicas é a baixa capacidade de deslocamento das pessoas e das mercadorias em virtude das condições do sistema de transporte, caracterizado por uma infra-estrutura viária deficiente, uma situação precária do transporte de passageiros e pouca fluidez no tráfego. (LACERDA, 1999, mimeo)

“No caso de comércio e serviços a localização mais desejável é determinada pelo nível de lucro propiciado por essa localização, o que conduz a uma centralização das atividades mais competitivas. Quando se trata do uso residencial, o critério relevante é o da satisfação individual e familiar, desempenhando o componente amenidades papel fundamental, porém de difícil avaliação.” (ALONSO, Apud SILVA, 1999)

Esse modelo pode ser aplicado a São Luís, cidade que possui vários centros funcionais complementares nos bairros e ser, inclusive, utilizado para esclarecer os efeitos do desenvolvimento econômico, de alterações na estrutura de renda e de regulamentos de zoneamento. O Centro Histórico da cidade ainda é visto como o que faz as trocas e coordena as atividades descentralizadas. Nesse caso, existem atividades fundamentais agrupadas que são: comércio e a gestão administrativa, financeira e política, havendo portanto uma troca de bens e serviços, coordenação e direção de atividades descentralizadas. No centro, estão implantados serviços que se endereçam ao maior número de consumidores ou a usuários específicos, onde a proximidade espacial não intervém absolutamente na utilização dos serviços oferecidos.

A implantação dessas atividades no centro é explicada se, na economia do mercado, vê-se o regulador de esquema espacial urbano. São encontrados no centro estabelecimentos aos quais a centralização oferece benefício suficiente para compensar o preço elevado dos terrenos e os problemas de organização derivados da congestão desse espaço.

O abandono do centro se relaciona diretamente com os investimentos em infra-estrutura em outros setores da ilha de São Luís, ou seja, a cidade crescendo em outra direção vem acompanhada por investimentos do setor público e privado. A construção do Aterro do Bacanga talvez tenha sido acompanhada pelos ideais urbanísticos da época da sua construção, quando o crescimento da cidade ainda estava desordenado e o centro da cidade ainda era o pólo de investimento de todos os setores.

2.3.1 O Espaço Social Urbano

Não se pode a todo momento denominar o Aterro como um espaço urbano, ou ambiente construído, sem antes determinar o que seja o “espaço urbano”. VILLAÇA (1998) refere-se, na verdade, ou ao processo de urbanização genericamente abordado, ou a espaços regionais, nacionais, continentais e mesmo planetário. Em todos eles, ao se estudar um arranjo interno, o espaço é intra, logo a expressão espaço urbano pode referir-se ao espaço intra-urbano e a expressão espaço regional se refere ao intra-regional.

Segundo VILLAÇA (1998), o estudo das formas é o estudo do espaço urbano, mas não é específico deste. Ele considera as formas atributo de todo espaço (árvore, caneta, cadeiras). No entanto, para explicar as formas urbanas – os bairros, as direções de crescimento, a forma da mancha urbana, a verticalização, densidades, etc. – é indispensável considerar as relações de determinado ponto, ou conjunto de pontos, com todos os demais pontos do espaço urbano.

O espaço urbano de uma cidade é utilizado e ocupado de formas diferentes pelos diversos grupos sociais, que são formados por diferentes pessoas. As ciências humanas, das artes, tecnológicas, etc. procuram estudar o espaço urbano construído. Segundo ROSSI (1995), em seu livro *Arquitetura da Cidade*, “A Arquitetura é a cena fixa das vicissitudes do homem, carregada de sentimentos de gerações, de acontecimentos públicos, de tragédias privadas, de fatos novos e antigos. O elemento coletivo e o elemento privado, sociedade e indivíduo, contrapõem-se e confundem-se na cidade, que é feita de inúmeros pequenos seres que procuram uma acomodação e, junto com ela, formando um todo com ela, um seu pequeno ambiente mais adequado ao ambiente geral.”

O espaço transformado é produto de relações que a sociedade desenvolve; não existe sociedade sem espaço, pois ele é o palco das ações humanas, nem existe espaço transformado sem sociedade que o produza. Os fatores considerados importantes para a compreensão da área do Aterro do Bacanga, na sua totalidade, são o uso e a sua ocupação, com a identificação dos atores e das atividades exercidas no local. Esses fatores não podem ser analisados isoladamente visto que um influencia o outro e ao mesmo tempo sobre o espaço urbano. O espaço urbano, para que atenda às necessidades básicas, deve ao longo dos anos absorver mudanças que possam adequar a nova realidade.

Há dois tipos principais de espaços nas nossas cidades: o construído, fechado e, em maior ou menor grau, privatizado (exs. – casa, lojas, fábricas, oficinas, escolas, bares); e o aberto de uso coletivo (exs.– ruas, becos, largos, praças, jardins públicos, praias). Entre esses dois pólos, que servem para armar as representações do urbano, se estabelecem relações de apropriação diferencial. O

que se denomina “vida comunitária” é um conjunto de desempenhos suportados por “palcos”, por “cenários” que tenderão a ser identificados de acordo com o enquadramento em um dos dois modelos.

Para a Antropologia, nas relações entre espaço e sociedade, é feita uma distinção entre grupos sociais que se integram pelas proximidades de seus indivíduos, numa dimensão espacial, e aqueles cujos indivíduos se integram permeando o espaço por meios mais elaborados, como, por exemplo, insígnias e cerimônias, que enfatizam a identidade desses grupos dispersos (Hilier & Hanson apud MONTEIRO, 1998).

Para Santos, apud CORRÊA (1989), forma é o aspecto visível, exterior, de um objeto, referindo-se ainda ao arranjo deles, que passa a constituir um padrão espacial, por exemplo: uma casa, um bairro, uma cidade, uma favela, um distrito industrial, o centro de uma cidade são formas espaciais de diferentes escalas.

Não se trata da forma pela forma, atribuindo a ela uma autonomia que não tem, mas de considerar que, a partir da forma em conjunto com outros conceitos, pode-se ter uma análise da realidade em sua essência.

A noção de função implica uma atividade, um papel a ser desempenhado pelo objeto criado, no caso a (s) forma(s) da área central. Habitar, lazer, comércio, produção, visitar parentes, circular, consumir são funções associadas, respectivamente, às formas, tais como a casa, o bairro, a cidade e a rede urbana. As funções estão materializadas nas formas e estas últimas são criadas a partir de uma ou de várias funções.

Função e forma não podem estar dissociadas de um outro elemento importante para a compreensão do espaço: a estrutura é a inter-relação das diversas partes que compõem o todo social, é a natureza social e econômica de uma sociedade, em um dado momento do tempo. A estrutura não se refere a um padrão espacial, mas ao modo pelo qual os objetos estão organizados e se inter-relacionando.

Resultado de relações sociais contraídas na “produção social da própria vida”, o espaço torna-se instância do modo de produção e concretiza-se por práticas específicas que engendraram fenômenos materiais traduzidos em formas e estruturas espaciais concretas e expressam-se em duas dimensões: no espaço e no tempo. De acordo com a primeira dimensão, fenômenos, formas e estruturas materiais concretas apresentam extensão, existência mutuamente exclusiva e relacionando uns com os outros, e, com a segunda, seqüência, duração e movimento, de um passado para o futuro. Trata-se, entretanto, não apenas de expressão das relações sociais, mas como Lipietz (1977:23) observa, de reprodução, de recriação da realidade social: a cada momento (tempo) essas relações se

reproduzem materialmente no espaço em formas coerentes com elas, daí o espaço concreto, espaço produzido, social e materialmente.

O conhecimento do movimento da totalidade e de sua formação econômico-social, por meio de sua síntese, o espaço, pressupõe a apreensão e a relação das categorias acima mencionadas. A cada novo momento da divisão do trabalho, um novo movimento é atribuído à sociedade, criando novas funções, alterando qualitativa e quantitativamente as funções que, por sua vez, se realizam por meio de formas espaciais, em um movimento de natureza dialética.

As diversas formas que compõem o espaço são passíveis de serem datadas e também suprimidas enquanto novas formas podem ser construídas em detrimento de antigas formas. Essas transformações podem se dar por motivos estruturais ou funcionais, mas representam sempre uma resposta do espaço e de sua organização à dinâmica da sociedade. A mudança estrutural também mantém íntima ligação com as formas.

As formas herdadas do passado são alteradas ou destruídas para se adequarem às novas funções exigidas pela dinâmica social de um novo momento histórico. Transformando-se, portanto, as formas e o uso do solo, levando o espaço a se adequar ao movimento dinâmico do processo.

Referindo-se à origem das primeiras áreas urbanas, MUMFORD (1961) descreve

“Pequenas vilas comunais indiferenciadas e simples, cada parte desempenhando de maneira idêntica cada função, transformadas em estruturas complexas, organizadas em um princípio axial, com tecidos diferenciados e organismos especializados, e com uma parte, o sistema nervoso central, pensando e dirigindo o todo“. (MUMFORD, 1961)

Essa seria a imagem da cidade como um organismo social, consubstanciada em uma organização de significados e valores. A ocupação urbana pode ser considerada como a “expressão concreta dos processos sociais na forma de um ambiente físico construído sobre o espaço geográfico”. (HARVEY, 1992) A aparente desordem dessa ocupação constitui um sistema aberto e equilibrado, onde forças econômicas e sociais interagem, conformando os aspectos endógenos e exógenos da morfologia urbana.

Quando se fala em “sociedade urbana” não se trata nunca da simples constatação de uma forma espacial. A sociedade urbana, no sentido antropológico do termo, quer dizer um certo sistema de valores, normas e relações sociais, possuindo uma especificidade histórica e uma lógica própria de organização e de transformação.

Sob esse aspecto, Chombart de Lauwe, em um estudo referente à formação social de Paris, sugere que o espaço social resulte da superposição no espaço físico dos espaços econômicos, demográfico e cultural, além da atuação de outros tipos de espaço, constando-se a formação de áreas isoladas de homogeneidade social (DE LAUWE, 1952).

O espaço, como área de estudo, é o meio que permite a desenvoltura de uma ação, que pode ser exercida livremente ou subordinada às influências da natureza (espaço geográfico x espaço econômico). A ação pode se sujeitar às normas, especialmente as jurídicas (espaço econômico x espaço jurídico). Mas para a compreensão lógica de todos eles, é importante, ao iniciar qualquer estudo, principiar pelo espaço social, que em complexidade e generalidade os abrange e lhes indica a natureza comum.

“O espaço social é constituído por uma série de espaços justapostos, relacionando-se cada um deles a determinado aspecto de vida social: espaço de trabalho, espaço de recreação, etc. Todos eles se fundem num só, que será o espaço social de um indivíduo ou de um grupo: não pode ter outras propriedades senão aquelas dos fenômenos sociais que o animam. (NETO, 1972)

A dificuldade em organizar uma cidade está em aprender e caracterizar as estruturas sociais. A organização da cidade é de algum modo a manifestação tangível, concreta dessas estruturas : o espaço social urbano exprime numerosos aspectos da vida das populações e, para estudá-la de maneira rigorosa, é necessário primeiro estudar as categorias sociais e os vários grupos sociais.

LEFEBVRE (1978), define o espaço e a sociedade como:

“O espaço ocupa um lugar relativamente modesto e subordinando em toda análise. A cidade, segundo uma fórmula famosa e justa no essencial, projeta no terreno uma sociedade inteira, com suas superestruturas, sua base econômica e suas relações sociais. Mas quando se trata de especificar estas ligações ou de mostrar a articulação entre problemática social e espacial, a segunda é mais percebida como pra ocasião de desdobramento da primeira. Pois o espaço, é o resultado de uma história que deve se conceber como a obra de agentes ou atores sociais, de sujeitos coletivos, operando por impulsos sucessivos [...]. De suas interações, de suas estratégias, sucessos e derrotas, resultam as qualidades e propriedades do espaço urbano” .

A teoria de Lefebvre afirma que a sociedade é que faz o espaço e que o espaço é uma obra inédita da liberdade de criação, que é atributo do Homem e a expressão do seu desejo. O habitar e a vida cotidiana é que produzem o espaço onde o espaço e a estrutura urbana são puras expressões transparentes das intervenções dos atores sociais.

Um estudo prévio da área, baseado em uma interpretação sociológica, deverá abranger

em uma pesquisa global, tópicos essenciais que poderão resumir-se a um plano dinâmico das estruturas e comportamentos na área do Aterro e no Centro Histórico, com intuito de compreender a vida social em seu respectivo meio urbano .

2.3.2 As relações entre os usos e a apropriação social dos lugares

Refletindo sobre a vida e morte nas grandes cidades americanas, Jane Jacobs (1973) confere à diversidade o estatuto de “princípio onipotente” ao qual se deve atribuir a viabilidade da forma urbana, tal como a cultura ocidental a desenvolveu desde o Renascimento Urbano dos séculos XI ao XII. (OLIVEIRA, 1983). A partir da sua experiência de crítica urbana, a autora procura descobrir o que torna as cidades atraentes. Busca na experiência das ruas, dos bairros, dos variados ambientes urbano que compõem uma cidade, as condições que a tornam viável. A questão é evitar que as cidades se transformem em ambientes inóspitos. Nesse sentido, a diversidade urbana, além de ser uma propriedade das cidades, deve ser reconhecida como o princípio que as torna cidades.

Trata-se de falar da cidade a partir do usuário, e não a partir da perspectiva de quem, curvado sobre uma prancheta, pretende estabelecer as normas, valores, usos e traçados que a cidade deveria ter se quisesse, realmente, ser uma cidade “comme il faut”. Por esse motivo, o cotidiano, com sua inevitável mistura, com suas combinações complexas variáveis e cambiantes, devia ser a verdadeira fonte e o foco do conhecimento urbano .

Os trabalhos de Jane Jacobs (1961) e Christopher Alexander (1965) valorizaram as ruas intensamente utilizadas, apropriadas por moradores locais e estranhos. Nesse sentido são exemplos da crítica feita ao movimento modernista nos anos 60. As observações de Jacobs despertaram o interesse pelas ruas tradicionais, possuidoras de grande diversidade de usos e densidades e altamente conectadas e acessíveis (CARDOSO, 2000).

Alexander criticou o zoneamento monofuncional e a subdivisão em unidades de vizinhança das cidades planejadas no pós-guerra, por serem desagregadores da sociedade. Nas cidades tradicionais, a superposição funcional induziria à superposição das rotinas dos seus moradores, dando-lhes unidade. Tais estudos demonstram que a aparente desordem da cidade tradicional atacada pelo modernismo nada mais é do que a superposição de várias ordens de significados diversos (CARDOSO, 2000).

Entretanto, a deficiência desses trabalhos consiste na falta de sistematização das variáveis morfológicas consideradas. CALIANDRO (1981) chega a descrever o espaço urbano a partir de uma série de variáveis relativas a atividades e morfologia física, aprofundando-se entretanto no nível local das mesmas. A única variável trabalhada no nível global é o uso do solo, apresentando em “mapas de

contexto” referentes a porções do tecido urbano, maiores que os espaços objetos de análise.

ANDERSON (1981) estudou a associação dos arranjos funcionais aos arranjos sociais, e concluiu que a função é uma ficção, ao perceber que existe uma história contada pelos diversos arranjos funcionais, que criam diversos padrões de relacionamentos interpessoais. Sua abordagem procura elucidar alguns mitos sobre a supervalorização da função, que pretensamente condicionaria as formas urbanas. Na realidade, estas sobrevivem, e muito, àquelas, estando assim relacionadas às práticas sociais que nelas são realizadas, reforçando a ênfase no aproveitamento/ revitalização da forma urbana existente em face de suas qualidades como arcabouço de práticas sociais.

A dimensão da co-presença tal como é sistematizada por Holanda (1993) é fundamentada pela teoria da Sintaxe Espacial de Hillier & Hanson (1984) juntamente com outros estudos como os acima citados. Nessa dimensão, são estudados as relações entre sociedades e espaço, a partir das manifestações morfológicas globais do tecido urbano e suas relações com as configurações locais.

Da dimensão da co-presença interessa, tão-somente a noção de que o entorno físico e suas características de configuração potencializam o contato entre os indivíduos, favorecendo a cooperação humana e as organizações locais. Nesse sentido, a arquitetura dos lugares seria passível de manipulações ligadas ao controle social, contribuindo para a integração ou separação dos indivíduos e culminando inevitavelmente na questão da democracia (CARDOSO, 2000.)

Dentro desse contexto, as definições que mais interessam para o estudo da integração do Aterro do Bacanga e o Centro Histórico são as do paradigma da formalidade e da urbanidade, que expressam idéias relativas tanto no espaço físico, quanto a comportamentos sociais. Assim, Holanda (Op. Cit.) apresenta tais paradigmas:

“Formalidade vem de formal, relativo a forma (limites exteriores da matéria de que é constituído o corpo, e que confere a este um feitio, uma configuração, um aspecto particular), mas isto de uma determinada maneira que não é espontâneo; que se atém às fórmulas estabelecidas, convencional”.

Formalidade também é uma maneira expressa de proceder aquilo que é praxe, rotina (Aurélio). Por sua vez, ‘urbanidade’ obviamente se refere à cidade, enquanto realidade física, mas também à qualidade de cortês, afável, relativo à negociação continuada entre interesses.

O paradigma da formalidade estaria associado a uma arquitetura caracterizada pelo rompimento dos tecidos urbanos (ou predomínio dos vazios sobre os cheios), através de barreiras e de grandes distâncias que favorecem a hierarquização social e a formação de uma paisagem de

objetos. Enquanto a urbanidade é expressa pela continuidade dos tecidos urbanos, ou predomínio dos cheios sobre os vazios, definidos claramente quanto à sua natureza pública ou privada, favorecendo a qualificação e a complementação das práticas sociais no espaço, e a formação de uma paisagem de lugares configurados pela massa edificada.

A organização social é a base da organização das atividades sendo o conjunto de grupos humanos que se relacionam entre si para cumprir uma função ou série de funções que constituem a sua formação. As atividades se distribuem no espaço constituindo um tecido ou trama de inter-relações cuja materialização física é constituída pelos equipamentos existentes.

No nível global, a cidade industrial burguesa exemplifica o paradigma da urbanidade, da mesma forma que a cidade medieval ou a cidade colonial brasileira, onde a diferenciação espacial não é calcada na hierarquia. E ao paradigma da formalidade, filiam-se as cidades predominantemente simbólicas (Ex: cidades sagradas e capitais), submetidas a uma rígida classificação das atividades humanas pela estreita correspondência de certos tipos de práticas sociais a lugares específicos.

A forma induz a função dos espaços

De acordo com HARVEY (1982, p.375), “o espaço é um atributo material de todos os valores de uso”. Mais adiante, ele afirma que “o trabalho útil concreto produz valores de uso em determinados lugares”. Os valores de uso são também consumidos em determinados lugares. Dessa lógica tem-se dois espaços: o dos objetos em si (produzidos ou não pelo trabalho humano) e aquele determinado pelos locais onde estes são produzidos e consumidos.

A existência de usos informais e de outros não previstos insere-se na definição de Gans (1963) de usos “não-conformes”, sugerindo que as pessoas escapam da ordem imposta por espaços projetados, de modo que o espaço tem menos(ou mais) efeitos do que imaginam seus planejadores. Isso implica a existência do uso-conforme, ou seja, na crença de que a forma determina o uso.

O conceito de uso não-conforme é de interesse para esta dissertação, seja pelos exemplos de que a forma (e o projeto) dos lugares pode influenciar, porém não determinar, os usos que neles se desenvolvem, seja por englobar uma consideração qualitativa: aos usos-conforme correspondem aqueles aceitos, previstos e desejados. Por exemplo, em um parque público, cujo uso-conforme é o lazer, a presença de mendigos e “sem -teto” poderia ser considerada um uso não-conforme, porque este grupo social pode representar não apenas uma ameaça, ou geração de conflitos com o seu comportamento, mas talvez, também, porque a visibilidade de problemas sociais configure “a própria antítese da imagem do parque como uma festa.: um espaço feliz.”. (Costa apud MONTEIRO, 1988)

Alguns ambientes podem persuadir alguns tipos de usos e significados, ou seja, a forma sugere funções ativas, passivas ou contemplativas. Pode-se dizer que ambientes físicos permitem atividades e significados dentro de uma ampla gama de possibilidades, porém restritos para “aqueles usos e significados que são sócio-culturalmente coincidentes, colaborativos ou simbióticos com o ambiente” (Anderson, apud MONTEIRO, 1998). Um exemplo de ambiente persuasor está no caso do caixão funerário, construído para uma determinada finalidade, com características que a indicam e asseguram, mas que pode ser eventualmente utilizado, como se vê em filmes (de humor e de terror), como cama, lenha, esconderijo, etc., de modo que sua forma induz o uso, mas não impede que outros usos ocorram, em condições entendidas como não usuais, de perigo, gestos radicais, loucura. Desse modo, o espaço tanto sugere a função quanto o restringe (LYNCH, apud MONTEIRO, 1998).

Nesse caso, a relação forma e função, levando-se em consideração a integração do Aterro e o Centro Histórico, abordada através da relação espaço e sociedade, é verificada a partir da análise dos usos e atividades da área central através da identificação das funções que a área do Aterro possa incorporar na sua forma urbana, para ser apropriado pelos moradores e frequentadores da área central. “Esta contraposição entre espaço e sociedade parte do pressuposto de que os atributos da forma destes lugares podem afetar e serem afetados pelas ações e interações concretas das pessoas nos espaços”. (MONTEIRO, 1988)

A relação entre forma (como o Aterro se apresenta) e função (os usos que possam ser incorporados na área), na escala Aterro/Centro Histórico, pode ser verificada através do modo através do qual a configuração dessa área se relaciona ao seu uso e apropriação dos indivíduos ou grupos sociais que se localizam na área central. Em outras palavras, a relação entre forma e função, no espaço urbano, pode ser abordada através da relação espaço e sociedade (MONTEIRO, 1998).

As relações espaço e sociedade pertencem a dois níveis distintos, respectivamente, o domínio material de um e o domínio abstrato de outro. Propõe-se, então, que a sociedade, composta das relações e instituições sociais, seja descrita em termos da sua espacialidade intrínseca; e o espaço, em termos da sua sociabilidade (Holanda apud MONTEIRO, 1998).

2.3.3 O desenvolvimento sustentável, o planejamento estratégico e a conservação integrada

O *desenvolvimento sustentável* garante a continuidade do processo de melhoria da qualidade de vida, com a conservação do meio ambiente. É uma abordagem que procura estabelecer um permanente e independente processo de desenvolvimento dentro do povoado ou território. É aquele que satisfaz às necessidades do presente, sem comprometer a capacidade de as gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades (CMMAD, 1987). Tem como condição básica um

ordenamento territorial que facilite a mobilidade das pessoas e da informação, o fluxo de mercadorias e serviços e um meio ambiente que garanta a qualidade de vida à sua população.

A revalorização dos aspectos ambientais e culturais do Centro Histórico de São Luís, em virtude do seu desenvolvimento sustentável, requer a existência de um provimento de redes de mobilidade e serviços que permitam a integração das diversas áreas, inclusive o Aterro do Bacanga, evitando a homogeneização do espaço, garantindo assim a sua diversidade. As redes devem constituir-se em elementos de equidade social, econômica e espacial da coletividade.

Os objetivos do desenvolvimento sustentável são: elevar a viabilidade/ competitividade da economia local com o aumento da renda e das formas de riqueza; fortalecer a capacidade de investimentos e gastos das instituições e assegurar a conservação dos recursos naturais e do meio ambiente. Para qualquer investimento na área do Aterro, faz-se necessária a participação da iniciativa privada como forma de garantir a sua sustentabilidade, o Estado por si só não é capaz de gerar recursos para investimentos no local e ainda garantir a sua manutenção. A descentralização no processo de planejamento é a transferência de autoridade e de poder decisório de distância agregada para unidades espacialmente menores, no qual os atores têm poder de decisão.

A parceria é importante para garantir a sustentabilidade da área, permitindo a qualidade de uso do espaço, através da valorização de sua imagem, e mantendo a sustentabilidade desejável.

O *planejamento estratégico* possui quatro pontos: missão, aonde se quer ir; estratégias, como se chegar lá; orçamento, o que se pode fazer, e controle, como se medir o andamento do processo. Seu conteúdo explicita fortalezas e fraquezas (ambiente interno) frente às oportunidades e ameaças (ambiente externo), define um modelo e cidade desejada e define um plano de ação.

A formulação de ações estratégicas tem como opções grandes usos do desenvolvimento que caracterizam os pilares estruturadores e organizadores das ações de requalificação, revitalização e renovação. Os pilares estruturadores do Centro Histórico de São Luís são: o turismo; a habitação; equipamentos culturais e programa de educação patrimonial. A requalificação do espaço urbano e natural será a agregação de valor àquilo que existe de específico, de irreprodutível, e que está vinculado à idéia de lugar e suas qualidades.

A *Conservação Urbana Integrada*, como o próprio conceito define, tem por objetivo garantir o desenvolvimento sustentável pela manutenção das estruturas físicas e sociais, integrando-as com novos usos e funções. A manutenção das características da cidade de São Luís, especialmente na área histórica, tem sido um constante desafio por parte dos técnicos que participam do processo de planejamento/gerenciamento da área.

A compreensão do Centro Histórico, como “organismo multifuncional” com diversidade de usos pertencentes à estrutura urbana das cidades, remete claramente a questão para uma política de conservação que seja integrada com o sistema de planejamento da cidade, otimizando as relações possíveis e os objetivos comuns (SOUZA, 1999).

O uso contemporâneo adaptado em áreas históricas tem evidenciado a necessidade de se definir a utilização dos espaços urbanos existentes, pois, muitas vezes, o que ocorre é uma mutilação da integridade do bem cultural enquanto documento histórico, mesmo que o discurso seja o de preservação.

CHOAY associa a recomendação de adaptação dos conjuntos tradicionais aos papéis desempenhados na vida contemporânea como “uma defesa em favor de um tratamento não museal dos tecidos urbanos antigos” e um alerta sobre “os perigos inerentes deste passo” (CHOAY, 1992: 167). Não ao cenário museográfico, não à especulação urbana do simulacro historicista, não a transferências compulsórias da população moradora e não ao abandono, ao esquecimento cruel da inutilidade do bem. Essas são as posturas que devem negar a grande recusa de uma estratégia de conservação integrada que postule ampliar os limites da capacidade de suporte, da sua sustentabilidade (SOUZA, 1999)

Nas estruturas urbanas, em termos de política de ação, é possível buscar-se a permanência por meio da conservação das existentes, e as mudanças passam a ser as transformações dessas estruturas. A conservação, nas áreas com qualificação urbana, requer que a ação pública tenha a seguinte diretriz: a da manutenção da qualidade do espaço público, a modernização e complementação das infra-estruturas e melhorias dos serviços públicos. As áreas de transformação são as de urbanização mais recente, como é o caso do Aterro do Bacanga, onde o processo histórico não produziu uma urbanização de qualidade nem uma identidade própria, na qual as construções privadas como as de uso coletivo são precárias e daramente transitórias. Elas podem ser classificadas em áreas de reabilitação e áreas urbanizáveis, sendo as últimas aquelas que devem ser incorporadas à estrutura urbana construída, tratando-se nesse caso da área do presente estudo.

“A manutenção das características de uma cidade histórica, seja na manutenção da diversidade de suas formas, usos e atividades, é um dos princípios básicos que visam a garantir sua própria independência” (JOKILEHTO, e ZANCHETI, 1995).

A *diversidade e as especificidades* da área histórica de São Luís fazem parte dos critérios adotados pelos técnicos como forma de garantir a *sustentabilidade* do processo de planejamento da área. Também podem significar fontes para identificar inovações que possam garantir

a compatibilidade entre o processo de conservação e mudança. O desenvolvimento é sustentável na medida em que reconhece a centralidade do urbano e a inscrição da dimensão social no debate ambiental, para o enfrentamento do quadro perverso marcado pela pobreza e degradação do meio ambiente em que se encontra a área de estudo.

A diversidade e a desorganização, apontadas por Jane Jacobs ao estudar os ideários urbanos, são responsáveis, segundo ela, pela vitalidade e energia de interação social, na qual o inesperado é responsável pelo valor humano do espaço urbano.

O principal desafio da conservação é adaptar os sítios às necessidades contemporâneas, com o objetivo de prolongar a vida útil destes, valorizando suas características históricas e artísticas. Deve haver principalmente a sensibilização da sociedade para a importância dos bens culturais e a manutenção e conservação das qualidades e valores da configuração urbana e arquitetônica. A conservação também deve ser capaz de manter o que existe de específico, de improdutivo, de não renovável, e incorporar novos objetivos econômicos e sociais. Para haver a conservação, é primordial o inventário e documentação de tudo o que existe precedido de um ato administrativo.

O modo de viver em uma cidade histórica como São Luís deve ser entendido como um sistema, no qual seus elementos, usos, funções e valores estão em uma gradual e compatível mudança, dentro do contexto de continuidade da estrutura territorial e urbana. Toda ação na cidade implica conflito, o qual se resolve através da política. A ação pública tem capacidade de organizar o processo, substituir a ação nesses processos. O processo de autodependência em conservação urbana é uma atividade de gestão que pretende planejar e implementar um processo contínuo de desenvolvimento sustentável.

3 A CIDADE E O ATERRO

“Nas cidades brasileiras, as áreas urbanas que testemunham época, coincidem com as áreas centrais pela sua condição histórica de área consolidada, capaz de oferecer boa qualidade de vida, proporcionada pela presença de infraestrutura e distribuição de serviços. Estas áreas antigas tornam-se as zonas mais comprometidas pelo processo de renovação que atinge os centros urbanos, em função dos mecanismos de valorização do solo que irradiam do centro para a periferia”. (MONTEIRO, 1994)

Os centros históricos, em quase todas as cidades, e no caso o de São Luís, passaram por uma fase de envelhecimento e degradação. Em algumas cidades, os valores estético, cultural, histórico e urbano, associados ao nível econômico mais elevado, contribuíram para sua recuperação e valorização, com mudança da população e respectivas atividades. Em outras cidades, incluindo São Luís, a evolução e a melhoria das condições de vida em diferentes áreas proporcionaram o abandono da área histórica, fazendo com que a população buscasse outras áreas mais jovens e mais dinâmicas, com melhores condições de vida.

A construção da ponte José Sarney, em São Luís (1970), permitiu a expansão de inúmeras zonas residenciais e terciárias em direção ao bairro do São Francisco, bem como em toda orla marítima. Os bairros do São Francisco e Renascença passaram a ser as novas áreas de referência para a população que antes habitava ou exercia atividades no centro. Gradativamente, as atividades foram se deslocando da antiga área para os novos bairros que surgiram.

Segundo SANTOS (1965), “o problema das cidades com história é bem mais complexo, pois nelas o jogo de fatores precedentemente enumerados pode-se mostrar em toda a plenitude, sobretudo porque o centro atual ocupa o lugar do que foi a cidade toda, em dado momento de sua evolução”.

Os centros de cidades, apesar do seu ar de família que provém da concentração a que sujeitam as atividades diretoras da cidade e da região, apresentam-se segundo aspectos diferentes de paisagem e conteúdo. A idéia de dinamismo surge como fator ativo, representado pelas formas presentes da vida, isto é, as atuais funções regionais e urbanas; e como fatores passivos, encontram-se o sítio e as estruturas antigas, que podem superar essa passividade e exercer um papel claramente negativo, quando a existência das relíquias históricas depende da legislação que protege os monumentos.

A situação dos bairros da área mais antiga das cidades foi se agravando progressivamente pelo envelhecimento sem conservação. No entanto, esses bairros possuem uma forte “identidade

sócio-cultural (Sic) popular que lhes vem de um tecido social com múltiplos laços de solidariedade, formas de sociabilidade e do apego a modos de vida específicos” (LOPES, mimeo).

Os centros históricos, incluindo o de São Luís, pela sua localização no interior das cidades modernas por estarem submetidos a um regime jurídico especial, passam por uma extrema condição de perigo.

“O próprio prestígio maior que o centro histórico tornou-se um motivo de atração, chama atividades administrativas antagônicas à sua estrutura e à sua história, favorece a diáspora, inclusive voluntária, da população que tradicionalmente nele mora mas que, evidentemente, ali não vive mais à vontade.” (ARGAN, 1993)

Nos centros históricos, pequenas atividades artesanais e comerciais são sufocadas pelos grandes centros de distribuição; os custos da restauração dos velhos edifícios não podem ser de responsabilidade da população; o engarrafamento e excesso de veículos estacionados se contrapõem às antigas estruturas; o processo de abandono é acelerado por parte da nova geração.

3.1 São Luís - Cidade Patrimônio da Humanidade

São Luís foi erguida sobre uma colina em uma ilha costeira, posição estratégica para controlar o acesso fluvial ao interior do território, de formato aproximadamente oval, com cerca de 50 km de comprimento, 25 km de largura e uma área total de 205 km². Uma das características fundamentais dessa área, apesar da pequena extensão de aproximadamente 8 km, é que ela converge para um estuário único, conformando um promontório na extremidade de uma quase península (MARANHÃO, 1983) Desde o início, seu traçado obedeceu a um esquema geométrico regular, formado por dois bairros, interrompidos por uma área topograficamente mais acidentada. (Figura 3.1, 3.2 e 3.3).

Atualmente, com 867.690 habitantes (IBGE – Censo 2000), São Luís se vê repleta de problemas como o déficit habitacional que causa a proliferação desordenada das invasões. Os enormes vazios urbanos, espalhados por toda a cidade, contribuem para os altos custos da infra-estrutura básica; para a inexistência do tratamento do esgoto, despejado “in natura” nas bacias dos rios e no mar; para a malha viária desequipada que não suporta mais a quantidade de veículos em circulação; para a inexistência de estacionamentos na área central da cidade; e para a carência de equipamentos urbanos e arborização, entre outros problemas.

O Centro de São Luís tem sido a esfera dominante da vida urbana, do qual fazem parte: a igreja, a catedral, o mercado, etc. Entretanto o centro, que já foi responsável pela imagem da cidade, tem perdido o seu significado. As transformações da estrutura urbana resultantes do desenvolvimento

da cidade e das suas novas exigências para o planejamento da mesma, têm afetado de forma intensa o centro urbano.

Com a expansão da cidade, o antigo centro passa a enquadrar-se numa nova concepção de espaço, ou seja, passa por uma nova transformação na qual os edifícios que o caracterizavam perdem a sua originalidade no que se refere à sua função, adquirindo novas formas de ocupação: edifícios administrativos, comércios, salas de diversão, edifícios de apartamento, etc.

Os novos centros gestados pelo capital imobiliário, centrados nas construções dos shopping centers, caso específico do Tropical e São Luís, nos bairros Renascença e Jaracati, são frutos de políticas urbanas desenvolvidas em países centrais do capitalismo. A assimilação desses empreendimentos é feita de forma deturpada e revela a profunda exclusão social que acompanha o processo de industrialização e urbanização brasileiro.

“São Luís, cidade de valor histórico, com mais de 3.500 edificações de valor arquitetônico, possui na área central um traçado ortogonal imposto por Francisco Frias de Mesquita, tendo sido suficientemente maleável para absorver o crescimento da cidade durante mais de 350 anos. Suas edificações estão implantadas sobre esta malha viária ortogonal, de forma contínua, junto às testadas dos lotes, estabelecendo um alinhamento regular sobre as calçadas. Foi a autenticidade deste traçado, que difere das demais cidades brasileiras, tendo sido a primeira cidade do Brasil a ter uma planta em “formato ortogonal” (PEREIRA, 1994)

As ligeiras modificações na direção e largura das vias e a determinação de pequenos espaços abertos espalhados na área conferem, à paisagem urbana de São Luís, um ritmo peculiar. A sua autenticidade no traçado permitiu a inclusão da cidade entre as poucas consideradas “Patrimônio Mundial da UNESCO” (Figura 3.4 e 3.5).

No caso do traçado da cidade de São Luís – executado por um arquiteto português, porém segundo os padrões espanhóis - é patente a semelhança entre este e, por exemplo, a cidade de Priène, na Ásia Menor, cuja planta foi:

“Concebida no fim do século IV, antes de Cristo, para um terreno plano, porém foi aplicada, sem alterações, a um terreno bastante acidentado, tal como em São Luís, vinte séculos depois. Esta peculiaridade destaca o prestígio que então se atribua às convenções rígidas dos planos em xadrez sistematizado por Hippodamus de Mileto em meados do século V A. C.” (ALCANTARA, 1997).

Percebe-se, claramente, a intenção de moldar a natureza segundo os desejos humanos,

construindo através de regras criadas pelo homem, inspiradas, por sua vez, no urbanismo helênico. O Aterro é o exemplo de uma interferência física, no ambiente natural, de sensíveis transformações para a cidade, em prol de uma melhor infra-estrutura de lazer (criação de um parque) e transporte (anel viário).

Além das edificações nas zonas tombadas, destaca-se, nas áreas lindeiras e adjacentes, um grande número de edificações residenciais com arquitetura vernacular bastante influenciada pela tradição colonial e neocolonial, bem como aquelas que se caracterizam por uma certa homogeneidade e interesse histórico.

Nas décadas de 1940 e 1950, o processo de urbanização provocou várias interferências “modernizantes”, principalmente para dar espaço aos automóveis e outros veículos. Em 1966, o arquiteto francês Michel Parent elaborou um conjunto de orientações para a preservação do Centro Histórico de São Luís. Já em 1973, a UNESCO envia um novo consultor, o arquiteto português Viana de Lima, que elabora um minucioso e detalhado conjunto de diretrizes para a preservação de São Luís e Alcântara (MARANHÃO, 1983).

Segundo o IBGE, em 1960, a população de São Luís era de 159.628 habitantes. No final dessa década, a cidade se alargou para além dos rios Anil e Bacanga, com a construção da Ponte José Sarney que permitiu a expansão de novas zonas residenciais e terciárias em direção às praias e ao Bairro do São Francisco, provocando um crescimento da cidade de dentro para fora e da *Barragem do Bacanga*. Com essa barragem, ligou-se o Centro Histórico à zona Oeste da Ilha, a futura área portuária.

Com a construção da Ponte José Sarney, inaugurada em 30 de janeiro de 1970, o vetor de expansão da cidade finalmente venceu a barreira física representada pelo Rio Anil tomando o rumo Norte em direção à faixa de praias. Enfraqueceu-se dessa forma o vetor que direcionava, até então, a expansão urbana para o interior da Ilha. Os bairros do São Francisco e Renascença, rasgados rapidamente por loteamentos, eram ocupados pelas classes média e média-alta. Vários estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços se instalaram na área, principalmente ao longo das Avenidas Castelo Branco e Colares Moreira, dinamizando a sua economia e transformando-a em um importante subcentro.

Em 1970, a cidade comportava uma população de 265.595 habitantes, (IBGE). Em consequência desse surto de crescimento urbano, surgiram os grandes núcleos habitacionais populares sob incentivo do BNH. É no início dessa década que se dá uma preocupação com a expansão urbana, que se traduz como primeiro esboço de compreensão dos problemas de crescimento da cidade. Daí a tomada do poder público para a elaboração dos termos referentes

ao plano de desenvolvimento local integrado em 1970 pela Prefeitura Municipal de São Luís, orientado pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), que posteriormente evoluiria para a concepção de um Plano Diretor (1974), elaborado sob a administração do prefeito Haroldo Tavares, consciente dos problemas da cidade, e coordenado pelo arquiteto Wit-Olaf Prochnik, que propunha, entre outras coisas, a construção da Ponte da Camboa (futura Ponte Bandeira Tribuzzi) sobre o Rio Anil, da via marginal do Bacanga (6 faixas de tráfego), do prolongamento da Av. dos Franceses (4 faixas de tráfego), entre outras grandes vias que estruturam atualmente a cidade (ALMEIDA, 1998) (Figura 3.6).

A cidade passou a receber uma massa populacional que, desordenadamente, invadia a cidade e era proveniente, na sua esmagadora maioria, do interior do estado, atraída entre outros fatores pela oferta de trabalho junto às grandes obras de abertura e alargamento de vias por toda cidade. Como exemplo, tem-se as obras de implantação do Anel Viário de São Luís, na administração do prefeito Haroldo Tavares, visando à solução para o fluxo intenso de veículos no Centro da cidade (ALMEIDA, 1988).

Entretanto, paralelo aos loteamentos oficiais, esse grande contingente populacional de baixa renda ocupava os terrenos à beira dos mangues que circundavam, àquela época, todo o bairro do São Francisco. Essas invasões aconteciam por toda a cidade, não apenas em áreas alagadiças às margens dos rios Bacanga e Anil, mas também em terrenos situados no alto do bairro do Anil, como São Bernardo e Póvoa do Varzim; no setor norte da ilha, como a da Divinéia e Vila Vicente Fialho, entre outros (Idem).

São implantados novos conjuntos habitacionais em vários locais da ilha onde a maior parte dá origem a novos bairros cada vez mais distantes do núcleo central, como: COHAMA, IPASE, BASA, Conjunto Residencial Renascença I, II, e III, Parque Amazonas, Parque Timbira, COHASERMA, COHAPAM, COHAJOULI, COHAFUMA, COHATRAC I,II,III,IV,E V, entre outros (MARANHÃO, 1993).

Ocorreram, também, intervenções físicas e infra-estruturais, obras viárias, e restaurações envolvendo mais de duzentos edifícios, monumentos e dezenas de logradouros públicos, tendo-se investido US\$ 85 milhões para revitalização cultural e econômica do núcleo urbano, oferecendo melhores condições de vida para população (ANDRÈS, 1998).

As interferências mais radicais no sítio natural ocorreram na av. Beira-Mar, lindeira à zona tombada federal, e nas largas faixas de áreas inundáveis pela maré, ao longo da Areinha, Praia Grande, Portinho e Camboa, mediante o aterro de mangues para obras de saneamento e viárias, construção de cais, de pontes e da Barragem do Bacanga. Essas obras permitiram, ao longo dos

tempos, a urbanização de diversas áreas adjacentes ao Centro Histórico, que deram acomodação a um grande contingente humano, em geral migrantes das zonas pobres do interior, impedindo o “encortiçamento” excessivo das zonas tombadas do Centro Histórico.

O anel viário, ou Anel Rodoviário de São Luís, era uma idéia que já havia sido sugerida em diversas ocasiões: em 1958, no Plano de Expansão da Cidade de São Luís, do engenheiro Ruy Mesquita; em 1966, no relatório de Michel Parent; e 1973, no de Viana de Lima, que tomou por base as vias de contorno propostas no plano diretor de 1958 (ALMEIDA, 1998). (Figura 3.6)

Tais vias seriam necessárias em futuro próximo, já que a equipe responsável previa que “o espaço geográfico e a população de São Luís receberão, sem dúvida, forte impacto nos próximos anos, com o Projeto Carajás e a Siderúrgica de Itaqui”. Segundo estimativas otimistas, São Luís entraria na década de 90 com uma população de 1.718.635 habitantes (ALMEIDA, 1998).

Em 1980, São Luís possuía uma população de 449.877 habitantes. No início dessa década, conclui-se a construção da Ponte Bandeira Tribuzzi (Ponte Nova) sobre o Rio Anil, que, sem dúvida, foi um dos fatores que mais colaborou para o crescimento e expansão da malha urbana da cidade, contribuindo para a ocupação das áreas de praia da ilha (ALMEIDA, 1988).(Figura 3.6)

No início da década de 90, São Luís possuía uma população de mais de 600.000 habitantes, ou seja, bem menos do que se havia previsto em 1974. Com o Plano Diretor de 1993, a cidade ganha novas feições com a permissão de uma maior verticalização em certas áreas da cidade, como, por exemplo, o bairro Renascença II, que se viu em menos de quatro anos quase totalmente ocupado por edifícios multifamiliares e de serviços, atingindo um recorde de adensamento e acarretando diversos problemas no trânsito local e de bairros adjacentes.(ALMEIDA, 1988). Hoje, esse bairro funciona como um dos novos subcentros de São Luís, mais bem equipado e com maior oferta de serviços que o São Francisco.

Atualmente, São Luís é o hipercentro institucional, econômico e social do Maranhão, com uma população aproximada de 1 milhão de habitantes. Nos últimos 20 anos, houve importantes iniciativas no sentido de promover a preservação do Centro Histórico de São Luís, como medidas legais efetivas, mediante ampliação do perímetro urbano de tombamento e de proteção de bens culturais isolados.

Por ser um espaço de aglomeração, onde se concentra a maior parte dos locais de trabalho, lazer, moradia, movimento, troca e consumo de uma sociedade predominantemente urbana, o centro da cidade é também um espaço de problemas ambientais.

O aumento da poluição sonora e visual e a falta de arborização das ruas e praças contribuíram para a intensificação da degradação ambiental. O aumento do fluxo de pedestres e de veículos transformou o centro em um local de difícil acesso e de constante congestionamento.

A falta de estacionamentos e a saturação das vias públicas estimulam a demolição de imóveis para a ampliação de vias e a criação de estacionamentos; conseqüentemente, não se derruba apenas a edificação, mas também a área verde que rodeia.

As placas e painéis nas vias públicas têm provocado problemas na circulação de pedestres e veículos no centro, devido à intensificação da poluição visual. As pessoas esbarram e tropeçam nas placas de propaganda, colocadas nas calçadas e nas ruas no intuito de atraí-las para as lojas.

As construções e as reformas efetuadas no centro espalham entulhos e materiais de construção pelas calçadas, obrigando os pedestres a disputar em lugar com os automóveis, causando inúmeros acidentes. As caçambas de entulho dificultam o tráfego, além de diminuir a área para estacionamento de veículos.

A intensificação do tráfego de veículos, principalmente carros de passeio e ônibus, aumenta o nível da poluição do ar atmosférico no centro. Os veículos velhos liberam grande quantidade de monóxido de carbono que, conjuntamente com a aglomeração de prédios e a falta de arborização, provocam o surgimento de ilhas de calor e o aumento na ocorrência de doenças respiratórias.

Poucas árvores são utilizadas como suporte para faixas de propaganda. Nas praças, existem poucos equipamentos de lazer e o vandalismo é verificado na grande quantidade de equipamentos sociais e edificações deprecadas. Esse fato denota a falta de política de educação ambiental por parte do poder público.



Figura 3.1 – São Luís – 1647

Fonte - Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial – Nestor Goulart Reis



Figura 3.2 – São Luís 1660

Fonte - Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial – Nestor Goulart Reis



Figura 3.3 – São Luís 1789

Fonte - Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial – Nestor Goulart Reis

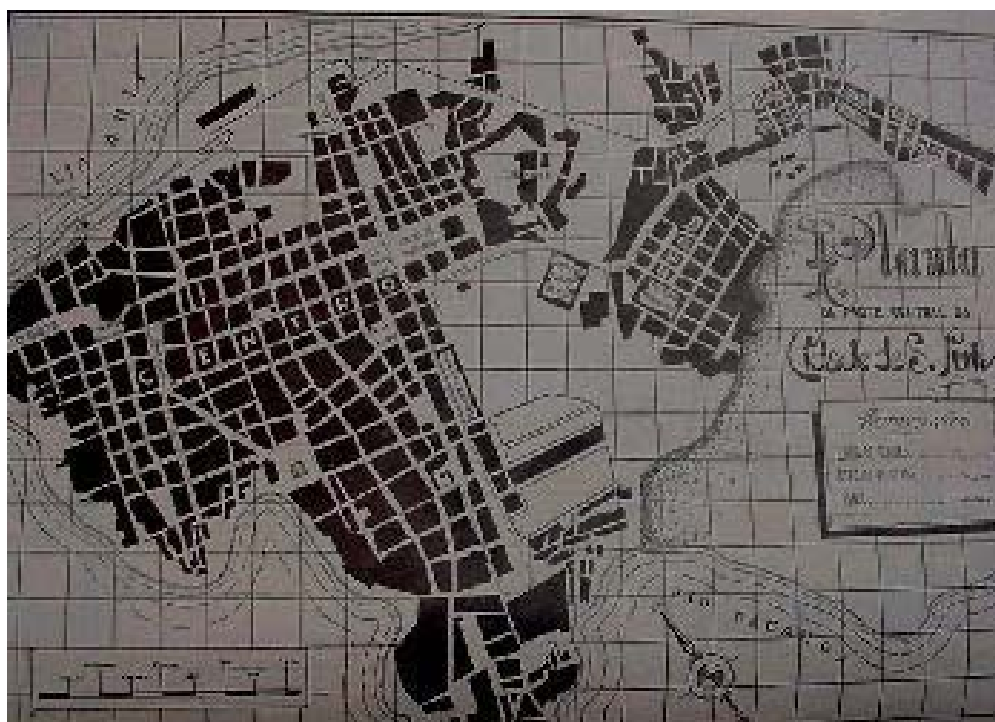


Figura 3.4 – Planta Central da Cidade de São Luís (Álb. do Maranhão -1950)

Fonte – Prodetur

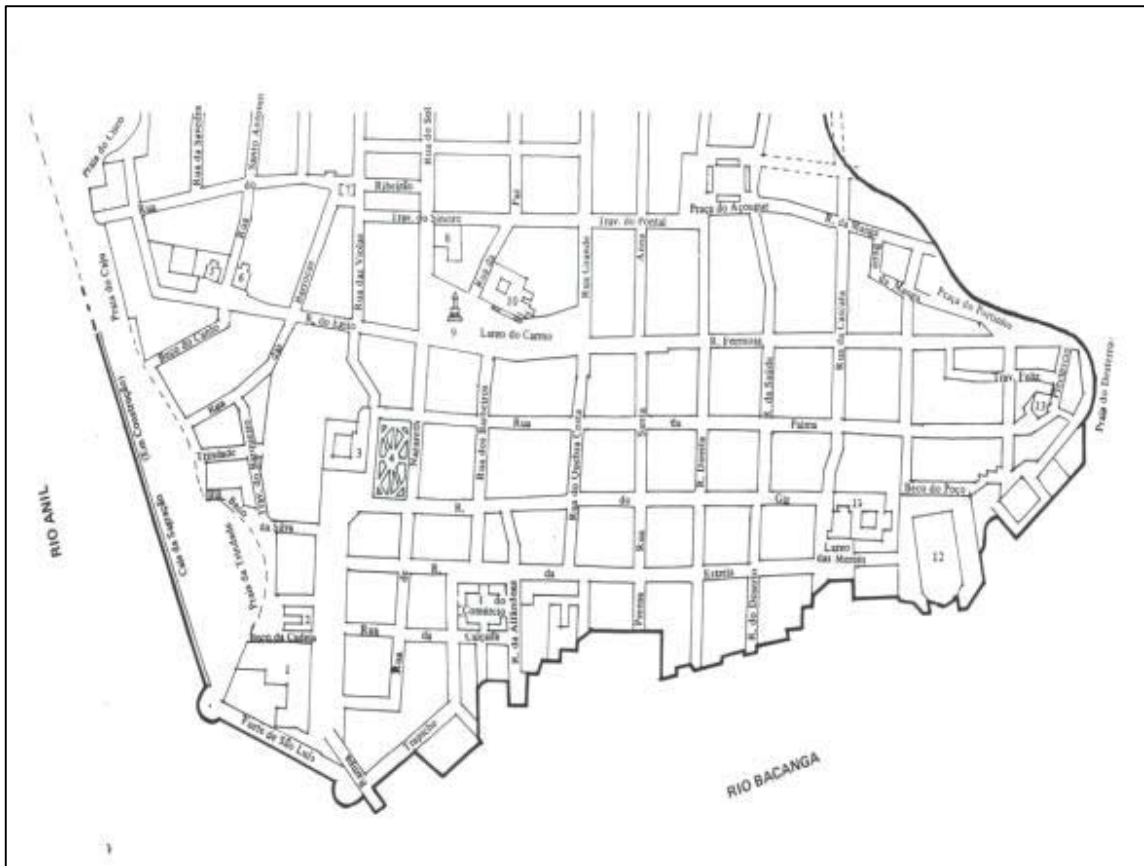


Figura 3.5

Levantamento realizado em 1858 por I. Veiga, mostrando o Cais da Sagração ainda em construção, chegando até o início da praia do Caju, o baluarte e a rampa.

Fonte: Instituto Cartográfico do Exército



Figura 3.6 - Vista aérea mostrando a parte central da cidade, o Aterro do Bacanga e as pontes do São Francisco e Bandeira Tribuzzi –Fonte : <http://www.ma.gov.br>

3. 1.1 Projetos e Intervenções para o Centro Histórico

No ano de 1979, na gestão do Governador João Castelo, é incluída como prioridade no plano estadual a preservação do Centro Histórico de São Luís. Nesse ano, é realizado o I Encontro Nacional da Praia Grande, cuja abordagem foi a preservação do bairro, tendo reunido técnicos e representantes de órgãos voltados para a proteção e preservação de bens culturais em todo o país. O intuito era de debater e avaliar a proposta de revitalização do Centro Histórico, então elaborada por iniciativa do arquiteto John Gisiger. Essa foi a primeira proposta a dar importância para a abordagem social e infra-estrutural, bem como para as atividades econômicas geradoras de emprego e renda, fatores esses hoje assimilados em todos os trabalhos do gênero no Brasil (ANDRÉS, 1998).

O programa de Preservação e revitalização do Centro Histórico tem em seu o chamado subprograma de revitalização das Atividades Portuárias, que prevê melhorias para a pesca artesanal, transporte de passageiros e cargas. A idéia, no início, de um Aterro bem menor era com o propósito de dar um acabamento no Aterro do Bacanga.

Na proposta sócioeconômica sempre identificou-se uma estreita ligação :

- 1 - do centro histórico com as atividades portuárias;
- 2 - da feira da Praia Grande com a população que vem da baixada; e
- 3 - a vida do Portinho/Desterro com as atividades da pesca artesanal, tanto que o mercado do peixe foi localizado como um fragmento das intenções.

Em 1980, é elaborado o texto básico do Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís, conhecido como Projeto Praia Grande/Reviver.

Os sucessivos governos estaduais vêm garantindo a realização de diversas etapas desse programa, tendo-se aplicado o equivalente a mais de US\$ 100 milhões nos últimos vinte anos.

Os componentes do programa de Preservação do Centro Histórico de São Luís incluem os seguintes subprogramas (ANDRÉS, 1998):

- Promoção Social e Habitação – é no centro histórico que existe a oportunidade de conjugar as soluções necessárias para preservar o rico acervo de arquitetura urbana e, ao mesmo tempo, minorar o agudo problema habitacional para um razoável contingente de trabalhadores que necessitam morar perto do seu local de trabalho;

- Restauração do Patrimônio Artístico e Arquitetônico – potencial para contribuir como

fator de geração de renda proveniente das atividades turísticas;

- Restauração da Infra-Estrutura e Serviços Públicos - resolver toda a problemática urbana: pavimentação, transporte viário e hidrovial, sinalização de trânsito, estacionamentos, saneamento básico, redes de energia elétrica e telefone;

- Prédios Públicos – necessitam de urgentes intervenções capazes de assegurar sua preservação;

- Incentivo às Atividades Turística e Cultural - aproveitamento do potencial turístico do patrimônio arquitetônico;

- Revitalização das Atividades Portuárias - fator de geração de emprego e renda associado ao processo de recuperação do patrimônio cultural da Capital do Maranhão;

- Recuperação do Patrimônio Ambiental Urbano – possui escassez de áreas verdes e as que sobrevivem estão necessitando de tratamento paisagístico. A recuperação das praças e jardins e sua integração ao conjunto arquitetônico é uma oferta de alternativa de lazer para a comunidade;

- Recuperação da Arquitetura Industrial – a recuperação das fábricas têxteis, exemplares ímpares da arquitetura industrial de meados do século XIX, e a adequação de suas instalações a usos mais intensivos pela comunidade, representam a garantia de sua preservação e da revitalização da área;

- Gerenciamento, Planejamento e Administração - garantir as condições institucionais e o apoio logístico ao grupo técnico encarregado de sua implementação;

- Promoção de Parcerias e Captação de Investimentos – a participação ativa e permanente do setor privado poderá conceber proposições que visam à preservação de um centro histórico; e

- Pesquisa e Documentação - identificar, catalogar e manter organizado um arquivo com as informações e os documentos essenciais à correta orientação e interpretação dos assuntos técnicos, financeiros, políticos e administrativos.

Os programas de revitalização da área histórica de São Luís foram distribuídos em 05 etapas; em todas, a ação pública sempre esteve favorável, tendo-se mantido o mesmo grupo político desde a sua primeira etapa, que aconteceu em 1980, com as obras da Feira da Praia Grande, Albergue, Beco da Prensa, Praça da Praia Grande e obras de Urbanização, em geral, tendo-se investido 2,5

milhões de dólares. A continuidade, nesse caso, deu-se apenas no grupo político sem haver um processo contínuo de desenvolvimento sustentável.

A segunda etapa, que ocorreu entre 1983 e 1987, diz respeito ao plano de preservação da área histórica, tendo sido uma fase de estudos e projetos, incluindo a pesquisa socioeconômica, que permitiu maior definição do perfil da população residente no Centro Histórico.

Essa segunda etapa caracterizou-se por ser uma fase de planejamento das ações que seriam tomadas na área, que se poderiam identificar como sendo a fase de análise e avaliação do processo de planejamento de conservação. No entanto, esse planejamento não conseguiu conciliar o desenvolvimento ocorrido no passado com as correntes ou tendências futuras, pois caso assim o tivesse feito, não ficaria tão evidente, atualmente, o esvaziamento da área. Nesse caso, a identificação dos valores é fundamental para as estratégias de conservação.

Nas duas etapas anteriores (1987-1990/ 1990-1994), houve investimentos na área de infra-estrutura urbana como construção de praças, jardins e alargamento das calçadas de cantaria, com a criação das vias exclusivas de pedestres, estacionamento periférico e restauração de prédios de valor histórico.

Na quinta etapa, houve um processo de mudança radical em relação à primeira etapa. Antes o pedestre era valorizado, resgatando o uso do passado, quando não era permitido o tráfego de veículos nas áreas recuperadas. Atualmente, as propostas procuram dar uma nova dinâmica para a cidade, sendo o veículo uma parte integrante de um todo, procurando-se disciplinar um trânsito favorável para a área. A mudança de postura evidencia a necessidade de profundas adaptações que devem sofrer uma área histórica para poder se coadunar aos novos comportamentos da época. O resgate da área não implica necessariamente um retrocesso ao passado. O passado existiu e deixou como legado os bens imóveis, mas o homem sofreu profundas transformações no seu comportamento, e as necessidades passaram a ser outras.

A diversidade de uso tem sido a meta prioritária nessa quinta etapa do plano de preservação do centro histórico, onde os técnicos responsáveis procuram, através de dados coletados, distribuir funções prioritárias para o funcionamento e vivacidade da área, inclusive propondo novos usos e funções para prédios abandonados. Nessa fase, já foram elaborados projetos de reforma e adaptação dos prédios onde irão funcionar a Faculdade de Arquitetura, Edifício Garagem, Escola de Música, Habitações, etc.

As especificidades, já anteriormente citadas, devem fazer parte do processo de planejamento, pois sua identificação em uma cidade histórica é um dos principais critérios que guiam

o processo de avaliação de valores. No caso do Centro de São Luís, o maior desafio é fazer com que as formas e funções de sua estrutura urbana, através das diversidades de elementos históricos, permitam articular o passado, o presente e o futuro, contribuindo para a manutenção da vida da cidade.

O planejamento na área histórica de São Luís só será eficaz quando houver parcerias entre o interesse público e o privado (coletivo e individual), sem as quais não se poderão garantir a continuidade e a manutenção da estrutura urbana. A conservação urbana integrada é uma atividade de negociação política que depende da participação e do envolvimento popular, no qual os atores que fazem parte do processo (o feirante, o sapateiro, o chaveiro, etc) opinam sobre o destino a ser dado à área.

A manutenção das diversidades deve ser o principal objetivo na elaboração dos planos de ação no Centro Histórico de São Luís, pois são as especialidades, expressadas nas diversidades das formas e funções da estrutura urbana, que garantirão um planejamento em conservação urbana.

Em cada uma das fases do planejamento da conservação Urbana Integrada, a esfera pública e privada já se fazem presentes, com suas contribuições, seja com dados formulados para análise, seja por ações que indiretamente venham a contribuir com o processo de conservação urbana integrada.

Na fase de análise, serão identificados os valores atribuídos e incorporados ao longo da história, pelos usuários do Centro Histórico da cidade de São Luís, através da interpretação da área baseados em teorias científicas.

3.2 O Aterro do Bacanga

O projeto do Bacanga surgiu quando Haroldo Tavares (então secretário de obras do gov. Sarney) resolveu fazer um acesso direto ao Porto do Itaqui. Na época foi sugerida uma ponte, pois a barragem proposta, feita logo em seguida, iria causar danos ambientais muito grandes. Devido a problemas financeiros, optou-se pela barragem, utilizando equipamentos do DER – MA (Departamento de Estradas de Rodagem do Maranhão), com uma mão de obra menos qualificada e uma tecnologia mais simplificada. Entretanto não foi tão fácil como imaginavam, as marés dificultaram o serviço e o rio foi totalmente represado, surgindo um depósito de lama muito fluida, a jusante da barragem. O então governador, Eptácio Cafeteira, solicitou à CODOMAR – Companhia das Docas do Maranhão - um projeto para a região onde ele queria fazer um Aterro, devendo na época solucionar o depósito de lama, surgido com a construção da barragem.

“Partimos para um projeto que deveria ser calculado com modelo matemático no INPH – Instituto Nacional de Pesquisa Hidroviária – RJ , subordinado na época pela PORTOBRÁS, cujo presidente era José Antônio Santos. Ele esteve aqui e visitou a área. A principal meta do projeto era definir uma curva para deixar este Aterro de tal forma que a quantidade de maré que entrasse até a comporta (quando fechada) na enchente e no movimento de volta deste volume d’água, tivesse condições de arrastar o material sólido que estava às margens evitando o assoreamento.” (Bento Moreira Lima – engenheiro da CODOMAR – entrevista feita em 10 de maio de 2002)

Passaram 6 meses para definir essa curva, até chegarem numa curva precisa com todos os cálculos. Dimensionaram também que a parede que iria conter o Aterro fosse semelhante à utilizada no Rio de Janeiro – Flamengo. A curva prevista foi calculada em função do volume de maré que ia entrar e voltar, diminuindo ao máximo o material sólido que viesse a se depositar à jusante da barragem. Para isso realmente acontecer, era necessário que a parede do Aterro fosse um muro liso de terra armada, que consistia em jogar areia, depois colocar armação de ferro, em seguida mais areia na subida do muro e a placa de concreto armada no ferro. Essa tecnologia é um modelo francês que foi utilizado nos acessos do aeroporto de Santos Dumont.

Segundo Bento Moreira Lima, a EBEC, encarregada dos serviços, colocou várias dragas jogando areia sem ligar para a curva, tendo sido alertada pelos projetistas sobre o rigoroso controle no acompanhamento da obra. Não houve critério de execução e o INPH orientou que fosse aterrado em quadrículas, tipo tabuleiro, em áreas intercaladas. A obra inclusive não foi concluída, e foram obrigados a fazer a contenção de uma parte, senão o Aterro iria acabar e voltar o que era antes.

O Projeto de execução teve um parecer técnico do INPH – Instituto de Pesquisa Hidroviárias, CE/INPH/59/88, de 25 de fevereiro de 1988, que consistia na execução de um aterro hidráulico, confinado por uma contenção de muro de concreto executado pelo processo “terra armada”, abrangendo uma faixa de 1600m de extensão e de 100 a 600m de largura, entre a barragem do Bacanga e o atual terminal Hidroviário . Nesse parecer é ressaltado o objetivo do aterro de integrar a área do complexo urbano de São Luís, permitindo o seu aproveitamento para inúmeras atividades urbanas, notadamente a construção de novo terminal de embarcações. (anexo 3)

O serviço de Patrimônio da União, através da Delegacia no Estado do Maranhão, autorizou o Governo do Estado do Maranhão a executar o aterro hidráulico e a cessão sob o regime de aforamento do acrescido resultante, processo nº 10388-001269/88-93, em 20 de setembro de 1988, baseada no Decreto Lei nº 178/67, e a finalidade social e sem fins lucrativos de que se constituía o projeto. (anexo 2)

3.2.1 Justificativas da Construção

Dentre as principais preocupações do governo da época ao priorizar a obra do Aterro, estava a de inter-relacionar os diversos fluxos de transportes em São Luís, de forma a dar os primeiros passos para equacioná-los. Segundo a construtora PROENGE, em seu relatório inicial, visava também a “buscar a integração da área do complexo urbano de São Luís, permitindo o seu aproveitamento para inúmeras atividades urbanas, notadamente a construção de um novo terminal de embarcações”. (Figura 3.7 e 3.8)

A construção da Barragem do Bacanga, pela construtora J. Mendes Junior – encarregada da execução dos serviços, possibilitou a ligação de São Luís ao Porto do Itaqui.

De acordo com o relatório original do projeto no seu item III – Objetivos Básicos da Obra, os objetivos para a construção do Aterro do Bacanga seriam:

- “ - Estabelecer condições práticas e eficientes para a interconexão entre os sistemas de transporte coletivo urbano; interurbano e marítimo-fluvial, de forma acessível à população em geral. Pretendendo-se para isso reunir em um só local os terminais deste fluxo;*
- Criar a infra-estrutura física para permitir sistemas de entrada e saída organizada destes veículos de transporte e uso confortável pela população. Objetiva-se assim implantar no local terminais rodoviários, atracadouro e obras complementares de apoio;*
- Implantar na cidade um grande parque para dotá-la de instrumento de lazer acessível à população de baixa renda, devido à facilidade de transporte. Isso se dará através da urbanização da área disponível após a execução dos aterros;*
- Estabelecer condições para o saneamento do lago do Bacanga , pela retirada de material arenoso já sedimentado; e*
- Criar condições mais eficientes para a recepção e comercialização de pescado pela construção do terminal e organização das embarcações, que não dependerão maré”.*

Para a concepção urbanística, o relatório original do projeto, no seu item IV – Concepções Urbanísticas e Arquitetônica, descreve, além do Centro Histórico e a importância do seu acervo arquitetônico, a sua situação privilegiada “no promontório formado pelos rios Bacanga e Anil e que possibilita vislumbrar belas vistas sobre a Baía de São Marcos; mais adiante o relatório descreve que existe, no centro histórico, um equilíbrio de proporções, uma escala harmoniosa, onde as margens do Bacanga participam da paisagem, complementando-a. (Figura 3.7 , 3.8 e 3.9)

Além dos aspectos citados, o relatório menciona alguns fatores considerados para qualquer proposta de urbanização da orla do Bacanga, que são:

- *a escala do centro histórico* - considera que se a dimensão transversal fosse exagerada, correria o risco de gerar um desequilíbrio, podendo assim desaparecerem visualmente as edificações;
- *tratamento paisagístico* - o abandono da área justifica a urbanização;
- *atividades portuárias* - a Praia Grande, que se integraria com o Aterro, tem forte relação com a zona portuária, abrigando inúmeras atividades relacionadas com a pesca artesanal e o transporte de passageiros por via marítima;
- *ligações marítimas* - com a construção do Aterro melhorariam as condições de atracação das embarcações; e
- *diversos fluxos viários* - possibilidade de interligação entre os diversos terminais, minimizando os custos com transportes urbanos.

O programa original previa: terminal rodoviário; terminal hidrovviário de pesca e de passageiros; mercado de peixes; parque de diversões; circo; quadras esportivas; play-grounds, área de estar; quiosques para venda de bebidas; ciclovia; kartódromo e teatro ao ar livre.

Em entrevista concedida ao jornal o Estado do Maranhão, de 08/07/1988, o então governador Epitácio Cafeteira atribuiu as obras do Aterro para a construção do Complexo Hidrovviário de São Luís, tendo afirmado nessa entrevista o seguinte:

“Além de inúmeros benefícios que ocasionará à população da capital, do Litoral e Baixada Ocidental maranhense, o Complexo Hidrovviário terá dentro dos seus 50 hectares de área – quase o tamanho do Centro Histórico de São Luís – quadras de esportes, campo de futebol, passarelas para desfiles, estabelecimentos de venda de artesanatos, restaurantes, espaço reservado para circos e parques de diversões, estaleiros e armazenagem de frios. O complexo será ainda cercado de muro que, nos cálculos do Secretário de Transportes de Obras Públicas, Anibal Pinheiro, é o maior da América Latina.”

Nessa entrevista, o aterro é previsto como um parque de lazer público, entretanto, cita a possibilidade de cercá-lo, como forma de ajudar no controle da segurança e manutenção. Fica clara a idéia inicial de privatizá-lo, mas não houve mais nenhum pronunciamento que tratasse desse assunto. Para os técnicos do IPHAN, Pedro Paulo da Cruz Rocha e Antonio Abreu Filho, ao se restringir a área ela passaria a não se integrar com a paisagem. A área não se configura como um parque fechado. Mais

adiante eles afirmaram: *“A área já existe, então deve-se pensar num uso para esse trecho, e se já está consolidada, deveria dar condições para que estas atividades aconteçam, é uma questão de aproveitamento de espaço urbano existente. Sua principal vocação é para lazer e serviços (estacionamento).”*

Em algumas cidades, existem parques totalmente delimitados por muros e acesso restrito que funcionam perfeitamente, garantindo, através dos valores arrecadados na bilheteria, a sua sustentabilidade. Pode-se citar a vizinha cidade de Belém, que possui o Bosque Rodrigues Alves e o Museu Emílio Guedi, ambos localizados dentro da área urbana e totalmente murados, com a bilheteria voltada para a sua manutenção e desenvolvimento de pesquisas científicas. O fechamento e o isolamento da área do Aterro com acesso controlado, introduzindo atividades e usos de interesse para a comunidade, poderiam ser uma solução para garantir os investimentos necessários através da participação da iniciativa privada em parceria com o poder público, requalificando assim a área.

As intenções que foram manifestadas na época pelo governo do Estado, ao anunciar a decisão de fazer o Aterro nas proporções que foi feito, resultou num posicionamento contrário do atual diretor do Patrimônio Cultural – na época coordenador do Projeto Praia Grande no âmbito da secretaria de Planejamento- Luis Phelipe Andrés. Como o governador assumiu a postura de construir o Aterro, foram elaborados argumentos para não construí-lo, e propor um aterro bem menor.

“Tivemos que concordar com a construção, e elaboramos uma proposta que não vingou. O importante era disciplinar o uso do anel viário. O Aterro só se tornou possível com o anel viário que foi o primeiro Aterro. Se observarmos o mapa de 1912, a maré chegava até o Solar dos Vasconcelos e no prédio da Fazenda (antigo Tesouro do Estado). (Luis Phelipe Andrés – Diretor do Patrimônio Cultural)

A aprovação foi efetivada com o parecer técnico da comissão técnica do Patrimônio, que aprovou o projeto apenas recomendando os critérios de área de vizinhança do Centro Histórico. (anexo 4)

A intenção de proporcionar uma maior atracação das embarcações com a construção de cais que pudesse receber as embarcações em qualquer maré, foi argumentado na época por Luis Phelipe, então coordenador do PRODETUR. No seu discurso, ele afirmou em dado momento ao governador, que a população ribeirinha estava acostumada com o horário da maré, e expôs-se em seguida: *“ninguém passa o dia no aeroporto esperando o avião chegar, só comparece no horário do voo. A mesma coisa acontece na área de atracação, ninguém passa o dia esperando o barco olhando para a maré.”*

Em suma, a justificativa de uso, dos técnicos do estado, foi o estacionamento necessário para o centro e áreas de serviços disciplinando as atividades portuárias do Centro Histórico de São Luís que são distinguidas em 3 segmentos: transporte de passageiros junto à rampa do Palácio , chamada de Campos Melo, e que desapareceu; desembarque de cargas da capital para o interior e vice-versa; e pesca artesanal, nas imediações do Canal do Portinho.

A construção teria duas fases bem distintas: o Aterro propriamente dito e uma urbanização que iria sobrepor a esta nova superfície, novo solo criado. A obra ficou inacabada, pois o sistema de contenção não foi completado (sistema de bolsacret onde o cimento misturado com a areia e disposto em sacos, em contato com a água endurece). Só foi feita a contenção até a área em frente ao Convento das Mercês. A faixa não concluída levou de volta o material que a draga trouxe do meio da baía de São Marcos, devolvendo-o para o canal do Bacanga o que contribuiu para assorear ainda mais a área do Canal do Portinho. (Luis Phelipe Andrés-Diretor do Patrimônio Cultural)

O aterro afastou a relação de vizinhança do centro com as embarcações. Eles tinham uma relação de vizinhança com o centro histórico. Aquelas antigas fotos de paisagem de velas coloridas se contrapondo com os casarios não existem mais, a harmonia foi quebrada.



Figura 3.7 – Vista aérea da cidade antes da construção do Aterro do Bacanga
Fonte – Edgar Rocha



Figura 3.8 – Vista aérea do Centro Histórico mostrando o Aterro do Bacanga, margeando seu limite de Tombamento Federal

Fonte : Acervo Fotográfico da 3ª SR/IPHAN (1995)

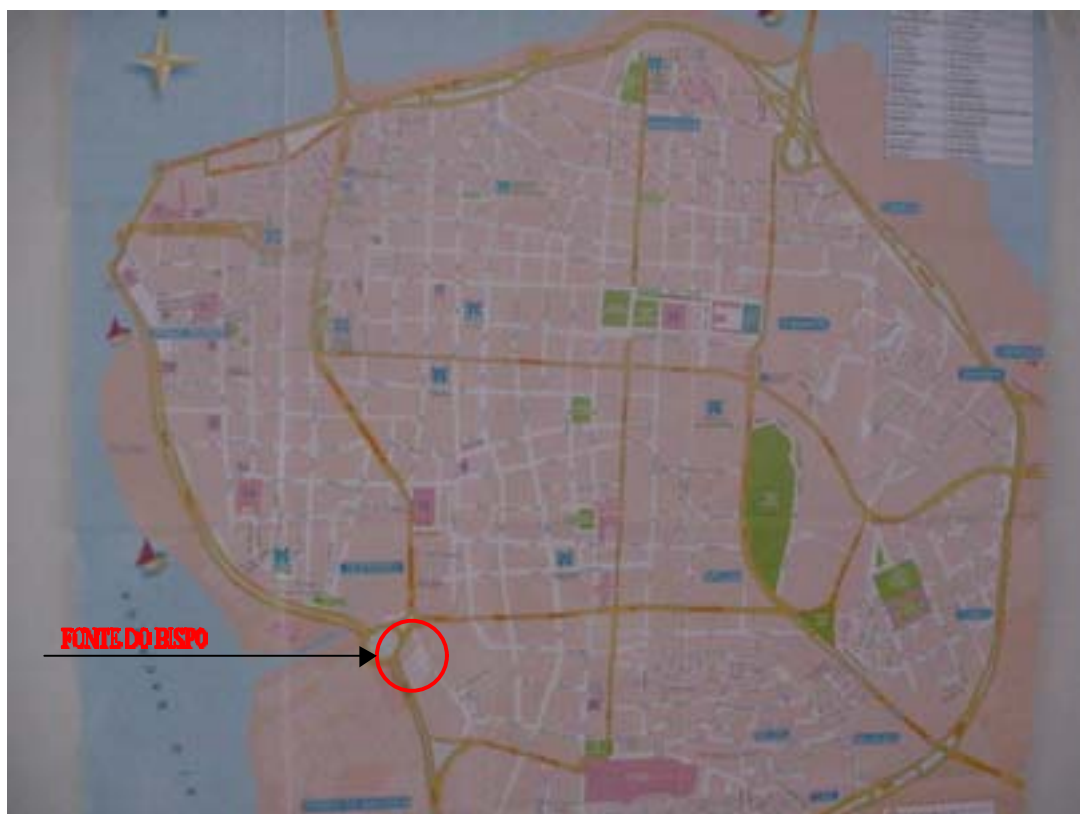


Figura 3.9 – Mapa do Centro Histórico
Fonte Prodetur

3.2.2 O Parque - a primeira idéia

De acordo com o relatório original do projeto, em seu item III, um dos objetivos básicos da obra do Aterro era “Implantar na cidade um grande parque para dotá-la de instrumento de lazer acessível à população de baixa renda (ver Anexo 2), devido à facilidade de transporte. Isso se dará através da urbanização da área disponível após a execução dos aterros”. Em função do objetivo inicial da obra, faz-se necessário estudar as características do *espaço público parque*, através de conceitos estabelecidos e estudos de casos, para assim poder-se analisar as viabilidades desse uso para a área do Aterro.

O conceito básico de parques urbanos, segundo KLIASS (1993), são espaços públicos com dimensões significativas e predominância de elementos naturais, principalmente cobertura vegetal, destinados à recreação. A partir desses aspectos, no Aterro do Bacanga as dimensões são suficientes e generosas, mas quanto ao segundo aspecto são necessários grandes investimentos no plantio de árvores e obras de jardinagem, uma vez que se trata de uma área bastante árida e de pouca cobertura vegetal.

BARCELLOS (1999), pesquisador da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, em seu trabalho *“Os Parques: Velhas Idéias e Novas Experiências”*, descreve a evolução dos parques no Brasil da seguinte forma:

“Em sua evolução histórica os parques têm assumido diferentes configurações e distintos significativos sociais. Recentes transformações econômicas e culturais têm produzido alterações no modo de se tratar a questão do parque público nas cidades brasileiras. Por um lado, mudanças comportamentais têm revigorado o uso do parque pelas populações urbanas. Por outro lado novos papéis têm sido atribuídos aos parques pelos agentes envolvidos nos processos urbanos. Nesse sentido podem ser identificadas duas vertentes de ação influenciando o modo de se tratar a questão. Na primeira tem-se o uso dos parques nas estratégias de conservação ambiental, e na segunda, como elementos e dinamização da economia urbana.”

Conceitua-se o parque como um espaço público livre destinado ao lazer e à recreação, embora outros importantes usos e finalidades possam estar a eles associados, como por exemplo, as de conservação ambiental. Tal conceituação parte do princípio de que usos de lazer, nas suas variadas manifestações, são uma constante ao longo da história dos parques. Desde sua origem, eles têm assumido diferentes características físico-espaciais e diferentes significados sociais (BARCELLOS, 1999).

Em São Luís, a discussão em construir um parque para a cidade veio a público, recentemente, através do projeto de lei do vereador Ivan Sarney. No plenário da Câmara, há quatro anos, foi rejeitado o projeto que criava esse parque, o projeto que foi encaminhado novamente para ser reapreciado. No jornal O Estado do Maranhão, do dia 21 de outubro de 2001, sob o título *Um Parque para a Cidade*, o então vereador expôs sua idéias e argumentos defendendo que :

“São Luís está precisando, urgentemente, implantar o seu Parque da Cidade; uma grande área verde, onde a população encontre disponível uma gama de equipamentos de lazer cultural e recreativo, que ajude a elevar sua qualidade de vida. Os serviços que ali deveriam ser implantados, entre eles: ciclovia, pista de cooper, concha acústica, restaurantes, lanchonetes, mini-zoológico, quadras esportivas, pavilhão para exposições artísticas, para comercialização de produtos artesanais, etc.”

O vereador considera que projetos como esse, quando implantados, fortalecem não só o municipalismo, como também politicamente os homens públicos, porque são identificados com os anseios da população, que precisa saber se suas aspirações e necessidades coletivas estão sendo consideradas pelo poder público. A iniciativa privada teria participação nas licitações da maioria dos espaços edificados de lazer, que seriam de responsabilidade do capital privado, que construiria, exploraria e ajudaria a dar vida ao local. Assim seriam com os restaurantes, lanchonetes, núcleos de

brinquedos, pavilhão de exposições, etc. Entretanto, essas últimas edificações propostas esbarraram com a lei federal já citada que proíbe qualquer edificação na área do Aterro do Bacanga.

Qualquer proposta para a utilização da área do Aterro do Bacanga como parque deve levar em consideração o modo de conceituá-lo, pois atende a dois aspectos: a sua imagem como espaço livre e ocupado por massas de árvores e outros elementos naturais, e a relação de contraste entre as massas edificadas da cidade e o ambiente natural do parque assim concebido. O parque é sempre definido como uma antítese da praça que, em sua configuração vernácula, é arquitetonicamente constituída e integrada à malha urbana, portanto esta tem características físico-espaciais opostas àquelas que se costuma atribuir aos parques.

Existe o pressuposto de que a qualidade urbana do bairro, e também da cidade, possa ser determinada, ou influenciada, pela relação entre a configuração dos espaços livres públicos e os eventos e ações sabidos e esperados de acontecer, transcritos nos seus usos e apropriações. A estratégia do governo, de desenvolvimento urbano para a área estudada, será neste aspecto qualificar melhor o espaço de forma a promover tanto a melhoria da qualidade de vida das pessoas que habitam no centro histórico e adjacências, como intensificação de seu uso, tornando a área mais segura. Em outras cidades, percebe-se a crescente privatização dos espaços livres, ressaltada pela falta de uso e de apropriação e da sua crescente desvalorização.

No contexto brasileiro, diferente do que ocorre nos países desenvolvidos, a questão do lazer e da recreação nos espaços livres nunca foi objeto de políticas públicas – mesmo porque o atendimento a essas necessidades quase sempre não é percebido como uma obrigação do poder público. (BARCELLOS, 2000)

A inauguração do Parque do Ibirapuera na cidade de São Paulo, em 1954, e do Parque do Flamengo no Rio de Janeiro, no início dos anos 60, são exemplos de iniciativas de grande significado e apelo popular que, entretanto, não tiveram desdobramentos nas cidades em que foram executadas, nem foram repetidas em outras cidades.

Pela sua semelhança com o objeto de estudo deste trabalho, serão feitos alguns comentários acerca do Parque do Flamengo, que surgiu com a construção do Aterro do Flamengo.

O Parque do Flamengo é resultado de um aterro cuja primeira área a ser implantada foi o Museu de Arte Moderna, que recebeu projeto arquitetônico de Affonso Reidy e jardins de Roberto Burle Marx, em 1954. A harmonização conseguida entre esses dois elementos, o espaço aberto e o fechado, ainda coroados pela paisagem circundante, representa uma das intenções mais

defendidas e procuradas nos projetos de Arquitetura Moderna brasileira: a integração entre edificação e paisagem de entorno (MOTTA, 1983, apud, FARAH, 1997).(Figura 3.10)

“O projeto definido para o Parque do Flamengo, desenvolvido linearmente ao longo da orla, representou uma inovação no desenho de espaços livres públicos, surgindo como o primeiro parque de linhas modernas no Brasil”.(Costa apud FARAH, 1997) Em termos de tipologia urbana, a área possui características de *parkway* em função da presença das pistas de alta velocidade cortando áreas verdes destinadas ao lazer da população. O cruzamento das circulações de pedestres e veículos é resolvido com a criação de desníveis ora com passagens subterrâneas para pedestres, ora com passarelas A presença do mar e da paisagem da Baía de Guanabara traz uma qualidade ímpar para o parque:

“O traçado urbanístico de Reidly recebeu o tratamento paisagístico de Burle Marx num projeto de linhas sinuosas e formas livres em plena sintonia com o novo contorno da orla definido para a área aterrada, utilizando uma vegetação diversificada e impactante. A área dos jardins do MAM com a vegetação contida em canteiros geometrizados funcionam como uma transição entre o espaço do Museu e a área de recreação.” (Motta apud FARAH, 1997)

O estudo de COSTA (1995) sobre os territórios e as singularidades de convivência construídas no Parque do Flamengo, no Rio de Janeiro, define a área como um local comumente descrito com um espaço democrático. No parque, determinados trechos são ocupados, preferidos ou preteridos por grupos sociais específicos, porém, simultaneamente, espaços são harmoniosamente compartilhados por grupos sociais de interesses distintos e, muitas vezes, conflitantes. Mais adiante mostra que nem sempre há um caráter de recreação ou lazer nos usos observados, sendo os ambientes do parque utilizados, também, como lugar de trabalho, de moradia, de atividades religiosas, entre outras funções e atividades.(MONTEIRO, 1998)

“O Aterro do Flamengo foi realizado por uma equipe formada por Maria Carlota Macedo Soares, Burle Marx, Reidy e outros, cujo objetivo era resguardar o seu funcionamento e sua ampla significação urbana. O trabalho venceu as incompreensões, quando surgiu, enriquecido pelos jardins de Burle Marx.. Ganhou a indispensável importância artística que logo se fez reconhecida pela população” (MOTTA, 1983).

“A intenção de ganho de área ao mar através de aterros é antiga na evolução da cidade do Rio de Janeiro. Para a orla da Baía da Guanabara, havia projetos consoantes e complementares à idéia higienista de desmonte de morros, os quais, segundo este pensamento, impediam a circulação dos ventos purificadores da baía” (Costa, 1993, apud, FARAH, 1997).

“Uma das primeiras propostas de Aterro na Baía da Guanabara data de 1814, articulada ao desmonte do Morro Santo Antônio, havendo entre as

propostas de uso para a nova área, a do Engenheiro Sabino E. Pessoa, que sugeria a criação de uma área residencial, em 1890. No Plano Agache, para a área do aterro, era previsto uma entrada para o país em escala monumental. (Idem)

“Quando Affonso Eduardo Reidy traçou os contornos do Aterro do Flamengo, onde Burle Marx realizaria os jardins – elaborou, como arquiteto, uma geografia, avançando uma planura de terra sobre o mar. As linhas de encontro com a água respeitavam a sinuosidade própria à baía da Guanabara” (MOTTA, 1993)

“Reidy, desde o início, viu o Aterro para a população. Com os jardins de Burle Marx evidenciou as vantagens dos projetos modernos, em oposição ao fracionamento isolacionista da especulação imobiliária.”(Idem)

Os primeiros aterros efetivamente realizados na área do Parque do Flamengo começaram com a criação da Avenida Beira-Mar, no Governo Pereira Passos (1903-1906), a partir da necessidade de desafogar o tráfego entre o centro da cidade e os bairros do Botafogo, Catete e Flamengo. A avenida acompanhava o litoral desde o princípio da Av. Rio Branco até o fim da praia de Botafogo, executando-se o trecho atrás do Morro da Viúva, numa extensão de 5.200 metros, com 25 m de largura (BISAGGIO, 1980).

O jardim do Aterro (Figura 4.10) ocupa uma área de 1.200.000 metros quadrados em pleno centro do Rio de Janeiro, daí a semelhança de condições com a área de estudo, salientando-se a proximidade com o centro da cidade histórica e sua grandiosidade urbana. Destacam-se nesse conjunto, o jardim para o edifício do Museu de Arte Moderna, o edifício do Museu de Arte Moderna, ala do Monumento aos Mortos da II Guerra Mundial e a grande área de recreação (MOTA, 1999).

O trecho da Praia de Botafogo foi fruto de um aterro posterior, implementado no ano de 1954, que anexou duas vias de circulação expressas e canteiros com jardins concebidos por Burle Marx. O fato de ser uma área com caráter de passagem, em conformidade da situação física do bairro de Botafogo, foi um fato diferencial com relação a outras orlas da cidade como a Praia do Flamengo e posteriormente a Av. Atlântica. Apesar da proximidade do centro da cidade e da bela vista natural da sua orla, a área passou a abrigar a função de serviços e comércio concomitantemente ao uso residencial.

“A área aterrada para a implantação das pistas de alta velocidade, recebeu projeto paisagístico de Burle Marx em 1954, ocupando uma área de 1150 metros ao longo de toda a praia, numa concepção de jardins para serem vistos de passagem pela “freeway” . O projeto é composto pelo passeio da praia e dois canteiros centrais que separam as pistas de veículos : um mais estreito e outro mais amplo que se alarga ainda mais à medida que se aproxima dos dois extremos da orla, o Morro da Viúva e o Túnel do Pasmado. Neste último alargamento forma-se o espaço mais generoso de todos onde foi criado um ambiente de estar mais convidativo à utilização de

pedestres. Esta área , entretanto, não foi compreendida na sua concepção como um “ jardim de bairro” em função de sua localização entre pistas de alta velocidade.” (Mello Filho, Apud FARAH, 1997)

“O parque do Flamengo teve seu longo processo de criação, que incluiu diversas propostas de paisagismo e desenho urbano anteriores ao projeto finalmente implantado. Estes projetos foram detalhadamente analisados por Costa em 1993”. (FARAH, 1997)

“A destinação da área do aterro do Flamengo para a implantação de um parque público deve-se principalmente à Carlota Macedo Soares, com apoio político do recém-eleito Governador Carlos Lacerda (Costa, 1993). A equipe formada por Lota incluía, além de Reidy e Burle Marx, Jorge Moreira, Hélio Modesto, Luiz Emygdio de Mello Filho, Ethel Medeiros, Hélio Mamede, Berta Leitchic e outros. O parque do Flamengo é hoje indiscutivelmente um dos mais importantes espaços públicos de lazer da cidade do Rio de Janeiro”. (Idem)

As semelhanças entre o Aterro do Flamengo e o Bacanga são tratadas no artigo *Dez Obras para São Luís*, de autoria do engenheiro Bento Moreira Lima, que discute o problema viário crônico da avenida Beira-Mar, em São Luís, no trecho entre o Cais da Sagração e o Terminal Hidroviário, especialmente em frente à muralha do Palácio dos Leões, semelhante ao existente no Rio de Janeiro, que objetivou a construção do Aterro do Flamengo. Ele relata sobre o estreito espaço físico ali existente, que mal suporta as duas pistas, e prevê que, em poucos anos, não vai ter como se passar naquele gargalo incontornável, para chegar-se à avenida Pedro II, à Praia Grande e ao Aterro do Bacanga, com todas as suas variáveis. (Figura 3.8)

O engenheiro lembra do saudoso arquiteto carioca, Vit Olaf Prochinik, que deixou alguns projetos valiosos para a cidade, a exemplo do plano diretor do Porto do Itaqui e Campus da Ufma, e apresentou uma solução inteligente para o problema semelhante ao Aterro do Flamengo, projetado para resolver a passagem da praia do Flamengo, no Rio de Janeiro, que prejudicava a ligação entre o Centro e a Zona Sul. Em seu projeto, Olaf, previa um Aterro, com algumas dezenas de metros de largura em frente da cidade, saindo do Jenipabeiro até encontrar o Terminal de Ônibus, ao lado do Centro Histórico. Sobre esse novo espaço, que se estenderia por baixo da Ponte José Sarney, seriam desenhadas pistas de velocidade e jardins, completando uma formosa urbanização. (Figura 3.10)

Recentemente, a Gerência Metropolitana de São Luís, através do ofício GDRSL nº 011/01, de 22 de janeiro de 2001, solicitou a consulta prévia para obras de estabilização estrutural e alargamento da av. Beira-Mar, com a justificativa de que estaria adequando o trecho do Anel Viário à demanda de tráfego, ganhando-se, ainda, novos espaços junto às edificações de valor histórico existente, para preservação e uso como: estacionamentos, jardins e passeio para pedestres. O parecer do IPHAN, Informação Técnica nº 010/2001-DT/3ª SR/IPHAN, foi contrário em respeito ao aspecto

histórico e paisagístico, à preservação do “skyline” e da fisiografia da área reconhecida como patrimônio da humanidade (Figura 4.8). A proposta apresentava duas versões, a primeira sugerindo a demolição do baluarte construído em 1612 e sua reconstrução avançando sobre o mar, descaracterizando o monumento em questão; a Segunda mantém o baluarte em seu local original, mas, ao longo deste e de todo o cais da Sagração, constrói um aterro, mutilando completamente a fisiografia da área tombada. (anexo 6) Ambas contrariavam o Decreto Federal nº 25 de 30 de novembro de 1937, no que tange ao artigo 17 e 18 :

Artigo 17 -”*As coisas tombadas não poderão em caso nenhum., ser destruídas ou mutiladas..*” e

Artigo 18 -” *não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade.....*

Percebe-se, assim, a necessidade de estudar uma solução eficiente para essa região de São Luís, sem mexer na estrutura da cidade, encontrando espaços vitais para seu funcionamento.

3.2.3 Descrição da área

O Aterro do Bacanga, objeto de estudo deste trabalho, foi construído no período de 1986 a 1989, por iniciativa do então governador Eptácio Cafeteira. É um espaço criado, situado em um trecho privilegiado da paisagem urbana da cidade de São Luís do Maranhão, margeando a área de tombamento federal (Figuras 3.12 e 3.13), servida por vias que se integram ao sistema viário estruturador municipal – casos da av. Beira-Mar e Senador Vitorino Freire. De dimensões bastante generosas, perfaz atualmente uma área de 147.603,12 m² (Figura 3.12), compreendendo o trecho entre o Terminal Hidroviário e o Canal do Portinho (Figura 3.14). (NETO, 1999)

Do Aterro tem-se uma vista do conjunto histórico do centro da cidade que não se pode desprezar. Com relação aos espaços disponíveis, estes possuem proporções suficientes para abrigar estacionamentos, bem como pontos de distribuição de transportes públicos de acesso ao centro.

O termo Bacanga, segundo MARQUES (1970), é originado da denominação Ibacanga, o qual é encontrado num requerimento em que Antônio Baldez da Silva pediu à Câmara terrenos na margem do rio que vai desta cidade para o porto do Ibacanga. A Câmara concedeu-lhe com o mesmo nome em 4 de dezembro de 1741.

O Aterro do Bacanga surgiu da necessidade das obras do anel de contorno, denominado posteriormente de Anel Viário, que teve início com o trecho Madre Deus-Portinho em abril de 1973. As obras da via de contorno se faziam necessárias para o descongestionamento de trânsito, proteção e revitalização do Centro Histórico de São Luís, criando vias expressas, áreas de lazer, viadutos e pontes.

A simples abertura da Avenida Senador Vitorino Freire, que deu início às obras de aterro das áreas adjacentes ao centro, resolveu problemas cruciais da cidade, constituindo-se em parte do Anel Viário do contorno do Centro Histórico, que circunda a cidade com cerca de 8 km de extensão.

O anel viário “A” começou a entrar no rumo da cidade em fevereiro de 1974. Os trabalhos de movimentação de terra nesse sentido foram iniciados com 50 caçambas despejando o aterro que conduziria esse braço de Anel no rumo da Baixinha de onde passaria por um viaduto pela av. Getúlio Vargas. As famílias localizadas nessa região (Baixinhas) foram indenizadas para a passagem desse braço de anel, com largura de 40,00m (JORNAL O ESTADO DO MARANHÃO, 14/02/1974, p. 02).

A prefeitura de São Luís garantiu a conclusão do seu plano viário com a construção dos anéis de contorno “A” e “B”, através de recursos provenientes do PROGRES-Programa de Vias Expressas. Em março de 74, o aterro na área do Portinho já havia ultrapassado o Igarapé do Portinho, por detrás do tesouro do Estado (Idem, p.07)

O início das obras do Aterro do Bacanga foi anunciada em nota oficial, publicada no jornal o Estado do Maranhão, em 06/07/1988, após uma autorização prévia da Capitania dos Portos que exigiu um parecer técnico do INPH (Instituto de Pesquisas Hidroviárias), assegurando que as obras do aterro não afetariam o canal de navegação e o Porto de São Luís. Um dia após, 07/07/1988, o então governador Eptácio Cafeteira acionou o botão da draga da Empresa Brasileira de Engenharia e Comércio (EBEC), dando início aos trabalhos de aterro no Rio Bacanga, onde seria construído o Complexo Hidroviário de São Luís, com o propósito de solucionar todos os problemas de embarque e desembarque da população oriunda do Litoral e da Baixada Ocidental maranhense. (Idem, 06/07/1988) A primeira fase do aterro foi entregue em 05/04/1989; mais de 90 mil dos 550 mil metros quadrados que integram o aterro do Complexo Hidroviário ficaram prontos e foram entregues à SETOP para proceder à urbanização da área.

Uma das polêmicas da construção do Aterro foi a levantada em maio de 1989, pelo diretor técnico da Companhia Docas do Maranhão, engenheiro Bento Moreira Lima, através de reportagens divulgadas pelo jornal O Estado do Maranhão, que denunciavam as obras do Complexo Hidroviário, afirmando não passar de uma farsa, e previa a não concretização da obra devido a erros técnicos cometidos pela EBEC. Mais adiante, ele denunciava que a firma construtora não estava cumprindo o projeto aprovado pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias, provocando assim o assoreamento do Canal do Bacanga, fazendo com que o solo ficasse sem compactação para suportar as edificações previstas. O engenheiro destacava que a EBEC não tinha feito a contenção do aterro na parte interna dos diques, com distância de 100 a 200 metros, e na externa do muro de terra armada (JORNAL O ESTADO DO MARANHÃO, 12/04/1989, p. 02).

A conclusão das obras de urbanização do Aterro do Bacanga se deu em 31/12/1989, com a entrega à população do complexo esportivo e plantação de 2 mil mudas de acácias e mangueiras, envolvendo uma área total de 550 mil metros quadrados, ao longo de 2 mil metros de extensão do Anel Viário.

Na área do Aterro, localizava-se a Rampa Campos Melo, ponto de atracação das embarcações à vela que vinham do interior do Estado (Figura 3.15).

O Aterro do Bacanga foi executado em três fases principais. O início de sua obra associado à construção da barragem do Bacanga, em 1967. As duas fases iniciais do aterro da Praia Grande destinavam-se à ampliação e a melhorias do sistema viário da cidade. A terceira fase visava à criação de um parque urbano, bem como à viabilização de conexão entre transportes hidroviário e urbano, além de facilidades para as atividades pesqueiras artesanais (figura 3.16) (ALMEIDA, 1988).

Inicialmente, construiu-se o aterro do bairro da Areinha, a montante da ombreira direita da barragem. Na seqüência, foi construído um outro aterro para jusante da barragem, ao longo da margem direita do rio Bacanga, entre a barragem e as imediações do antigo Cais da fábrica Martins, até a rua das Cajazeiras.

Nessa fase, concluída em 1973/1974, foi implantada a avenida Senador Vitorino Freire, destinada a desafogar o trânsito no centro da cidade. Esse trecho de aterro incorporou um antigo depósito de lixo localizado entre o canal do Portinho e as proximidades da fábrica Cânhamo.

A segunda fase consistiu na duplicação da Avenida Senador Vitorino Freire e no seu prolongamento até o encontro com a Avenida Beira-Mar.

Já a terceira fase consistiu na execução do aterro hidráulico entre a barragem do Bacanga e a Avenida Beira-Mar, atingindo-se a atual configuração em planta. O material de empréstimo nessa etapa constituiu-se principalmente de areia dragada de bancos próximos, sendo as principais jazidas o banco da Minerva e o fundo do lago do Bacanga.

O material dragado foi lançado sobre o material argiloso de fundo e, posteriormente, recoberto com uma camada de argila, conforme fora previsto em projeto.

A expansão correspondente à terceira fase do aterro foi lançada sobre material altamente plástico. Conseqüentemente, o aterro sofreu um abatimento generalizado, que resulta da movimentação do material subjacente em direção ao canal do Bacanga. Esse material, por sua vez, é movimentado pelas correntes ao longo do canal, o que talvez responda pelo surgimento de novos

baixios (bancos de areia e depressões às margens de rio, causada pela vazante) no estuário do Bacanga. Por ser de granulometria fina, próxima de silte, a formação de baixios pode, eventualmente, estar associada à acomodação dos locais dragados, com dispersão do material dos taludes das cavas.

Essas modificações no aterro executado criaram impactos:

Sociais – relacionados diretamente com as atividades de pesca artesanal associadas ao Portinho, visto que a sua construção diminuiu a área de atracação das embarcações e não incentivou, como se previa na proposta inicial, a pesca através da ampliação da área, que se resume atualmente ao Canal do Portinho;

Ambientais – com a falta de saneamento básico, pois os esgotos da Zona Central são lançados “in natura” ao longo da Avenida Senador Vitorino Freire e da ausência de drenagem pluvial do aterro, que sofre os efeitos das marés e do abatimento verificado;

de Gestão - com a ociosidade da área e afastamento da área do antigo Portinho das atividades associadas à pesca artesanal, criando problemas de ordem logística, operacional e social, além de descaracterizar uma atividade típica da área, associada ao Centro Histórico. (Figura 3.15)

A ociosidade permitiu uma ocupação por usos ocasionais, que pouco contribuem para a manutenção da infra-estrutura instalada, como a Feira-Livre, que ocorre às quintas-feiras; o espaço para montagem de circos e parques de diversão; o campo de futebol; e o bolsão de estacionamento, que serve de local para treinamento de “auto-escolas”. Aliado a isso, o abandono das instalações existentes levou a uma completa deterioração de vias, áreas verdes e posteamento de iluminação, além do surgimento de pontos onde se acumula água e onde o terreno ganho no aterro já está cedendo - notadamente na região ocupada pelo Mercado de Peixe (Figura 3.17).

O Aterro do Bacanga, ao longo dos anos, teve sua ocupação com atividades diversificadas de caráter permanente e provisório (Figura 3.17). São três edificações de caráter permanente, implantadas na sua área:

- **O Mercado do Peixe** foi inaugurado em 02 de agosto de 1995, pela governadora Roseana Sarney. Ao inaugurar o novo prédio, foi assinado um contrato de comodato transferindo a administração do mercado para as entidades representativas dos pescadores e vendedores: Federação das Colônias de Pescadores, Sindicato do Comércio Varejista de Feirantes de São Luís e Sindicato de Comércio de Vendedores Ambulantes; cabendo ao Estado zelar pela limpeza e manutenção do prédio e contas de água. A área do Mercado é de 1.500 metros quadrados, com 64 boxes revestidos

em lajota, sala de administração, depósitos, banheiros para feirantes e sanitários públicos. Teve seu projeto aprovado junto ao IPHAN (anexo 5). Segundo informações do Sr. Martinho Alves Ferreira, administrador do mercado, passam em média 100 pessoas por dia para compras de pescados e mariscos e nos finais de semana esse número aumenta. Ele sugere a construção de um galpão para descarregar a carga, a construção de um cais, além da urbanização da área;

- O **Terminal de Integração** teve sua obra iniciada em 09 de fevereiro de 1995 e inaugurado em 07/09/1996, pela INCO – Incorporações e Construções, sob a administração da Secretaria Municipal de Transportes Urbanos (Semtur), com área de 7.500 metros quadrados, e 12.200 metros quadrados de pavimentação, constando de cinco plataformas de embarque; duas passarelas de pedestres e uma área administrativa; banheiros, salas de postos do Corpo de Bombeiros, Polícia Militar; gerência administrativa; uma lanchonete; duas bilheterias e duas guaritas. A escolha do local foi uma decisão da assessoria técnica. A estimativa era de que atendesse a um fluxo de 100 a 120 mil passageiros por dia, mas com capacidade para operar com até 160 mil. O IPHAN embargou a obra, em abril de 2001, durante a sua construção, por não ter sido aprovado junto ao órgão, tendo enviado antes um ofício de nº 080/95/IPHAN/3ª SR no qual solicitava o comparecimento de um representante da prefeitura para esclarecimentos sobre o projeto. Tratando-se de terreno da União, o DPU, hoje Gerência Regional do Patrimônio da União, vinculou na época a cessão do terreno à aprovação do projeto arquitetônico pelo IPHAN, que o aprovou após a análise de um projeto paisagístico apresentado, com o propósito de minimizar o impacto visual do empreendimento, entretanto essas melhorias não foram executadas. Em parecer de 05 de abril de 1995, parte integrante do arquivo do IPHAN de nº 025/95- 88, em seu quarto item, 3º parágrafo, recomenda que o local onde já existe o Terminal da Fonte do Bispo seria melhor indicado para implantação do novo terminal. Isso sem prejuízo da possibilidade de construção de paradas de ônibus diferenciadas, maiores e melhores, ao longo das avenidas que margeiam os rios Anil e Bacanga. (anexos 7 e 8)

“É sabido que a implantação de terminais contribui para racionalidade do espaço viário, dinamiza as opções de mobilidade a um custo mais barato e prioriza o transporte coletivo nas vias urbanas. Por outro lado, a implantação de terminais acarreta uma série de desvantagens à circulação urbana e ao uso espacial, tais como: desapropriações; despesas administrativas; ocupação de uma área que poderia ser utilizada para outra finalidade (como praça); aumento do congestionamento próximo ao terminal; aumento da poluição sonora e do ar; no caso do aumento significativo do número de ônibus que circulam pela zona central, o terminal provavelmente não poderá ser

ampliado, pois dificilmente haverá espaço físico para tal; os passageiros são obrigados a uma integração forçada; e concentração crescente de usuários no terminal. (Demarchi, et all, apud SILVA, 1999)

- O **Terminal Hidroviário** foi construído no mesmo local onde funcionava o antigo terminal, na Rampa Campos Melo, com área de 650,00 m^a, em estrutura metálica constando de salão de espera, lanchonete, banheiros públicos, quatro guichês para venda de bilhetes de passagem, guarda-volumes e cabines telefônicas. (JORNAL O ESTADO DO MARANHÃO, 11/01/1998). Segundo a administradora do Terminal, viajam aproximadamente 400 pessoas/dia, com frequência maior nos fins de semana. Os trechos de viagem mais procurados são Alcantara, Cajapió e São Bento.
- **Posto de Gasolina** - após coleta de dados junto ao IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e ao DPU (Departamento de Patrimônio da União), elaborada por ALMEIDA, 1998, em seu trabalho de graduação cujo objeto era a área do Aterro, constatou-se que o posto de gasolina encontra-se totalmente irregular, com processo judicial em andamento para o seu devido despejo. (ALMEIDA, 1998)

A área também possui atividades de carácter provisório e temporal que são:

- **Feira Livre** – acontece sempre às quintas-feiras, sob a administração da SEMPAB – Secretária Municipal de Produção e Abastecimento. Segundo o coordenador de abastecimento, Sr. José Ribamar Luso Souza, a feira funciona há 12 anos, tendo sido feita uma pesquisa com as pessoas que trabalham na área do Reviver, através da qual se constatou que o melhor dia era Quinta-feira. A pesquisa também apontou a área como o melhor local para a realização da feira. As feiras de bairro funcionam há 12 anos, e no início eram 24 feiras, atualmente, entretanto, funcionam apenas 11, assim distribuídas :Terça-feira – Cohab/Quarta- feira – Vinhais /Quinta-feira – Praia Grande (Aterro), Sábado - Alemanha, Maranhão Novo, Bequimão, Monte Castelo, Camboa, Madre-Deus, Turu e Cohatrac. A maioria dos entrevistados que trabalham na feira, no caso a Sra. Ana Lourdes(feirante) , sugere um espaço mais adequado para essa atividade, com a construção de uma cobertura que protegesse da chuva e do sol, semelhante à do mercado-do peixe;
- **Circo da Cidade** – área concedida, em caráter provisório, para a Prefeitura, com estrutura removível para atender às exigências do IPHAN que impede qualquer construção na área (anexo 9). Em entrevista com o Sr. Cesar Boaes, administrador do Circo da Cidade, constatou-se, através das reclamações por ele apresentadas, o total improvisado da estrutura física, principalmente no que se refere a camarins, banheiros,

depósito e sala para a administração. Nessa entrevista, foram dadas algumas informações importantes sobre a estrutura montada e suas finalidades, dentre elas facilitar produções culturais locais. O administrador afirma mais adiante que

“Durante três anos funcionou no Circo o projeto A Escola vai ao Circo ver São Luís, em parceria com a Secretaria de Educação, que recebia 1200 alunos da rede pública da 1ª a 4ª série (600 pela manhã e 600 pela tarde), durante 20 dias, e sempre no 2º semestre. Neste projeto as crianças assistiam a peça Encantos, onde uma velha contava a história, junto com seus netinhos, da cidade de São Luís.”

Foi entrevistada, posteriormente, a Sra. Sônia Salomão, presidente de uma ONG – Sociedade Ludovicense de Amigos da Cultura – SLAC, que coordenou durante 2 anos um projeto sediado no Circo da Cidade, executado pela SLAC e financiado pelo Programa de Capacidade Solidária, do governo federal. Ela afirmou que esse projeto denominava-se “Formação de Técnico em Tempo Livre”, voltado para a cultura, e amparava adolescentes para serem iniciados na música, dança, teatro, arte circense, cidadania, ética profissional. Aconteciam palestras tanto para formação do artista como do cidadão. Um dos critérios de seleção era o de aceitar somente alunos do 1º grau, com defasagem escolar, de 17 a 21 anos, que recebiam café-da-manhã, almoço, material didático e bolsa de R\$ 50,00. Nesses dois anos, formaram-se 60 técnicos, dos quais alguns estão trabalhando na área como animadores culturais; outros, no projeto da Prefeitura *Conversando com a cidade*

Os dois entrevistados alegaram que a feira-livre é um grande problema para o Circo da Cidade, pela presença do lixo e o trânsito decorrente do seu funcionamento, impedindo a entrada de equipamentos para o Circo. Também afirmaram que a área tem uma boa vocação para eventos culturais, devido à sua localização estratégica, próxima do Centro Histórico e do Terminal de Integração, e que em eventos de maior concentração de cantores nacionais, como Paulinho Mosca, Mestre Ambrósio, Chico César, etc, recebeu aproximadamente 2000 pessoas, número bastante elevado levando-se em conta a precariedade das instalações e a falta de conforto a que se submetem seus usuários.

- **Circo** - a maioria dos circos que ingressam na cidade escolhem essa área para instalar-se, pela sua localização estratégica, facilidade de transportes (terminal de integração) e deslocamentos de veículos particulares, além do estacionamento; por essa razão a área já se consolidou para esse tipo de atividade;
- **Parque de Diversões** – segue as mesmas características anteriores.

Além da diversidade de usos ali localizados, o Aterro do Bacanga possui ainda a característica de “ter vários donos”, por tratar-se de uma área onde todas as esferas de governo possuem competência para intervir. Os ditos “donos” representam os vários atores da esfera administrativa, que atuam diretamente nesse espaço urbano, assim distribuídos:

- A UNIÃO é oficialmente a proprietária da área segundo a constituição. Em São Luís, é representada pela Gerência Regional do Patrimônio da União, que autoriza a sua ocupação através da cessão de uso, entretanto a prefeitura tem interferência quanto ao uso a ser dado, mesmo que a união destine a área. O titular da DPU em 1995, Francisco Ewerton Almeida Filho, afirmou em reportagem ao jornal O Estado do Maranhão que “o ideal seria o aforamento da área do Aterro do Bacanga para o Estado e Município, mediante projeto do plano diretor apresentado ao DPU”; lembrou também que o Estado tentou fazer o aforamento quando a área foi aterrada na administração do então governador Epitácio Cafeteira, mas o processo não foi concluído. Em entrevista recente afirmou que está sendo feito o registro da área no cartório de imóveis para depois licitá-la em partes, respeitando a postura adotada em instâncias superiores exigindo que todas as áreas ociosas que puderem gerar rendas sejam vendidas;
- O IPHAN assume a paternidade da área, por fazer parte da vizinhança da zona de preservação federal, exigindo que qualquer interferência na área em questão tenha um parecer dos técnicos do órgão, baseado no Decreto Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, no seu Art. 18 que trata:(ver Anexo 1)

“Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso multa de cinquenta por cento do valor do mesmo objeto”.

Para Margareth Gomes Figueiredo, superintendente regional, é a prefeitura, à luz do plano diretor, que deve delegar os usos permitidos para a área.

- O Município, como gestor da ilha, já apropriou uma parte de Aterro com a construção de um terminal rodoviário, sem nenhum critério de planejamento urbano, bem como possui projeto para instalação de um estacionamento rotativo periférico na área; também localiza-se na área o Circo da Cidade, com objetivos culturais e sob a administração da Fundação Municipal da Cultura; e a feira livre que acontece às quintas feiras é uma iniciativa do poder municipal. Segundo Roberto Furtado e Marcio

Vaz dos Santos, secretário e adjunto da SEMTHURB - Secretaria Municipal de Terras, Habitação, Urbanismo e Fiscalização Urbana - a questão da urbanização da cidade e do solo é competência do Município, que disciplina sua ocupação, e é soberano. Depois que a área foi aterrada, deixou de ser de proteção ambiental, onde toda água, todo curso d'água é reserva mineral, para a prefeitura apenas 30,00 m da linha da maré é área de reserva, sendo área não edificante. Segundo eles, a área tem uso, contanto que não bloqueie a paisagem do Centro Histórico. Como o limite da área é o anel viário que contorna o Centro Histórico, é uma ZPH – Zona de Preservação Histórica – com potencial de poluição visual e, em função disso, segue as regras desta;

- O Estado pouco manifesta o interesse pela área, pois não há por parte dos órgãos nenhuma intenção de investimento nesse espaço urbano, talvez por ter sido uma obra política do grupo de oposição ao Governo atual, e como é uma área problemática não há interesse ; e
- A comunidade participa da área de forma espontânea, quer seja através do uso das áreas ainda remanescentes para práticas esportivas, quer seja pela utilização da feira livre.

Pode-se perceber que as diversas responsabilidades de propriedade na área, por parte dos órgãos públicos, apenas dificultam as interferências e melhorias necessárias, e os discursos políticos de seus dirigentes apontam a área como degradada e desprovida de qualquer valor urbanístico sem, no entanto, apresentarem nenhuma solução técnica. O que se faz necessário é identificar as potencialidades de investimentos para a área, viabilizar a inserção de usos e atividades necessárias para a comunidade, e a sua possível participação no processo de revitalização do centro histórico, como área disponível. A ação conjunta dos órgãos só poderá ser feita após o diagnóstico da área, identificando as competências necessárias para cada um deles, relacionadas aos problemas levantados. Dessa forma, o discurso dá lugar à ação, os problemas se apresentam com soluções técnicas e a ação individual se transforma em parcerias que podem ser tanto públicas, quanto privadas ou conjuntas.

A condição em que se encontra o Aterro do Bacanga é de uma área abandonada à própria dinâmica das atividades urbanas de caráter espontâneo, de iniciativa sobretudo popular. A progressiva degradação da área tem sido agravada por atitudes fragmentadas dos órgãos, cada qual procurando interferir na área até onde a legislação lhe assegura esse direito. Tratando-se de uma região limite da área de tombamento federal, o IPHAN proíbe qualquer edificação que venha a interferir na leitura da área histórica, sem fazer referência, no entanto, às construções já existentes (Terminal de Integração, Mercado do Peixe e Terminal Hidroviário). O poder municipal construiu o Terminal de Integração e possui projetos para área, com propostas de aproveitamento do espaço, dentre elas, a lançada na

campanha do atual prefeito, que previa ocupar a área com um Hotel lazer. O governo do Estado, como gestor dos investimentos oriundos do programa BID/PRODETUR, já tentou viabilizar uma nova urbanização para a área, porém fracassou. O Departamento de Patrimônio da União-DPU é o proprietário legal da área, sendo necessário sua aprovação para investimentos no local. A ação conjunta dos órgãos seria importante para a concretização de uma proposta urbanística que viesse atender aos anseios e expectativas da população.

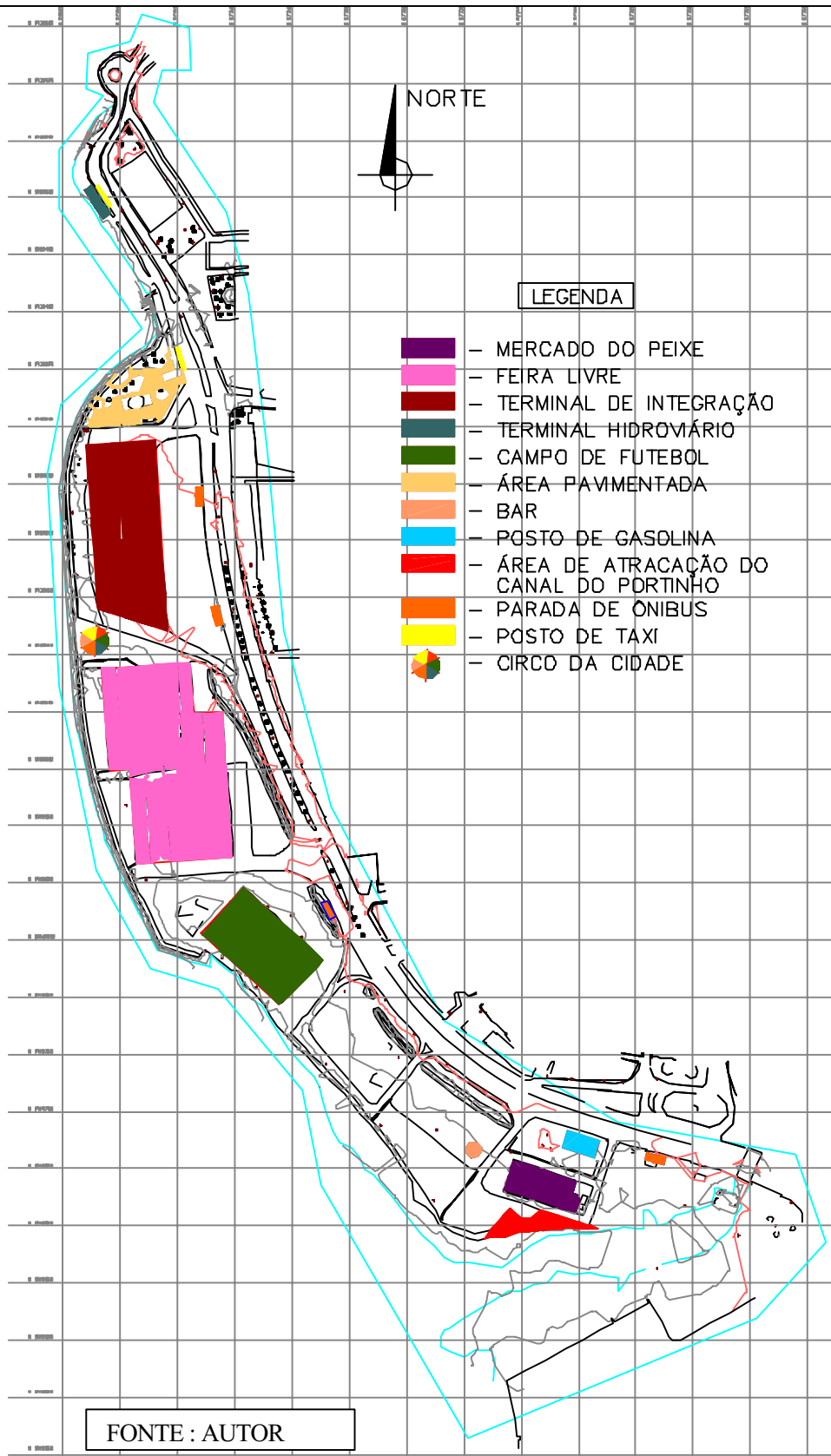
São Luís, como Cidade Patrimônio da Humanidade, merece um cuidado todo especial dos que moram , participam, e a governam . Atualmente devido a questões políticas, o Estado e Município trabalham em constante disputa de poder, em que cada qual procura mostrar trabalho sem respeitar sua abrangência de atuação e sem nenhum critério de planejamento, no qual os atores atuam em constante conflito. Para a identificação desses conflitos, utilizou-se o método dos cenários, levando em consideração as variáveis constatadas, identificando as mais influenciadoras (motrizes) e as mais influenciadas.

Figura 3.10 – O Aterro do Flamengo



Fonte : FARAH, 1997.

Figura 3.11 – Levantamento da Área/ distribuição de atividades



3.2.4 Os problemas ambientais

O conhecimento das diferenças que o processo de urbanização causa nos ecossistemas naturais não é recente e há longa data vem sendo mencionado na literatura. Entretanto, uma sistematização mais acadêmica desse fenômeno só aparece na obra “Man’s role in changing the face of the Earth”, publicada em 1956, como fruto de um simpósio realizado em Princeton. Nessa obra, aparecem dois importantes artigos sobre os efeitos da urbanização no meio ambiente. Em “The Climate of Towns”, Landsberg enfoca as mudanças climáticas que o processo gera: aumento de temperatura com conseqüente aumento das chuvas sob forma de tempestades e de enchentes, aumento da nebulosidade, diminuição da visibilidade e da atividade fotossintética das plantas como resultado da poluição atmosférica etc. O outro artigo é o de Lewis Mumford intitulado “The Natural History of Urbanization”, cujo enfoque não é restrito ao clima, mas relaciona a história da urbanização às transformações da natureza, não só no âmbito da própria cidade, mas na escala regional. (OLIVEIRA, 1983)

É, portanto, nas grandes cidades do Terceiro Mundo que o problema ambiental assume proporções mais sérias, para não dizer dramáticas. Pelo fato de elas terem tantos problemas sociais, salvo raras exceções, o poder público não tem dedicado a devida atenção nem os devidos recursos à sua qualidade ambiental.

O ambiente urbano é formado por dois sistemas intimamente interrelacionados: “o sistema natural”, composto do meio físico e biológico (solo, vegetação, animais, água, etc.) e o “sistema antrópico”, consistindo do homem e suas atividades. As atividades antrópicas provocam mudanças nas características do meio natural, causando, muitas vezes, alterações prejudiciais ao meio ambiente e ao próprio homem.

O processo de desenvolvimento interfere no meio ambiente, já que o crescimento é um imperativo, sendo necessário discutirem-se os instrumentos que os conciliem, com o objetivo de minimizar ao máximo os impactos ecológicos negativos. O homem tem, na cidade, a capacidade de dirigir suas ações, utilizando o meio ambiente como fonte de matéria e energia necessária à sua vida, ou como receptor de seus produtos e resíduos.

A urbanização não é um mal em si, a questão é que nos países em desenvolvimento ela se conjuga com seus altos índices de pobreza. A ocupação de áreas urbanas ambientalmente mais frágeis, como é o caso do Aterro, aliada a um aumento descontrolado das atividades comerciais, financeiras e de construção, é a expressão mais contundente dos efeitos dessa conjugação.

Até meados da década passada, não havia nenhum critério ambiental; eram consideradas

apenas as variáveis técnicas e econômicas, sem haver qualquer preocupação com o meio ambiente.

Na implantação de um projeto como o do Aterro do Bacanga, sempre haverá alterações adversas das características do meio ambiente e, na maioria das vezes, o insignificante reveste-se da maior significância, como ocorre quando um determinado projeto tem exatamente o condão de romper o ponto de saturação ambiental de uma certa área. Nesse caso, evidentemente, seu impacto não pode ser considerado insignificante, por menor que seja.

O principal objetivo é assegurar que todos os impactos ambientais significativos (adversos ou favoráveis) sejam identificados e levados em consideração no Estudos de Impactos Ambientais - EIA. Os objetivos específicos da identificação de impactos são: assegurar a conformidade com os regulamentos; prover uma cobertura geral de uma ampla faixa de impactos, incluindo os sociais, econômicos e físicos; distinguir entre impactos positivos e negativos, grandes e pequenos, de longo e curto prazos, reversíveis e irreversíveis; identificar impactos cumulativos, indiretos e secundários; permitir comparação de propostas alternativas de projeto; considerar o impacto dentro dos limites de capacidade de uma área; incorporar tanto informação qualitativa, como quantitativa; ser de fácil uso e econômico; não apresentar vieses e fornecer resultados consistentes; e ser útil em resumir e apresentar impactos no RIMA.

Um aspecto ambiental refere-se aos elementos das atividades, produtos e serviços da organização que têm um impacto benéfico ou adverso no ambiente. A relação entre aspectos ambientais e impactos é de causa e efeito. Um impacto refere-se a uma mudança no meio ambiente, como resultado do aspecto.

A representatividade social do Bacanga é relatada por CARVALHO (19..), historiador maranhense, através de dois de seus textos *O Bacanga – A vida no Sítio* e *O Velho Bacanga*. Neles, o autor retrata os recursos naturais do rio Bacanga, os quais eram imensos com manancial de alimentos de primeira qualidade, em todas as suas direções, e onde viviam donos de sítios com conforto e sólidos recursos e com vida folgada. Esses moradores, apesar de outras atividades diárias, mantinham roça de mandioca, milho e outros cultivos afins; possuíam uma puçá para arrasto de camarão, linhas para várias atividades de pesca, conforme a época e lua; utensílios próprios para pegar siris, caranguejos, ostras, sururu e sarnambi, sem se falar na grande quantidade de frutas de várias espécies.

Ele retrata mais adiante:

“Estrangularam o velho rio Bacanga em nome do progresso, acabaram com sua poesia, com a toada nostálgica dos bacangueiros, que, pelas madrugadas, em suas canoas remadas a vogar, vindas do rio acima, conduzindo carvão e muitas outras cargas, davam um cunho de vida

nativa, traduzindo a simplicidade de uma gente boa, nossa, muito nossa, e que já não existe mais, transformada no que foi em uma maneira que não posso traduzir”.

Sobre o Aterro, o historiador afirma:

“Com a construção do aterro sobre o rio Bacanga, ato que não deixou de representar um crime contra nossa ecologia, a vida do velho rio começou a declinar mais ainda, já que o saudoso movimento do tempo faustoso, quando a vida dos seus sítios dava a seus simpatizantes um ponto de apoio para as suas férias e fins de semana, já que não existia”.

A construção da Barragem Bacanga foi uma das principais intervenções ambientais na área, com a primeira fase concluída desde 69, incluindo a ponte de concreto(58,00 m de comprimento) e os dissipadores de energia, que iriam permitir a passagem da água que formaria o lago artificial à montante da Barragem. Em agosto de 1999, o jornal O Estado do Maranhão denunciou a mortandade de camarão, sardinhas, bagres, uriacica, tainha, baiacu, caranguejos, entre outras espécies de peixes na área da Barragem do Bacanga.

Segundo depoimentos da época dos técnicos do IBAMA e do Laboratório de Hidrobiologia da Universidade Federal do Maranhão, a causa provável era o baixo teor de oxigênio em decorrência da demora na renovação da água da barragem. O professor da UFMA, José Policarpo Costa Leite, do Labohidro, apontou como causas da morte dos peixes, o acúmulo de esgoto e poluentes em grande quantidade e sem tratamento, a operação da comporta sem nenhum estudo científico e a floração de algas cianofícias, que produzem veneno.

Posteriormente, a demora na renovação da água foi atribuída pela interdição de uma comporta por uma draga que havia afundado no local, impedindo a renovação da água. Segundo depoimento do então Secretário de Meio Ambiente, Lino Moreira, o Estado não dispunha de recursos para retirar a draga e a empresa responsável pelo equipamento não existia mais. Em seguida, esse problema virou caso de justiça, com ação do Ministério Público para retirada do equipamento.

As negociações para a retirada da draga foram iniciadas em 2000 e culminaram com a assinatura de convênio, no início de setembro de 2001, entre a Capitania dos Portos e empresas que estão financiando a remoção dos destroços do equipamento, que estavam na barragem do Bacanga desde 1992 e foram abandonados pela Empresa Brasileira de Dragagem (Ebec), que tem sede em São Paulo e já foi transformada em massa falida. A retirada da draga, iniciada em 21 de setembro de 2001 e concluída em 35 dias, só foi possível graças a uma parceria entre as empresas Alumar e Companhia Vale do Rio Doce (CVDR), a Gerência Regional de São Luís, Gerência Adjunta de Meio Ambiente, Prefeitura de São Luís, Capitania dos Portos e Procuradoria Geral da República, com recursos na

ordem de R\$ 60 mil, provenientes das empresas Alumar e CVDR.(JORNAL O ESTADO DO MARANHÃO, 25/09/2001).



Figura 3.12 - Vista aérea do Centro Histórico mostrando o Aterro do Bacanga, margeando seu limite de Tombamento Federal

Fonte – Prodetur



Figura 3.13 – Localização da Área de Estudo e sua relação com as áreas de tombamento

↔ Aterro do Bacanga

Fonte – Prodetur



Figura 3.14- Vista aérea do Canal do Portinho , limite sul da área de estudo
Fonte – Prodetur



*Figura 3.15– Rampa de Desembarque (Álbum Maranhão – 1908),
Correspondente ao local onde se encontra atualmente o Terminal Hidroviário*
Fonte – Prodetur



Figura 3.16 – Área de atracação de embarcações no Canal do Portinho, próxima ao Mercado do Peixe

Fonte – Foto in loco



Figura 3.17 – Vista aérea do Aterro com as diversas atividades permanentes e esporádicas que atuam na área

Fonte – Prodetur

4 METODOLOGIA

Com o objetivo de estudar a integração da área com o Centro Histórico, a dissertação se estrutura em dois aspectos de análise: os padrões espaciais e os padrões sociais. Os padrões espaciais, identificados na configuração espacial do Aterro do Bacanga, são investigados a partir de um estudo configuracional. Os padrões sociais são identificados nos usos e apropriações da área estudada e no Centro Histórico, no sentido concreto dos eventos, ações e interações que neles ocorrem. A partir dos dois aspectos de análise, quais sejam, os padrões espaciais e os padrões sociais, o estudo organiza-se através de uma conjunção de métodos qualitativos e quantitativos, com o objetivo de alcançar uma visão abrangente da área do Bacanga e sua possibilidade de integração com o Centro Histórico.

A pesquisa foi feita através das seguintes etapas de trabalho: investigação documental e bibliográfica, fase conceitual, revisão da literatura, proposta metodológica (incluindo observações em campo, entrevistas e questionários), análise e avaliação. Por fim, houve a análise e avaliação das tendências, a partir dos dados quantitativos obtidos.

INVESTIGAÇÃO DOCUMENTAL E BIBLIOGRÁFICA

Foi efetuado inicialmente levantamento bibliográfico em diversas instituições: Prefeitura Municipal e respectivas Secretarias, Universidades Federal de Brasília e Rio de Janeiro, Jornais, Arquivo Público e Bibliotecas da Universidade de Brasília e Rio de Janeiro. A pesquisa em jornais da época se fez necessária para coletar informações que elucidassem os fatos, que levaram à construção do Aterro do Bacanga, posicionando-a cronologicamente no processo de crescimento da cidade. Também foram realizadas inúmeras pesquisas de campo e visitas à área em estudo para levantamento fotográfico e verificação da problemática estudada. O estudo da área central tombada foi ilustrado através de mapas adquiridos no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

No entendimento da morfologia da área, fez-se necessário identificar o aproveitamento ou desperdício das potencialidades naturais, quando da sua implantação. O estudo da história da evolução da área foi “fundamental para a compreensão da morfologia urbana, para a interpretação do ritmo e do modo do seu desenvolvimento”. (PEREIRA, 1996). As constantes espaciais, ou seja, as formas de ocupação, persistência de certos usos e ordenamento da área são processadas e identificadas no conhecimento da evolução do tecido urbano.

O histórico da implantação do Aterro foi importante para a compreensão da morfologia urbana, para a interpretação do ritmo e do modo do seu desenvolvimento. Nessa fase do estudo, identificaram-se a persistência de certos usos e a aptidão para se adaptarem à mudança, e as regras

básicas que definiram o ordenamento da ocupação do Aterro. PEREIRA (1996) sugere três temas a desenvolver no estudo da história os quais serviram como diretrizes para o estudo do Aterro, que são:

- identificação das etapas de formação, preenchimento e crescimento do tecido urbano;
- características gerais e evolução do tecido social e da apropriação da área, pela população e pelas atividades; e
- principais idéias e modelos de cidade que presidiram diferentes fases de urbanização da área.

No primeiro, podem-se identificar os acontecimentos marcantes que determinaram a construção da área do Aterro, iniciado a partir da construção da Barragem do Bacanga, pela Construtora Mendes Júnior, encarregada dos serviços, na administração do prefeito Haroldo Olimpio Lisboa Tavares. A primeira parte da obra foi concluída em fins de 1969 e o fechamento da Barragem, em 1973, com os dissipadores de energia, que permitiram a passagem da água que formaria o lago artificial à montante. No segundo, foi feito um mapeamento das diversas etapas que definem a atual ocupação do Aterro. No último, é importante conhecer as justificativas técnica e urbanística que antecederam cada momento de planejamento para a área.

Para alcançar os objetivos propostos, foram realizados estudos e análises, que abrangeram o papel tanto dos órgãos do poder público como os da iniciativa privada. A Prefeitura, através da administração da feira livre, do Circo da Cidade e do Terminal de Integração; o Governo do Estado, com a responsabilidade sobre o Mercado do Peixe e do Terminal Hidroviário; e a iniciativa privada representada pelo posto de gasolina e usos eventuais, tais como o parque de diversão e circo que se instalaram na área em determinada época do ano.

Vale ressaltar também a importância da interpretação das fontes documentais bastante útil na compreensão do contexto histórico e social da época da construção do Aterro, assim como na tentativa de resgatar importantes depoimentos e registros relacionados ao tema estudado.

A participação em eventos nacionais e a aquisição de bibliografia sobre a temática contribuíram para a delimitação do arcabouço teórico que direcionou e referendou o estudo.

FASE CONCEITUAL

Na fase conceitual, foram sistematizados conhecimentos do Ideário Urbano em Cidades Históricas, referenciando-se exemplos de intervenções em cidades européias. As propostas urbanas

estudadas apresentam as cidades históricas com exigências referentes ao seu crescimento acelerado. Dentre os problemas apresentados, o trânsito é responsável pelas grandes mudanças em busca de melhores soluções, dentre as quais algumas provocaram demolições arrasadoras para construção de grandes avenidas. Foi a busca de melhoria de trânsito, na área central de São Luís, que objetivou os primeiros passos para a construção do Aterro do Bacanga, no propósito de implantar uma Anel Viário para a cidade antiga.

Em alguns títulos, foram levados em conta alguns conceitos e teorias urbanísticas que fizeram parte de alguns capítulos de forma a contextualizar melhor a dinâmica do crescimento urbano de São Luís e a análise da relação da área de estudo com o Centro Histórico da cidade.

A opção metodológica de utilizar teorias e métodos distintos justifica-se pela própria natureza desses padrões, de modo que a análise da configuração espacial aponta os atributos sintáticos dos lugares, enquanto a análise dos usos e apropriações desses lugares chega a apontar alguns aspectos da sua qualidade urbana. Das teorias ligadas à configuração espacial e à apropriação dos espaços livres públicos, interessa a este trabalho a forma como esses conceitos são entendidos por diversos autores.

REVISÃO DA LITERATURA

A revisão da literatura foi importante para associar a dinâmica urbana do centro de São Luís sob o aspecto dos conceitos e teorias levantados, de forma a analisar a integração do Aterro do Bacanga com o Centro Histórico. A importância da valorização da cidade tradicional e seus monumentos históricos, apontados pelos teóricos urbanísticos, se contrapõem à realidade existente em São Luís, onde a política urbana favorece investimentos em outras áreas da cidade, desestimulando qualquer iniciativa de aplicação financeira pública ou privada na área central. Nesse âmbito, discutem-se a estrutura urbana e o regime urbano que influenciam o mercado imobiliário e a ocupação de áreas novas na cidade; a distribuição e ocupação de usos e atividades nos espaços livres, sob a luz da conservação urbana.

PROPOSTA METODOLÓGICA

Os padrões sociais, definidos pelos usos e apropriações presentes no Aterro do Bacanga, foram aqui investigados através de observações de usos e participativas, questionários e entrevistas semi-estruturadas. O objetivo dessas investigações era identificar o tipo de uso ou apropriação, e inferir ou conferir os critérios de valores aí embutidos.

Adotando a classificação de espaços livres para o Aterro, empregaram-se tanto métodos

quantitativos como qualitativos, que diferem grandemente com relação à forma de abordagem e aos resultados obtidos. O questionário foi feito com perguntas fechadas e também com perguntas abertas, gerando respostas mais aprofundadas que trouxessem detalhes a partir da livre expressão do respondente, permitindo fazer aflorar suas experiências.

“Os métodos quantitativos, baseados nas técnicas da ciência social tradicional, mostram-se apropriados em diversas questões de pesquisa, como por exemplo, na composição de um panorama geral da pesquisa e dos entrevistados. Entretanto, apenas métodos quantitativos não possibilitam um aprofundamento de questões relacionadas a valores e significados.” (FARAH, 1997)

“Já os métodos qualitativos, que se caracterizam por uma maior subjetividade em sua forma e característica de análise, dão oportunidade de explorar a um nível de profundidade maior os temas abordados, principalmente no que concerne à abordagem de assuntos relativos a valor e significado para a população de paisagens ou elementos de paisagem. (Idem)

A metodologia consistiu, inicialmente na observação direta : percorrer, ver e interrogar o que se vê; para posteriormente interpretar e avaliar as observações. Surgiram as primeiras opiniões da área, “sobre o que está bem e o que está mal”.

Observações

Os usos e apropriações dos espaços livres públicos, como no caso o Aterro do Bacanga, foram investigados a partir de observações de usos presentes nos estudos de comportamento ambiental, que consideram a experiência individual na cidade como um elemento de análise. A observação neste caso foi direta e pouco estruturada, com o propósito de identificar as atividades, os atores e a dinâmica urbana da área estudada, de modo a atender a duas grandes categorias de informação. A primeira dessas categorias agrupa os esclarecimentos de natureza contextual: descrição da área, das pessoas observadas e das razões de sua presença e a distribuição das atividades. A segunda diz respeito mais ao comportamento dos atores sobre suas atividades e deslocamentos na área. A observação, neste caso, constitui um meio fundamental de colher informação e deve-se estar atento a tudo que diz respeito à hipótese e não simplesmente selecionar o que lhe permitiria confirmá-la. (LAVILLE, 1999)

A observação direta é o método inicial de leitura, sendo necessário percorrer a área como um todo e relacionar todas as observações, listando os aspectos positivos e negativos, identificando algumas potencialidades que a área em questão oferece. A observação realiza-se interpretando a configuração espacial da Área Urbana, a sua estrutura e caráter, os modos de uso e de apropriação

territorial pela população e pelas atividades, os ambientes e as imagens gerais resultantes.

As observações foram efetuadas por mais tempo nos períodos diurnos devido à insegurança noturna da área. Foi inicialmente elaborado um mapa de distribuição das atividades, dando-se uma nomenclatura e numeração para cada setor, auxiliando assim a anotação dos dados e a distribuição dos questionários. Cada setor foi observado pelo menos duas vezes, em um dia útil e de fim-de-semana, durante um mínimo de vinte minutos. Os tempos de permanência fixa em cada área, ou mesmo a quantidade de observações efetuadas, tiveram relação com o próprio nível de conforto (e segurança) sentidos na área. Os levantamentos fotográficos foram feitos simultaneamente às observações.

Foram observados a estrutura do espaço e dos usos; suas características morfológicas e as ligações que esta estabelece com a envolvente; os processos de formação e ocupação do tecido urbano; a dinâmica recente de transformação e ocupação do tecido urbano; a dinâmica recente de transformação da área e as tendências de evolução que revela; os modelos e os valores urbanos que lhes estão subjacentes; os problemas e suas possíveis soluções; as potencialidades e a sua exploração

A observação de comportamento pode ser feita a partir de diversas técnicas como o mapeamento e o "tracking" e supre uma lacuna deixada pelos métodos que utilizam respondentes como questionários e entrevistas, pois às vezes as pessoas sabem o que suas ações significam mas não conseguem expressar claramente, ou simplesmente não fazem o que dizem que fazem. Outra questão, como apontam Milward e Mostyn apud COSTA (1993) é que as pessoas muitas vezes não tem consciência do significado de seus atos e portanto não tem condições de expressá-lo. A observação de comportamento oferece informações singulares das relações entre atividades das pessoas e os componentes físicos do lugar". (Milward e Mostyn apud FARAH, 1997).

As observações de comportamento são métodos comumente utilizados em Ciências Sociais, no estudo das relações entre as pessoas e os ambientes. Na cidade do Rio de Janeiro, Costa (1993) aplica observações de comportamento para investigar os usos do Parque do Flamengo.

Observar traços físicos significa achar nos ambientes reflexos de atividades prévias, ou seja, de mudanças conscientes feitas nos ambientes, ou então, inconscientemente deixadas para trás. Observar comportamentos significa verificar como pessoas e grupos usam os ambientes, quais suas atividades e como elas se relacionam, e, ao mesmo tempo, como um ambiente físico suporta ou interfere nos comportamentos que antecedem no seu interior, especialmente os efeitos colaterais que o lugar tem sobre relações entre indivíduos ou grupos. E também, por outro lado, observar o cenário

implica perceber as opções potenciais de utilização que o ambiente físico provê, como por exemplo, as barreiras e separações nos espaços, a sua forma, orientação e tamanho (MONTEIRO, 1998).

O “Tracking” é uma forma de observação de comportamento que poderá ou não, ser utilizada na pesquisa. Nela busca-se rastrear o que os indivíduos fazem, onde e por quanto tempo.

“O procedimento inclui a escolha de um indivíduo de cada vez, para ser observado durante um intervalo de tempo, sendo anotado tudo o que este faz, e com quem, em um texto corrido. Apesar de possibilitar informações mais acuradas e com maior refinamento de detalhes com relação ao comportamento dos indivíduos num determinado espaço, esta técnica implica em um tempo muito grande gasto com apenas uma pessoa. Além disto, escolhas infortuitas de indivíduos podem muitas vezes ter resultados pouco frutíferos com relação à representatividade do caso. A definição de critérios para a escolha do indivíduo a ser rastreado pode minorar de certa maneira esta questão”. (Idem)

O “tracking” poderá servir para elucidar algumas questões decorrentes dos resultados obtidos nos questionários aplicados aos usuários da área.

A leitura das atividades da área do Aterro foi espacializada para entender sua distribuição e apropriação do espaço e como se relacionam entre si. Foi importante, também, identificar o tipo de clientela que frequenta a área e as atividades do cotidiano que estas e outras desenvolvem no espaço público do Aterro. O estudo simultâneo das atividades presentes permitiu verificar as áreas de desinteresse e as de desertificação.

Para a observação da área utilizou-se também a técnica de cenários de modo a ajustar os dados obtidos, reorientar os resultados e identificar as variáveis que mais influenciam (matrizes) e as mais influenciadas na área de estudo. O estudo da área e o seu entorno (Centro Histórico) foi importante para alargar o território de observação e assim poder se perceber a estrutura morfológica da área de estudo e sua lógica organizativa.

A técnica de cenários confronta as estratégias dos atores, nas quais as relações de forças entre eles permitem a construção desses cenários. As hipóteses são levantadas de acordo com as incertezas dos resultados dos conflitos entre os atores, correspondendo um cenário para cada jogo de hipóteses.

Após análises de diferentes especialistas junto a diferentes hipóteses, foi obtida a imagem final do cenário de referência, como o jogo de hipóteses globalmente o mais provável .As imagens contrastantes serão aquelas que têm probabilidade média de realização.

O método dos cenários consiste em descrever, de maneira coerente, o caminhamento entre a situação atual e o horizonte escolhido, completando-se através de uma descrição detalhada da imagem final.

Os atores têm pesos e importâncias diferentes, fazendo com que o futuro não seja igual para todos, provocando confronto de forças humanas desiguais. Os problemas surgem quando a distância entre a realidade e as aspirações aparecem. A crise existe quando essa distância aumenta, ela dura o tempo da aprendizagem. Haverá sempre a crise em função do aumento das incertezas.

Na construção de cenários, os atores participam do sistema através das variáveis que caracterizam seus projetos e sobre os quais têm mais ou menos o controle. As decisões condicionadas aplicadas ao ator são denominadas de estratégia, que podem resultar em conflito quando estas forem antagônicas entre atores.

A técnica de cenários compreende duas fases, das quais a primeira é a construção da base e a partir desta é feita a elaboração de previsões por cenários. A construção da base para o método de cenários é a imagem do estado atual do sistema que engloba o empreendimento e seu entorno. Deve ser detalhada, global, dinâmica e explicativa, e compreende três etapas: a delimitação do sistema constituído pelo fenômeno estudado e seu meio ambiente geral; a determinação das variáveis essenciais e retrospectiva e estratégia dos atores.

As variáveis são coletadas através de entrevistas junto a representantes de atores do sistema, podendo-se adotar diferentes pontos de vista político, econômico, tecnológico, social. As variáveis devem ser agrupadas distinguindo as internas que caracterizam o subsistema do objeto do estudo e as externas que constituem seu entorno.

Através da análise estrutural, descreveu-se um sistema com auxílio de uma matriz que relaciona todos os elementos constituídos do sistema, fazendo surgir as variáveis essenciais. A análise estrutural é uma técnica utilizada para enfatizar a hierarquia de variáveis, compreendendo uma retrospectiva da situação atual dos atores, visando salientar as invariantes dos sistemas e as tendências de peso. A análise possibilita a elaboração do quadro estratégia dos atores com a confrontação dos projetos dos atores e a evolução das relações de força.

Foram adotadas para a construção da base as seguintes variáveis: melhoria da infraestrutura, acessibilidade/mobilidade, segurança pública, diversidade de usos, organização da sociedade civil, criação de novas centralidades, programa de financiamentos / investimentos públicos, conflitos entre esferas administrativas, programa de promoção e marketing, participação de investimentos

privados , especulação imobiliária, lei de proteção do patrimônio, projeto do BID, título de Patrimônio da Humanidade, dificuldade de estacionamento no Centro Histórico , proposta de um parque para o Aterro, e instalação do terminal de integração.

Essas variáveis, que caracterizam o Centro Histórico de São Luís, podem resultar em conflito quando forem antagônicas entre atores, ou quando o acontecimento, sendo uma entidade abstrata, considerada também uma variável, assumir dois valores : 1, se o acontecimento se produz e 0 , se o acontecimento não se produz.

A construção da matriz de planejamento, com a identificação dos atores e o nível de participação destes no processo de planejamento, da área histórica de São Luís, permitiu traçar um perfil da situação atual e perspectivas futuras para um planejamento estratégico para a área. Os cenários são prováveis resultados da prospectiva sob a forma de questionamentos e não de respostas, de dúvidas e não de certezas. Existem várias maneiras de construir cenários, entretanto, “técnica de cenários” é um procedimento que compreende etapas como: análise de sistemas, retrospectivas, estratégia de atores, elaboração de cenários.

Para o planejamento estratégico é fundamental a informação dos cenários e diagnósticos. Os procedimentos e instrumentos técnicos do planejamento estratégico são: a definição do modelo ou estado desejado de cidade; identificação de oportunidades e ameaças externas que condicionam o sítio histórico; identificação de fortalezas e fraquezas internas; construção da matriz de planejamento; tradução das opções estratégicas em políticas, programas e projetos; definição de um modelo de gestão e definição do sistema de acompanhamento e controle.

As observações de uso podem indicar valores e significados atribuídos para o Aterro do Bacanga, através de pistas como as adaptações de uso, a conservação/depredação dos ambientes e a própria intensidade dos usos. No entanto, a compreensão real do significado dos usos e apropriações observados muitas vezes escapam do visível, de modo que, para se obterem tópicos não alcançáveis pelas observações de uso e se consolidarem algumas constatações esparsas obtidas nas observações de uso, foram realizadas também entrevistas e questionários. Essas entrevistas, semi-estruturadas, foram introduzidas então como um método complementar aos demais.

Questionários

Para a distribuição dos questionários, primeiramente, foi feito o mapeamento do Aterro com a distribuição da área por grupos de suas atividades (Figura 1.1). Dessa forma, pôde-se traçar uma estratégia de aplicação desses questionários a 222 usuários da área de estudo, no período da

manhã, , à tarde e, de menor frequência à noite. As respostas dos questionários foram capazes de identificar o fluxo de pessoas, forma de utilização do espaço, sexo dos usuários, faixas de idade, procedências, etc. (Apêndice 1) A escolha da população foi do tipo amostra acidental na qual os escolhidos foram os usuários encontrados na área do Aterro , até o momento em que estimou ter-se interrogado suficientemente. O interrogatório desses indivíduos que compõem essa amostra, em forma de questionários, consistiu em uma série de perguntas sobre o problema visado e escolhidas em função da hipótese da pesquisa. Para cada pergunta foi oferecida aos interrogados uma opção de respostas. A vantagem desse tipo de questionário padronizado, além da economia no seu uso, é que permite alcançar rápida e simultaneamente um grande número de pessoas ; e sua uniformização permite que cada pessoa veja as questões formuladas da mesma maneira, na mesma ordem e acompanhadas da mesma opção de respostas. (LAVILLE, 1999).

Entrevistas

As entrevistas foram, na maioria das vezes, do tipo semi-estruturada (LAVILLE, 1999), método qualitativo comumente empregado em Ciências Sociais, como maneira de se explorarem os valores e significados dos ambientes. Nas entrevistas desta dissertação, não houve perguntas fechadas, mas tópicos previamente selecionados (Apêndice 2). No que concerne a um questionário normatizado, entretanto menos rígido e menos constrangedor, conserva-se a padronização das perguntas, sem impor opções de respostas. Nas entrevistas conseguem-se os mesmos ganhos que no caso dos questionários, principalmente, ao se deixar o entrevistado formular uma resposta pessoal, obtém-se uma idéia melhor do que este realmente pensa e se certifica, na mesma ocasião, de sua competência. As perguntas são mudadas em função das respostas obtidas, a fim de assegurar mais coerência em suas trocas com o interrogado. Outras entrevistas podem ser do tipo informal, não estruturada, na qual não há uma seqüência de perguntas trabalhada anteriormente; nesse tipo de entrevista dispõe-se de uma listagem com os tópicos a serem abordados, onde as perguntas são formuladas de forma a se adequar a cada respondente, mantendo entretanto sempre o mesmo conteúdo.

A quantidade de entrevistas efetuadas, para as considerações qualitativas a que este estudo se propõe, deu subsídios suficientes, até pela longa duração de quase todas as entrevistas, de cerca de uma hora. Em algumas entrevistas, houve também intervenções de terceiros desejosos de participar , que foram incorporados na análise. Aplicadas aos administradores, supervisores, diretores de órgãos, técnicos, etc. foi a forma utilizada para se obterem dados importantes como proposta de uso inicial, perspectivas de investimentos e utilização, dados técnicos da sua construção, etc

O objetivo desse procedimento metodológico foi consultar os gestores e técnicos envolvidos através de entrevista focalizada. Nesse sentido, adotou-se um roteiro em que a lista de perguntas derivou-se da formulação do problema da pesquisa, seguindo três níveis de abordagem: a

implantação do Aterro do Bacanga, as perspectivas de desenvolvimento e integração da área com a cidade e a proposta de conservação urbana integrada. (Apêndice 3)

Níveis de abordagem e questões derivadas:

a) A implantação do Aterro do Bacanga.

- Questões derivadas:
- Quanto às intenções da sua construção
 - Quanto aos problemas resultantes da sua implantação
 - Quanto às potencialidades de uso

b) Perspectivas de desenvolvimento e integração.

- Questões derivadas:
- Quanto aos programas de Preservação e Revitalização
 - Quanto ao impedimento de qualquer construção pela lei federal
 - Quanto às medidas a serem tomadas
 - Quanto às atividades existentes
 - Quanto à subutilização do espaço e das edificações implantadas
 - Quanto aos investimentos público e privado para melhoria da infraestrutura

c) Proposta de Conservação Urbana Integrada.

- Questões derivadas:
- Quanto à inserção de novas atividades
 - Quanto às diversidades de usos

Participaram deste processo 12 pessoas, selecionadas a partir de seu nível de envolvimento com o Centro Histórico, considerado seis órgãos públicos das três esferas de governo diretamente ligados ao planejamento e à gestão do Centro histórico; um órgão ligado à produção cultural; um ligado à administração indireta e gestores e técnicos diretamente envolvidos.

Dentre os entrevistados podem-se citar: Arquiteta Ana Eliza – autora da concepção inicial da obra; engenheiro da PROENGE Engenharia; Margareth Figueiredo – superintendente do IPHAN; Roberto Furtado – Secretário da SEMTHUR –Secretária Municipal de Terras, Habitação e Urbanismo; Luiz Phelipe Andrès – Coordenador do Prodetur; Engenheiros do Estado; Engo. Bento Moreira Lima – diretor da Companhia Docas do Maranhão; Beni Moreira - técnico em transporte da SEMTUR – Secretária Municipal de Transporte Urbanos; José Ribamar Luso Souza – coordenador de abastecimento da SEMPAB – Secretária Municipal de Produção e Abastecimento; Cesar Boas - Administrador do Circo da Cidade; Pescadores do Canal do Portinho; e proprietários dos frigoríficos que abastecem as embarcações.

ANÁLISE E AVALIAÇÃO

Segundo WENER (1988), a pesquisa pode se desenvolver por dois tipos de avaliação. O primeiro diz respeito a uma avaliação comparativa entre estudos e casos múltiplos, simultaneamente e efetuados em diversos ambientes construídos; assim como estudos de casos isolados em determinado período de tempo, ou ainda em diversas fases, distintas no tempo, como antes da ocupação e na pós-ocupação. A segunda possibilidade é a de uma avaliação do tipo gerador, que, segundo Wener, tem um caráter mais qualitativo e objetiva prover dados e aumentar os conhecimentos sobre o ambiente construído.

Devido à dificuldade de exemplos para estudos de casos que possibilitassem a avaliação comparativa, optou-se por estudar a área pela segunda possibilidade de avaliação, do tipo gerador. Dessa forma, espera-se compreender a inter-relação de forças entre os diferentes agentes envolvidos na área.

Foi elaborado um quadro de análise do Aterro com as características que traduzem a realidade observada e a sua dinâmica de transformação, tendo-se como critério os seguintes aspectos:

- constituição e estrutura da área : morfotipológica, ativa, social e significativa;
- mobiliário urbano;
- caráter urbano; e
- dinâmica urbana.

Nessa fase se identificaram os problemas e as potencialidades da área, com informações que contribuíram para a construção de hipóteses alternativas de solução para os problemas e de exploração das potencialidades. É importante também conhecer as infra-estruturas que a área oferece e os serviços urbanos existentes e como estes se processam. (limpeza, manutenção da iluminação e das áreas verdes, substituição e reparo do mobiliário urbano, etc).

Foi importante também identificar a origem dos usuários da área do Aterro: os instalados de forma temporária , os que eventualmente freqüentam e os que apenas circundam pelas vias de acesso e até aqueles que a desconhecem como espaço urbano. A partir dessa identificação, foi possível identificar os grupos sociais que lá freqüentam e interpretar a área em termos do uso, apropriação e sociabilidade existentes.

MONTEIRO (1998) cita o estudo de Kruger & Turkienicks, que parte da Teoria da Sintaxe Espacial para demonstrar o nível de integração, continuidade e funcionamento dos espaços, na cidade de Brasília. Faz uma medição da continuidade espacial urbana através das relações entre as tipologias arquitetônicas, da sua disposição nas Superquadras e da existência de barreiras ou obstruções ao acesso dos usuários. O grau de continuidade espacial pode corresponder à continuidade na ocupação social do espaço, ou seja, a facilidade dos encontros entre habitantes e estranhos nos espaços (usuários oriundos do exterior das superquadras).

Outros elementos podem ser acrescentados às medidas topológicas da análise sintática, que são, por exemplo, os padrões de uso do solo contidos nas diferentes configurações, os privilégios de localização e a influência da renda de um sítio ou edificação. (MONTEIRO, 1998)

O Sistema e Matriz de Impactos Cruzados, utilizado na técnica de cenários, é resultado das probabilidades atribuídas às hipóteses, as quais devido às suas incertezas necessitam de consulta de especialistas. Ao se analisarem as probabilidades das hipóteses, pelos especialistas, se permite identificar quais as hipóteses motrizes ou dependentes.

A análise possibilita a elaboração do quadro estratégia dos atores com a confrontação dos projetos dos atores e a evolução das relações de força.

As variáveis que atuam na área central de São Luís, incluindo o Centro Histórico e o Aterro do Bacanga, foram então assim classificadas:

INTERNAS

NEGATIVAS

Qualidade nas habitações, emprego e renda (baixa), falta de desenvolvimento turístico e cultural, falta de estacionamento, conflitos pedestres x veículos, segurança pública, falta de sinalização, prédios abandonados, ruínas, deslocamento interno, falta de diversidade de uso, deslocamento do setor administrativo para outras áreas.

POSITIVAS

Conjunto arquitetônico e artístico ser reconhecido mundialmente e nacionalmente, valor afetivo, ser centro administrativo e institucional, ser referência cultural e histórica, localização (beira-mar), ser envolvida por um área de tombamento federal, decisão política (programas)

EXTERNAS

Programas de financiamento, turismo, IPHAN, situação econômica, serviços, acessibilidade.

5 DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA

5.1 Perfil da distribuição espacial das atividades

A cidade existe e se mantém à mercê da acumulação de atividades, de pessoas e instituições, que nela têm lugar. Para entender e descrever essa interação complexa que é a vida urbana com atividades e meio físico servindo-se mutuamente, ajustando-se entre si, condicionando-se um ao outro, é possível começar uma análise tanto a partir das atividades como por seu estabelecimento físico, mas nunca se poderá compreender um sem o outro. O papel-chave é interpretado pelas atividades, já que são essas que detêm a força e a vitalidade de uma cidade.

Em São Luís, até os dias de hoje, a área do Aterro do Bacanga encontra-se em sua maior parte ociosa. Poucos são os equipamentos urbanos ali instalados e em funcionamento, destacando-se o Terminal de Integração Rodoviária, o Mercado de Peixes do Portinho e o Terminal Hidroviário, representando um nível de atividade incompatível com os investimentos realizados para implementação de obra deste porte.

No Aterro do Bacanga, a distribuição dispersa dos equipamentos levou a uma lacuna de aproveitamento do espaço disponível, com pouca ou nenhuma relação de complementaridade entre os usos ali localizados. A localização, em extremidades distintas do Aterro, do Terminal Hidroviário, ponto de atracação de embarcações de transportes de passageiros ao fim da Avenida Beira-Mar, e do Mercado de Peixes, junto ao Canal do Portinho, onde se concentra a carga-descarga do pescado, de certa forma constituem, no momento presente, “âncoras” de usos, porém, com áreas de esparsa ocupação e uso entre esses dois pontos, ocorrendo um desestímulo à sua visitação e incorporação como área útil da cidade. Seria importante a integração dessas atividades, pois algumas se complementam, como é o caso da feira-livre que acontece às quintas-feiras, onde o pescado é transferido em isopor do Mercado do Peixe para a feira. A melhor situação seria a proximidade dos dois.

A ausência de uma maior adequação dos espaços ao uso pelos cidadãos, com a presença de elementos básicos como passeios e áreas de permanência mais prolongada - com todas as comodidades necessárias, tais como mobiliário urbano, arborização, pontos de concentração de atividades de vivência - torna o Aterro um ambiente impróprio ao uso, apesar de tão próximo e tão presente na paisagem da cidade.

Dentre as vantagens que a construção do Aterro oferecia, por se tratar de área costeira, é a de atracação de embarcações, um dos motivos iniciais da sua construção, que

procurava garantir uma maior área para esse fim, com a ampliação da faixa do Canal do Portinho, região que possibilita a carga e descarga durante a preamar.

Em área contígua ao Canal do Portinho, estão em funcionamento pontos de comércio de pescado de água doce, sob pequenas cobertas dispersas e deterioradas, com o armazenamento de balanças ao ar livre e sem qualquer tratamento urbanístico ou arquitetônico para receber esse tipo de atividade. Na mesma área, funcionam o embarque e o desembarque do pescado, com os mesmos problemas já apontados pelo “Projeto de Revitalização das Atividades Pesqueiras do Portinho”, atividade “prejudicada em função do afastamento do local de atracação para a orla do aterro” e em “condições de atracação prejudicadas pela elevação do fundo do Bacanga junto à orla do aterro”. (ANDRÈS, 1998)

Destacam-se, ainda, a existência e o funcionamento da “Praça do Pescador”, na face oposta da Avenida Senador Vitorino Freire, com sua escultura simbólica. Era, na verdade, uma área sem características adequadas a uma praça, isolada em meio ao sistema viário, repartida ao meio por uma via sem função definida que intercepta a avenida e sem mobiliário ou cobertura vegetal necessária à estadia; entretanto, recentemente o governo do Estado promoveu melhorias na área, com propostas de urbanização que valorizaram ainda mais a atividade pesqueira da região, com a construção de pequenos boxes para a venda dos pescados.

Outro exemplo são os frigoríficos, localizados no outro lado da avenida Vitorino Freire, indispensáveis para o fornecimento de gelo necessário ao armazenamento dos peixes nas embarcações de pesca. O transporte do gelo é feito de maneira precária. O ideal seria diminuir o trajeto e minimizar o transporte, com a construção de frigoríficos próximos à área de atracação.

O Terminal Hidroviário funciona em instalações deterioradas, sem tratamento compatível com a recepção de passageiros e carga. A área de atracação limita-se ao muro de contenção da Avenida Beira-Mar, restringindo o número de barcos que podem ali atracar. Com a maré baixa, o embarque se faz diretamente pela praia, através de rampas.

Dentre os equipamentos instalados, o Terminal de Integração é de suma importância para a reabilitação do Centro, pelo grande fluxo de pessoas que recebe diariamente. A implantação de terminais em áreas urbanas consolidadas proporciona inúmeros impactos, dentre os quais podem-se destacar: alteração no volume de tráfego de veículos e pedestres; no número de ônibus partindo de um mesmo ponto, na concentração de vendedores ambulantes; na alteração de estatísticas de acidentes; no tempo de viagem; na oferta de estacionamentos; na alteração no uso do solo e no valor imobiliário, entre outras alterações que podem ser classificadas como impactos positivos e negativos. Conseqüentemente, essas modificações influenciam na qualidade de vida dos moradores na área onde

o terminal foi implantado, dos usuários do sistema de transporte e, ainda, dos usuários das atividades e serviços. (SILVA, 1999).

SILVA (1999), em sua dissertação de mestrado, avalia os impactos dos terminais de integração em Uberlândia, MG, e para justificar o seu estudo afirma:

“A análise e avaliação da implantação de terminais em áreas urbanas constituem-se em importantes instrumentos estratégicos para as decisões políticas. Contudo, o planejamento dos transportes urbanos, em particular o dos terminais de integração urbana, não são contemplados com este tipo de avaliação, já que a análise e avaliação de projetos de transporte permite, primeiramente, esboçar a natureza do empreendimento de transporte e sua relação com a qualidade de vida almejada. Depois, possibilita checar os objetivos iniciais da proposta, no que se refere à capacidade do empreendimento em provocar mudanças nas condições preexistentes locais e regionais. Possibilita verificar, também, a distribuição, a apropriação dos benefícios e malefícios gerados pelo empreendimento entre os segmentos da população, em particular das classes menos favorecidas. Enfim, avaliar as diferentes alternativas de forma a controlar e minimizar os impactos negativos advindos do investimento.”

Mais adiante, ela afirma que, de acordo com a Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA – 001/86):

“entre as atividades que efetiva ou potencialmente modificam o espaço, as quais necessitam de avaliação prévia do impacto ambiental para o seu licenciamento, não estão incluídos os empreendimentos de transporte urbano. A ausência da obrigatoriedade em avaliar os impactos dos empreendimentos sobre o espaço urbano fez com que poucos estudos fossem elaborados”.(Idem)

Em área contígua, um pequeno espaço coberto faz às vezes de apoio ao Terminal, com a instalação de vendas e lanchonetes para pequenas refeições. Junto às margens do Rio Bacanga, já próximo ao Terminal Rodoviário, funcionam alguns bares, que distribuem suas mesas sobre o terreno do Aterro sem nenhum controle, em torno do equipamento base com cozinha, sanitários e terraço. Nesse ponto, ainda é possível ver os restos do que um dia foi o passeio à beira-rio, hoje sem uso algum.

No lado oposto, tomando-se por referência o Terminal Rodoviário, existe uma grande área de piso com pavimentação asfáltica, onde deveria funcionar o bolsão de estacionamento. Sem uso definido além de abrigar a feira, encontra-se em processo de degradação, com recalques aparentes nas vias e empoçamento.

Junto ao estacionamento, uma grande área sem pavimentação nem cobertura vegetal está exposta às intempéries, abrigando o campo de futebol e, de tempos em tempos, parques e circos em visita à cidade. Logo após, já junto ao Mercado de Peixe, observa-se a presença de outros pequenos bares/lanchonetes de apoio às atividades do equipamento maior, também sem estrutura adequada, assim como isolados em relação aos demais ambientes .

5.2 Pesquisa com os usuários

O Aterro do Bacanga, apesar da sua proposta inicial de área de lazer, ao longo dos anos, foi incorporando atividades e usos do tipo: comércio (feira livre, mercado-do-peixe, posto de gasolina); transporte (terminal de integração) e cultura (circo da cidade). A sua localização, às margens do Rio Bacanga, e sua dimensão com grandes vazios existentes sugerem à população, como indicam os dados da pesquisa, uma vocação de uso para lazer com áreas de recreação (3,33%) e práticas esportivas (7,16%), com quadras e pistas de cooper; bares (3,33%), incentivando a permanência e contemplação da área. A falta de segurança (29,16%), limpeza pública (18,66%), iluminação (17,5%) e arborização (13,66%) foram as maiores reclamações para a melhoria dos usos atuais. Além destas, foram sugeridas:

- *feira* – criação de espaço apropriado para a feira livre que atualmente acontece uma vez por semana, com 232 feirantes cadastrados (Anexo 8). Foi proposta inclusive uma área coberta suficiente para abrigá-la e também o aumento da diversidade dos produtos comercializados tais como: artesanato, produtos alimentícios, produtos regionais; etc Talvez assim a feira pudesse funcionar diariamente contribuindo com a dinâmica de fluxos da área;

- *integração de Mercado do Peixe com a feira-livre* – aspecto já observado na primeira visita na área. A feira livre, ao se instalar às quintas-feiras, utiliza de uma área afastada do Mercado do Peixe, fazendo com que alguns comerciantes transportem suas mercadorias do mercado para a feira e acondicionem seus produtos em caixas térmicas. Observa-se que o certo seria a feira localizar-se próximo ao mercado, aproveitando a estrutura física existente (área coberta, banheiros, câmaras frigoríficas) como afirma José Campos (feirante), “*O ideal seria unificar o mercado com a feira tornando um único mercado, que ofereça toda a cesta básica*”. (José campos – feirante)

- *urbanização e maior divulgação dos atrativos que a área pode oferecer* – alguns entrevistados consideram a área rica em atrativos e com potencialidades turísticas, bastando para isso um melhor aproveitamento do espaço disponível, talvez com a construção de bares, quiosques, restaurantes, áreas de convivência, e espaços para eventos culturais;

- *melhor terminal hidroviário* - apesar de recentemente construído, alguns usuários ainda reclamam da pouca estrutura oferecida pela nova instalação;

- *praças, parques, áreas de: recreação, práticas esportivas, etc* – amplamente solicitado pelos entrevistados, inclusive alguns se referiram ao trabalho de urbanização da Lagoa da Jansen, recentemente inaugurada pelo governo do Estado, questionando o descaso das autoridades pela área do Aterro ao se perguntar : Se urbanizaram a Lagoa , por que não urbanizar a área do Bacanga?;

- *existência de espaços vazios/ sem uso* – alguns afirmam que os espaços vazios deveriam ser ocupados como forma de diminuir a insegurança da área;

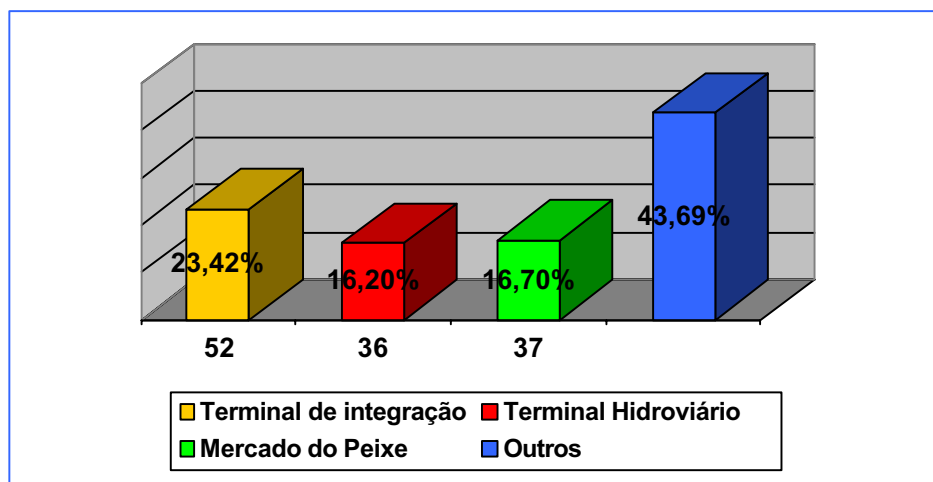
- *cais* – a construção de um cais na área do Canal do Portinho é uma antiga reivindicação dos usuários daquele ponto de atracação; inclusive a proposta inicial para a construção do Aterro já previa uma solução para essa questão;

- *posto policial* – a segurança foi a campeã das reclamações, associada à pouca iluminação da área, atraindo marginais e “cheiradores de cola”, como os entrevistados assim descreveram. Um posto policial talvez suprisse a falta de segurança da área; e

- *centro cultural* - para divulgação da cultura local : bumba-meu-boi, tambor de crioula, e comidas típicas.

Os dados numéricos, a seguir, referem-se ao resultado da pesquisa em toda área de estudo, tendo sido entrevistados 222 usuários da área do Aterro, no período da manhã, pela tarde e de menor frequência à noite. Os comentários, referentes a algumas informações baseadas na análise dos dados, em função da distribuição por grupos, serão feitos posteriormente.

Gráfico 1 – Entrevistados/ grupos de atividades (uso)



Percebe-se que o número de entrevistados foi maior no Terminal de Integração, sendo esta a atividade de maior importância para a área, responsável por um grande fluxo de pessoas/dias, conforme dados levantados.

O terminal de Integração da Área do Aterro é responsável pelo fluxo diário de pessoas para o embarque de 1185 a 1200 passageiros (salvo os finais de semana), conforme informações do Sr. Orisvaldo Coutinho, auxiliar administrativo do terminal, distribuídos por horários de acordo com os números abaixo, coletados nos dias 24, 25 e 26 de novembro de 2001 :

Dia 26/11	6h-----12h-----	247 passageiros
	12-----18-----	525 “
	18-----24-----	373 “
	24-----6-----	40 “
TOTAL		- 1185 passageiros

Finais de Semana	Sábado – 24/11	
	6h-----12h-----	124 passageiros
	12-----18-----	190 “
	18-----24-----	204 “
	24-----6-----	123 “
TOTAL		- 641 passageiros

Domingo – 25/11			
6h-----12h-----	119	passageiros	
12-----18-----	138	“	
18-----24-----	144	“	
24-----6-----	97	“	
TOTAL - 498 passageiros			

Para o número de passageiros que desembarcam ,o terminal apresenta o seguinte quadro semanal, no período de 24 horas/dia entre os dias 03 e 09/12/2001:

Discriminação	Seg.	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
1 ² catraca	2300	2555	2696	2670	2590	1290	854
2 ² catraca	282	313	322	325	330	208	163
3 ² catraca	162	51	67	68	72	64	33
4 ² catraca	46	29	35	121	52	49	48
TOTAL	2790	2948	3120	3184	3044	1611	1098

O Anexo 10 apresenta a rede de linhas integradas no Terminal da Praia Grande, com a relação de passageiros/dia e o número de viagens, verificados os seus percursos através do mapa que está no Anexo 7. A média de desembarque nos dias úteis de segunda a sexta é de 3017 passageiros desembarcados no terminal por dia. Conclui-se, então, que esses dados correspondem a apenas 2% do número total de passageiros/dia (149.096 passageiros/dia). (ver anexo 10)

A possibilidade de deslocamento é vital para aqueles que vivem em áreas urbanas. Dessa forma, diariamente, ocorre por toda a área do Aterro o transporte de pessoas, bens e mercadorias, permitindo o desenvolvimento das atividades sociais e econômicas em locais específicos. Os números da pesquisa comprovam que a facilidade de deslocamento e o número de pessoas/dia não representam a realidade da área , devido ao grande número de passageiros/dia no terminal ,149.096 (ver Anexo 5), e o número de desembarque, (3.017), sendo a área bem servida de linhas urbanas (Anexo 6). O que falta é atrair as pessoas para a área.

Esses dados levam a afirmar, diante do número elevado de passageiros/dia, que uma política de revitalização para a área do Aterro, voltada para criação de alguns atrativos, quer seja de serviços, lazer, ou contemplação, poderia estimular os transeuntes a desembarcarem, estimulando a implantação de usos/atividades que valorizassem a área e estimulassem investimentos públicos e de empresas privadas.

Segundo o entrevistado Sr. Beni Moreira, economista e técnico em transporte da SEMTUR – Secretária Municipal de Transportes Urbanos, algumas linhas não entram no terminal e apenas utilizam as paradas da av. Vitorino Freire, porque existem outras linhas da mesma região que utilizam o Terminal, atendendo à demanda.

Os gráficos, a seguir, apresentam dados obtidos na aplicação dos questionários, o perfil dos usuários/atividades e as perspectivas individuais para a área.

Gráfico 2 – Idade e escolaridade dos pesquisados

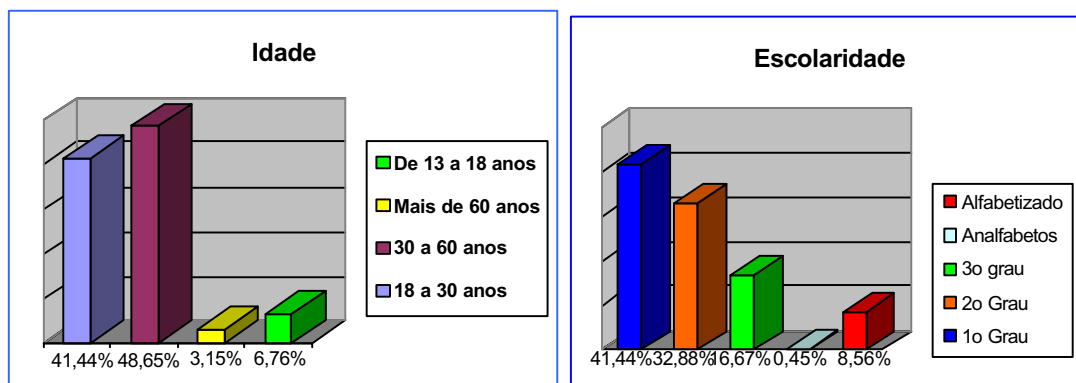
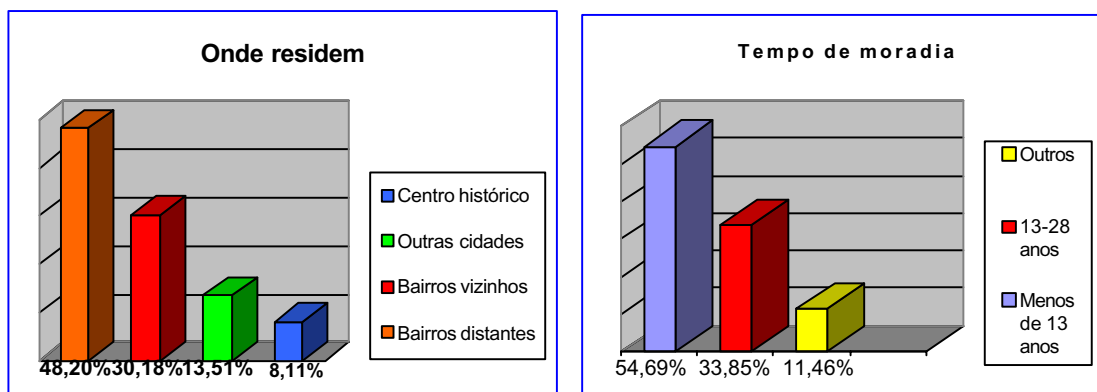


Gráfico 3 – Percentuais referentes a moradia dos entrevistados



“A área se apresenta como um apêndice que não está integrado ao Centro Histórico. O fato da pista de alta velocidade que separa estas duas áreas e da maior parte dos usuários não serem moradores do centro e nem trabalhadores, indicam que existe uma fragmentação entre as duas áreas”. .(Luis Phelipe – Diretor do Patrimônio Cultural)

Na pesquisa, verificou-se que a maioria dos frequentadores e usuários da área do Aterro não é de moradores da área histórica. Apenas 8,11% moram no Centro Histórico e 30,18%, em bairros vizinhos; o restante corresponde aos que moram distante e em outras cidades, somando 61,82%. Além disso, 54,69% moram nessas áreas após a construção do Aterro. Daí as perspectivas de

uso apontadas para a área não sugerirem nenhuma relação da área do Aterro com a área histórica.

A pesquisa comprovou a existência de atividades comerciais na área do Aterro, alheias a todos os problemas levantados anteriormente, vencendo as barreiras do deslocamento onde a maioria dos comerciantes e usuários residem em bairros distantes, 48,20%, e apenas 8,11% no Centro Histórico.

Gráfico 4 – Efetua compras no bairro que reside?

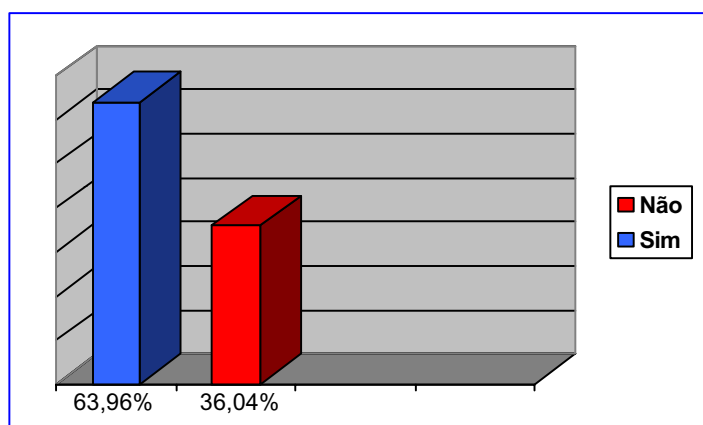


Gráfico 5 – Exerce suas atividades de trabalho no bairro que reside?

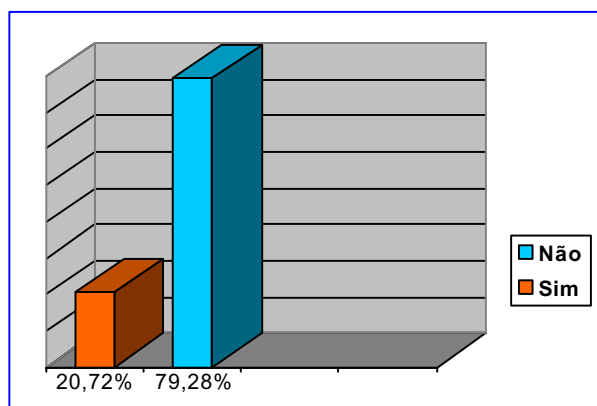
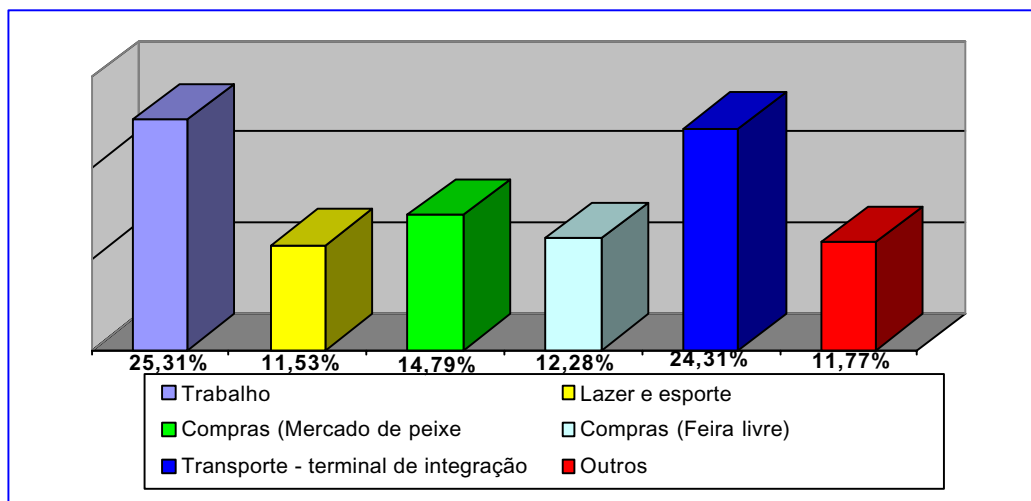


Gráfico 6 – Para que frequenta a área do Aterro do Bacanga?



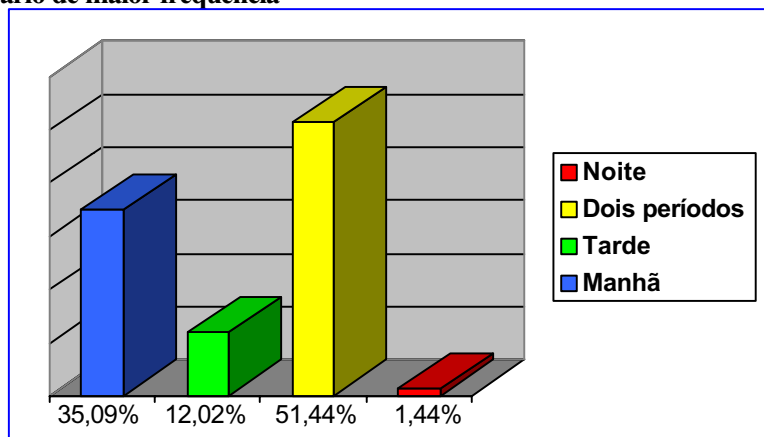
“Poderia fazer um grande centro cultural onde os turistas e moradores da ilha pudessem ter mais opção de lazer e cultura “. (Guia Turístico)

“É uma área muito bonita, mas muito mal aproveitada e mal cuidada. O que poderia ser feito é um centro cultural onde toda cultura local fosse exposta para turistas de todo lugar poder apreciar .” (Carlos Pereda - Argentino realizando trabalho em São Luís)

Apesar das informações coletadas nas entrevistas apontarem a área para o uso de lazer, apenas 11,53 % utilizam-na para este fim, talvez devido aos problemas já levantados: falta de iluminação, de segurança , de limpeza, além da falta de equipamentos urbanos.

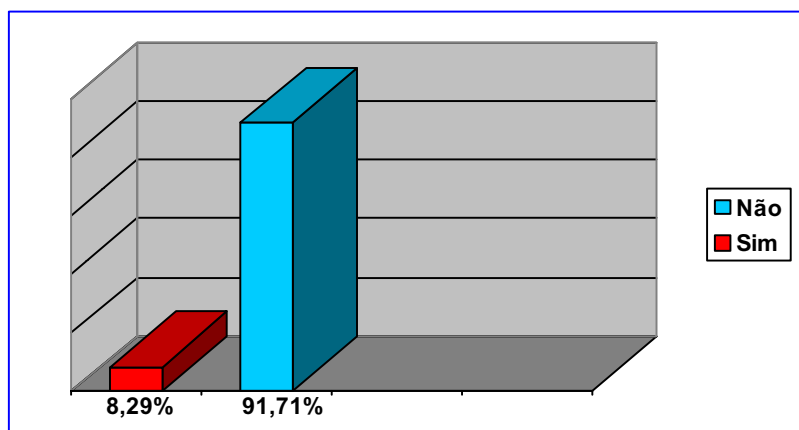
Os números apontam 149.096 passageiros/dia no Terminal de Integração, quando apenas em média 3.017 (2%) desembarcam na área. (Ver Anexo 6). Percebe-se que o importante seria atrair esses usuários do terminal a desembarcarem na área sem nenhum ônus, como se apenas interrompessem uma viagem, seja através de bilhete único, de cartão, ou senha. A quantidade de usuários estimularia investimentos pela empresa privada, diminuiria a marginalidade e garantiria a vitalidade que a área precisa.

Gráfico 7 – Horário de maior frequência



As informações colhidas nas entrevistas com os usuários também apontam a falta de segurança, 29,16% das reclamações, como um dos maiores problemas para a área, desestimulando o uso e a permanência no local, comprovado também quando apenas 1,44% dos entrevistados freqüentam a área à noite, e nenhum pela madrugada.

Gráfico 8 – Utiliza a área de Aterro para complementar alguma atividade que desenvolve na área do Centro Histórico?



Esses dados comprovam a individualidade das atividades localizadas no Aterro e a falta de usos e atividades que a façam integrar-se com o “dia-dia” das desenvolvidas no Centro Histórico

Gráfico 9 – Tempo de permanência na área para a realização de suas atividades.

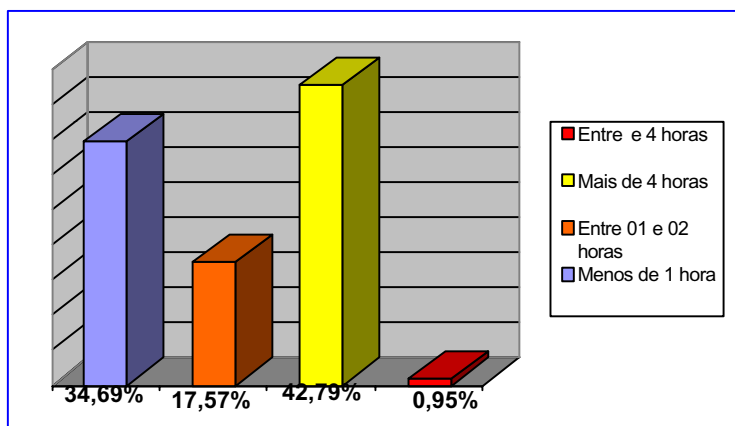


Gráfico 10 – Possui condução própria?

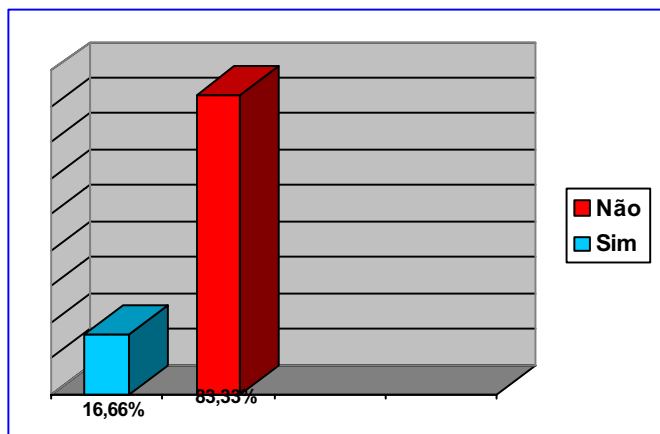
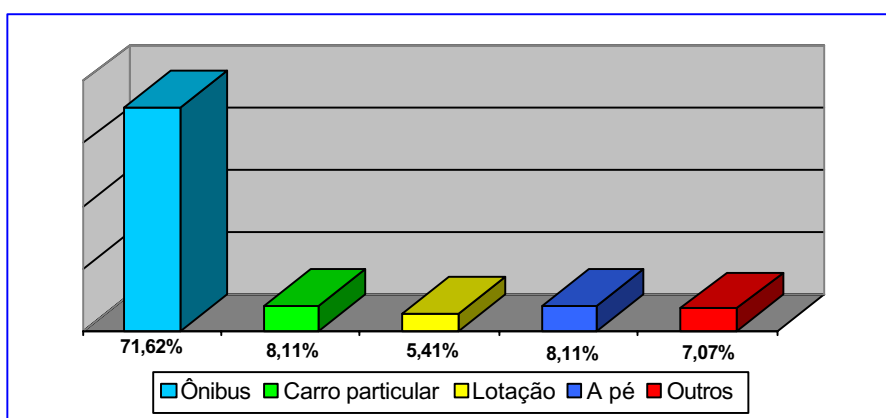
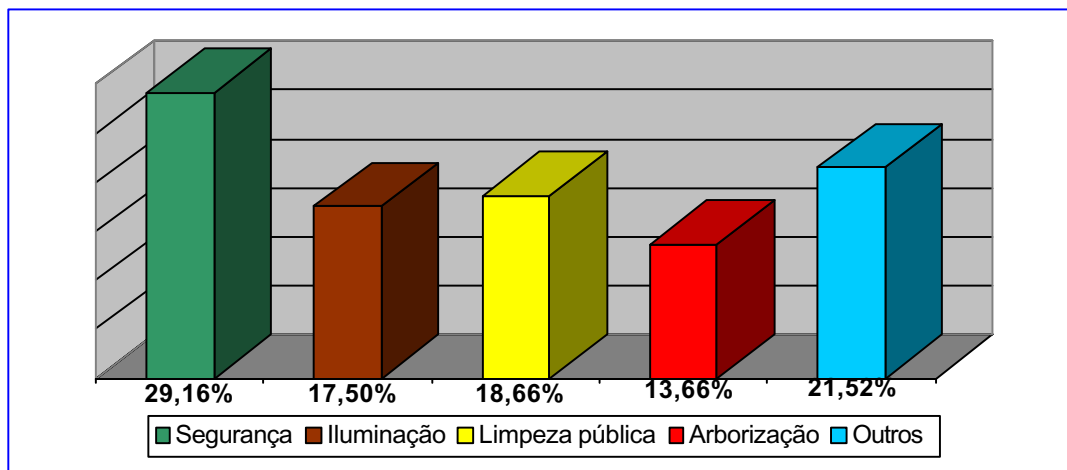


Gráfico 11 – Desloca-se para o aterro de:



Os dois últimos índices coletados mostram que a maioria não dispõe de veículo próprio, sendo o ônibus o principal meio de transporte utilizado (71,62%). Em virtude desses dados, o uso da área para estacionamento não apresentou nenhum índice favorável.

Gráfico 12 – Algumas deficiências apontadas na infra-estrutura do Aterro



“ Se a área se tornar atraente, agradável, segura, iluminada, e limpa para a população de São Luís, ela vai atrair um contingente cada vez maior de pessoas para a vizinhança do centro histórico. Se tiver algumas obras de arte, no Centro Histórico que possa atrair esta população até o miolo e vice-versa, isto sim daria uma dinâmica para a área. (Luis Phelipe – Diretor do Patrimônio Cultural)

“ A área necessita de um projeto de revitalização e melhoria na segurança , limpeza e condições de trabalho para os feirantes”.. (Estudante universitária moradora do Recanto dos Vinhais)

“ Poderia ser feito na área do Aterro a mesma proposta que foi feita na Lagoa da Jansen, valorizando assim a área”. (Emanuel Dias- comerciante)

“ A construção de um centro de lazer , com quadras de esportes, pista de cooper, praças, bares com atração turística, e um grande centro cultural com a valorização do folclore e culinária para a apreciação de todos que visitam a cidade”. (Camila Valéria de Almeida – universitária)

6 O ATERRO E AS PERSPECTIVAS DE USO E DE INTEGRAÇÃO COM O SEU ENTORNO IMEDIATO

Estudando-se as cidades históricas e as interferências por elas sofridas, bem como suas políticas de preservação e os ideários urbanos que estimularam suas transformações, percebe-se que a maioria das proposições tem como objetivo resgatar a importância da área central histórica, quer pela sua estratégia de localização, quer pela sua importância cultural, que passou a ficar fora dos interesses das forças econômicas. A estratégia de localização diz respeito ao seu valor econômico na formação da cidade, com a localização das atividades comerciais e institucionais. Em São Luís, estas atividades deslocaram-se para outros setores da ilha, dentre os quais os bairros do São Francisco e Renascença, que oferecem qualidade urbana compatível com as exigências da modernização. Já a importância cultural deve-se à própria morfologia urbana e ao valor arquitetônico dos seus prédios, que incentivam a atividade turística na cidade, cujo título de Cidade Patrimônio da Humanidade veio para divulgar ainda mais estes valores.

A recusa da cidade tradicional, apontada por Lamas (1999), é comum em várias experiências, realizações e formulações teóricas, e ainda prevê o abandono da morfologia tradicional. Entretanto os centros históricos, incluindo o de São Luís, conferem o caráter integrador em face da sua posição estratégica, bastando condições de uso e ocupação de atividades que possam garantir uma relação de trocas com outras áreas da cidade, em busca de novos modelos de organização do espaço urbano.

A revitalização da área central pode ser executada por meio de variadas formas, considerando os muitos setores envolvidos e as diversas variáveis em questão. Dentre elas, as principais iniciativas são: a reabilitação das áreas abandonadas; a restauração do patrimônio histórico e arquitetônico; a reciclagem de edificações, praças e parques; o tratamento estético e funcional das fachadas de edificações, do mobiliário urbano e dos elementos publicitários; a redefinição de usos de vias públicas; a melhoria do padrão de limpeza e conservação de logradouros; o reforço da acessibilidade por transporte individual ou coletivo, dependendo da situação; e a organização das atividades econômicas. (SIMÕES JUNIOR, 1995)

Para preservar a identidade dos Centros Históricos, como no caso de São Luís, sempre que possível, é essencial manter a população local, melhorando as suas condições de vida, pois as classes originais constituem seu bem cultural. Em muitas cidades, mesmo com o esvaziamento populacional do centro, algumas zonas, com tecido urbano resistente às operações de renovação urbana, têm mantido, até hoje, o seu caráter residencial e, em outras, as áreas adjacentes ao centro exercem grande importância comercial para a cidade. A ocupação tradicional nos imóveis do Centro Histórico deve ser mantida para que esse não venha a ser abandonado pela população por força da

pressão imobiliária. Esse é um dos objetivos da reabilitação, evitando a substituição das habitações por atividades comerciais ou de serviços, a periferação da população e a terciarização do centro e, conseqüentemente, o abandono de áreas vizinhas, como o Aterro do Bacanga.

As contradições enfrentadas na prática projetual, em especial no âmbito dos projetos urbanos, e verificadas na análise da proposta inicial do Aterro do Bacanga, comprovam a necessidade de técnicas descritivas, à luz do desenho urbano, e de categorias analíticas, à luz dos usos e atividades existentes, que possam ser conjugadas ao projeto desde a sua etapa inicial. A realidade social da área estudada, transcrita nos usos e apropriações encontradas, mesmo quando considerada nos discursos teóricos, não se agregou ao projeto ou plano original, demonstrando uma descontinuidade entre a solução formal, os usos previstos e desejáveis e os usos posteriores, e a apropriação dos espaços disponíveis pelos usuários do Aterro do Bacanga.

Através dos dados levantados, pode-se concluir que, a idéia original da construção do Aterro tratava-se apenas de uma solução viária para desafogar e melhor servir o Centro Histórico, agregada à criação de uma grande área de lazer. Essa nova gleba urbana, introduzida na paisagem da cidade, passou a fazer parte integrante do mapeamento da ilha, com característica de área de expansão, incorporando novas funções de uso, independentes das atividades exercidas no Centro Histórico.

A dimensão política da sustentabilidade consiste na superação das ambigüidades aparentes, que passa pela articulação das políticas de conservação da base de recursos, em conjunto com as questões sociais e econômicas de claras implicações políticas. No entanto, na cidade de São Luís, o poder público ainda não tomou consciência do seu papel na gestão do Centro Histórico, principalmente a Prefeitura da Cidade, que ainda não assumiu seu poder de gestão na área central. Sem desconsiderar aqui o Estado do Maranhão e a União, que também não têm claras suas políticas de intervenção e controle, constituindo-se, na maioria das vezes, como “agentes de polícia” e menos como agentes de proteção.

A presença do Estado é imprescindível, não só por se tratar de bens de interesse coletivo, mas sobretudo como gestor, como liderança promotora, que invista mais em participação da sociedade; que conserve mais e restaure menos; e que promova educação patrimonial da sociedade para mudar um padrão comportamental de produção e consumo do patrimônio cultural edificado.

No que se refere à requalificação urbana, esta pode ser uma das estratégias a se adotar para o Aterro do Bacanga, como instrumento de gestão. As principais indagações, tendo em vista os objetivos desta pesquisa, que envolvem o estudo das potencialidades socioeconômicas e funcionais, apontam para a melhoria da qualidade das atividades exercidas pela população atuante na área. Essas

melhorias são feitas a partir da identificação do que vem a ser importante para o desenvolvimento local, ou seja, atividades potencialmente favoráveis, em face dos investimentos necessários para a melhoria do espaço urbano. Quanto à identificação dos atores, ela é importante para a manutenção da população local, incentivada pelas novas perspectivas econômicas, que dão subsídios para as atividades socioculturais.

A compreensão de que a manutenção e o funcionamento do patrimônio cultural edificado, do Centro Histórico de São Luís constituem os elementos-chave para o processo de conservação integrada da área central, evidencia-se pelo fato de que não se pode assegurar sustentabilidade para o processo de conservação sem que se tenha garantido a diversidade de usos, com respeito e zelo pela sua condição histórica.

Os fatores políticos, econômicos, sociais, tecnológicos, etc. também condicionam a estrutura estudada, e têm reflexos nos aspectos analisados, pois são perceptíveis tanto no ambiente físico quanto nos elementos que fornecem subsídios para se compreender a dinâmica do Aterro do Bacanga.

Espera-se que uma política de conservação urbana represente a aliança entre o passado e o presente, como afirma CHOAY : “ O fragmento urbano antigo deve ser integrado em um plano urbanístico local, regional e territorial que represente com precisão sua relação com a vida presente.” (CHOAY apud SOUZA, 1999). No caso estudado, o passado é representado pelo sítio histórico e o presente pela gleba urbana criada , o Aterro do Bacanga.

A integração do Aterro do Bacanga com o Centro Histórico requer uma orientação política que compreenda o ambiente urbano enquanto espaço da disputa política, onde variados interesses estão envolvidos. Para isso, é necessário um processo de gestão democrática, dos mecanismos de preservação e proteção do patrimônio urbano histórico, que possa celebrar alianças no presente entre o passado e o futuro, entre o bem cultural e o bem de consumo, entre a estética e a política.

No que diz respeito ao planejamento para a área, é essencial respeitar as tendências de uso e ocupação locais, entrevistando as pessoas e os usuários, direcionando a ação de forma a reforçar a frágil economia da área estudada. Na proposta de intervenção, ao definir-se os equipamentos que serão instalados, as vocações do uso e ocupação citados merecem ser observados, pois, desse modo, haverá poucas chances de erro, uma vez que vai-se estar consolidando as tendências espontâneas, observadas ao longo dos 15 anos de existência do Aterro.

Uma vocação da área do Aterro do Bacanga, identificada pelo Diretor do Patrimônio Cultural do Estado, Luis Phelipe Andrès, é a de consolidar as atividades portuárias, disciplinando-as e higienizando-as. Com a presença do Anel Viário, a relação entre a atividade pesqueira e o Centro Histórico enfraqueceu-se. O argumento da época era fazer um grande cais que permitisse a atracação de embarcações em qualquer horário, que pudesse fortalecer o projeto de Revitalização do Centro Histórico, conforme relatou :

“ No nosso programa de preservação sempre reconhecemos que vivemos numa região onde a economia regional é muito frágil. Todo equipamento urbano pode ter um resultado bom, no sentido de reabilitar uma área, ou ter resultados desastrosos, simplesmente porque tem um equilíbrio frágil. A construção de um equipamento como um parque na área do Aterro deve respeitar as vocações naturais que obedecem às relações de vizinhança, como é o caso da pesca artesanal e sua relação com o Centro Histórico. O planejamento a ser dado para a área deve levar em consideração estas tendências, como é no caso a vocação para implantação de parques de diversões e circos, embora a população que visite a área ou use estes equipamentos não seja somente moradores do Centro Histórico. Estes usos passaram a ser um referencial no inconsciente coletivo. O equipamento de lazer deve contemplar esta vocação.”

Pressupõe-se que se a área for urbanizada, tornando-se iluminada, segura e limpa, isso vai atrair as pessoas , como aconteceu recentemente com a urbanização da lagoa da Jansen, localizada entre os bairros da Ponta D’Areia e Renascença, em São Luís. A implantação de serviços também poderá dinamizar a área, além da valorização de atrações, como o cais e a beira rio, onde as pessoas poderão jogar a linha para pescar, como já acontece na ponte, com risco de vida; bancos para namorar na beira do rio; barcos para passear.,etc.

Segundo a arquiteta Ana Eliza Cantanhede Pereira, autora da proposta inicial de urbanização da área estudada, a principal função do projeto urbanístico era diminuir o impacto que o Aterro trouxe para as pessoas, fazer dessa urbanização o melhor uso, da melhor forma possível. O projeto em questão era parte integrante do relatório que estabelecia as condições iniciais de Planejamento para execução do Projeto Executivo do Complexo Hidroviário do Bacanga.. A arquiteta considera o Aterro como uma área “à parte” da cidade, sem nenhuma ligação com o Centro Histórico, e o único uso que vingaria é o lazer, já citado pelo Diretor do Patrimônio Cultural do Estado, Luís Phelipe Andrés. O lazer é a alavanca que aglutina, integrando bares, lanchonetes, e várias outras atividades, além de pequenas edificações que não interfeririam na visibilidade da área histórica .Outros entrevistados apontaram o lazer como o uso a ser dado para a área, dentro de um estudo urbanístico, distribuindo as atividades de acordo com as perspectivas de aproveitamento .

O Anel Viário foi implantado com o propósito inicial de minimizar os custos de fricção

como forma de atrair investimentos imobiliários na área central, abandonada em face do novo regime urbano voltado para as áreas novas da cidade. No entanto, o que aparentemente representava uma solução para os custos de fricção, tornou-se um elemento desagregador, representando um problema para a integração. Com vias duplas, de duplo sentido, e veículos em alta velocidade, além de representar o limite entre as duas áreas, o Aterro do Bacanga e Centro Histórico, é também a barreira que dificulta a integração física entre elas. Aparentemente, não existem estímulos ou incentivos que levem os usuários a transpor esse obstáculo. Os estacionamentos existentes necessitariam de transportes alternativos que viabilizassem o deslocamento até as áreas de interesse dos usuários.

O Anel Viário provoca um seccionamento, torna-se um elo de separação. Para favorecer a segurança e a integração entre o Aterro e o Centro, foi lembrada pelo Diretor do Patrimônio Cultural do Estado, Luis Phelipe Andrés, a construção de passarelas ou passagens de nível (subterrâneas), a exemplo de Salvador, onde foram construídas passarelas muito leves e elegantes. Segundo o Diretor do Patrimônio Cultural do Estado, não há a demanda para o Aterro porque ainda não existem os equipamentos. Entretanto, O IPHAN, consultado acerca do assunto, posicionou-se desfavoravelmente à implantação de tais equipamentos.

O Terminal de Integração instalado no Aterro do Bacanga, foi viabilizado graças à proposição de melhoria de transporte público, permitindo um fluxo maior de pessoas para a área central. A nossa pesquisa junto ao órgão municipal responsável pelo transporte público de passageiros, SEMTUR, e a contagem e o controle de catracas de embarque e desembarque no Terminal de Integração, comprova que apenas 2% das pessoas, do total que circulam na área, desembarcam no terminal e a quantidade de 1185 pessoas que embarcam não justifica a sua localização. Esse dado comprova que a sua localização é independente das atividades do Centro Histórico. A localidade conhecida como Fonte do Bispo (ver figura 4.9), já recebe a demanda de um grande fluxo de ônibus, configurando-se excelente opção locacional para o terminal. O IPHAN aceitou esta área para esse uso, no parecer técnico de 05 de abril de 1995, relativo ao projeto para o Terminal de Integração da Praia Grande.(anexo 7)

A proposta de resgatar a faixa lindeira foi amplamente debatida pelos técnicos do IPHAN, IPLAM e SEMTHURB, e todos concordaram que seria a maneira de valorizar o pedestre, integrando os usuários das atividades existentes nas duas áreas. Ao se propor o deslocamento da via, o estacionamento passaria a ser utilizado integrado a um sistema de transporte alternativo, valorizando a circulação de pedestres e diminuindo o fluxo de veículos na área central. Atualmente, a área existente para estacionamento não apresenta condições favoráveis para utilização, pela distância em relação ao Centro Histórico. Nessa proposição, os galpões existentes na faixa do Anel Viário seriam utilizados para abrigar serviços necessários à nova intervenção urbanística. Os citados galpões não apresentam

nem valor arquitetônico, nem valor histórico, e a maioria possui fundos voltados para a via de tráfego, com sua frente dando para rua da Estrela, última rua do Centro antes da construção do Anel Viário.

“A beira rio seria a grande solução, evitando o anel viário entre as duas áreas, integrando-as. A avenida de contorno seria a marginal, trazendo de volta a pista para a extremidade, resgatando a relação cidade/mar. Ao implantar a beira-rio, soma-se as áreas e pode-se ter um trânsito mais leve. O anel viário passaria a ter visão dos barcos, beira rio, somando as áreas. São Luís tem uma vocação de beira e a água está sempre distante. A área está isolada, ilhada, onde o anel viário é uma barreira. Deverá haver também um novo estudo de fluxo que levasse a pista para o outro lado. O pedestre tem que ser o grande cliente desta área.” (relato da entrevista com os técnicos do IPHAN)

A configuração urbana do Aterro do Bacanga pode ser a responsável pela potencialização do contato entre os indivíduos (atores) que atuam na área, no Centro Histórico e no resto da cidade, favorecendo assim as organizações locais. As novas propostas poderão contribuir para a integração desses indivíduos, rompendo a hierarquização existente, diminuindo a distância entre as duas áreas e o efeito barreira criado pela via de contorno. A urbanização poderá ser a responsável pela complementação das práticas sociais, necessárias à manutenção da diversidade das atividades e à sua sustentabilidade. Segundo a superintendente do IPHAN, Margareth Figueiredo, existe uma gama de serviços que poderiam integrar o Centro com o Aterro. O Aterro do Bacanga ,com tantos anos em descaso pelo poder público, gerou um problema para a cidade: qualquer investimento , nessa área, demandará um trabalho criterioso.

Percebe-se que as atividades instaladas na área são independentes, atuam no Aterro como poderiam estar em outro local da cidade. A atividade pesqueira, com o embarque e desembarque na área do canal e o comércio de pescados no Mercado do Peixe, é a única que interage com o Centro Histórico. A esse respeito, o Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico, de 1979, incluiu no seu escopo o chamado Subprograma de Revitalização das Atividades Portuárias, que previa as melhorias da pesca artesanal, transporte de passageiros e cargas.

Em entrevista com o Sr.Martinho Alves Ferreira, administrador do Mercado do Peixe, ele afirmou que a atividade pesqueira existe no local há 50 anos. As áreas do Portinho e Desterro, que fazem parte do centro histórico, vivem essencialmente dessa atividade. A presença do Aterro serviu para afastar o embarque e desembarque das edificações que abrigam as atividades complementares, tais como o comércio de pescados, frigoríficos, marcenaria naval e materiais para pesca. Na pesca artesanal, o desembarque às vezes ocorre durante a madrugada (horário da maré alta). O ponto do canal forma uma marina natural e , em função disso, existem nos arredores, do outro lado da via, as fábricas de gelo, lojas que comercializam pescado, pessoas que trabalham com carpintaria naval e marcenaria, lojas que dão apoio às embarcações de pesca.

“A vida do Centro Histórico, principalmente no Portinho/Desterro sempre teve uma ligação muito grande com as atividades portuárias e sempre propusemos no nosso programa a recuperação desta área. O mesmo aconteceu com a política de habitação, de manter o uso residencial do Centro Histórico e preservar as atividades portuárias. Só que estes dois casos(sub-programas) não consegui implementar.” (Luis Phelipe – Diretor do Patrimônio Cultural.)

A área do canal do Portinho atualmente necessita de melhores condições de higiene, bem como de um galpão para a descarga e seleção do pescado. Não foram feitas as paredes de contenção, ficando inacabado, provocando ainda mais o assoreamento do canal. A construção de um cais iria favorecer a atividade pesqueira, atualmente vinculada aos horários da maré.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao planejar, é importante observar o que está acontecendo na cidade e aprender os diferentes significados sociais e psicológicos que distintos “lugares” ou “cenários” têm para os habitantes. Em outras palavras, é importante saber como o usuário do ambiente percebe o ambiente. No estudo da integração do Aterro do Bacanga com o Centro Histórico, alguns significados sociais e psicológicos se tornam cada vez mais abstratos e simbólicos, na medida em que essas áreas se completam individualmente, ou seja no Centro Histórico ou no Aterro.

A diversidade de atividades e o entendimento das potencialidades de uso, na área do Aterro, poderão contribuir para a dinâmica urbana e a integração deste com o Centro Histórico, desde que o desempenho dessas atividades estimulem a continuidade espacial entre as duas áreas, através das relações de convivência. As cidades históricas oferecem como vantagens a concentração e especialização, que propiciam as funções básicas apontadas por Lewis Mumford : cooperação; comunicação e comunhão; encontro; mistura; e mobilização .

Para que as políticas urbanas estimulem a integração entre as duas áreas, do Centro Histórico e do Aterro do Bacanga, e promovam redes de mobilidade e serviços, dentro dos princípios da conservação urbana integrada, é necessário evitar a homogeneização dos espaços, de forma a garantir a diversidade almejada, integrando-os com novos usos e funções. Pode-se dizer que a diversidade é uma propriedade das cidades e o princípio que as torna cidades.

O planejamento do novo uso e ocupação do Aterro do Bacanga necessitará da comunidade para as decisões e intervenções que venham a ser colocadas em práticas. O indivíduo, como participante desse processo, contribui através de seus atributos, visto que a relação social é uma

troca, é ambígua e tem suas diferenças e semelhanças. Na conservação integrada, esse atributo é uma vantagem a ser considerada, pelo que de elementos agrega à concepção de um projeto.

A dinâmica urbana da área central de São Luís, ao ser analisada à luz do desempenho das atividades existentes na área do Aterro do Bacanga, poderá servir de subsídio para futuras intervenções, que levem à integração das duas áreas, relacionando a apropriação dos espaços livres. A seguir, são feitas considerações à luz de critérios específicos:

1. Composição relativa dos usos e atividades existentes quanto à localização, à luz das relações sociais determinadas pelo atributo das formas:

No estudo das relações espaço e sociedade apontadas no início do trabalho, em se tratando do Aterro do Bacanga, do Centro Histórico e dos atores que atuam nos seus espaços, a integração dos grupos sociais pode se dar tanto pela proximidade de seus indivíduos, em função da dimensão espacial, como por meios elaborados, insígnias e cerimônias, que possam enfatizar a identidade desses grupos. No primeiro aspecto, a dificuldade de integração se dá em face da dispersão das atividades existentes no Aterro, pela sua dimensão urbana, e da barreira originária do fluxo de veículos existentes no Anel Viário, que dificulta a relação direta com o Centro Histórico; os meios elaborados podem ser quaisquer ações que identifiquem uma função de qualidade que incorpore usos-conformes, no atributo das formas adotadas que determinam esses usos.

As formas, nesse caso, referem-se ao desenho urbano, como complemento das ações necessárias para o desenho-desígnio da área central e, quem sabe, da cidade como um todo. A forma pode influenciar, sem determinar os usos, em conformidade com o que se desenvolve nos espaços, desde que as ações promovam interferências na dinâmica urbana das áreas novas, integrando-as com as áreas reabilitadas. No caso do Aterro do Bacanga é importante atribuir uso-conforme para o lazer, tendo em vista que a pesquisa o aponta como sua principal vocação de uso.

A localização de outras atividades na área do Aterro, de usos não-conforme ao lazer, poderão promover a diversidade de usos necessária para a sustentabilidade da área, desde que não representem uma antítese das atividades existentes. Sendo uma área propícia ao lazer, os usos-conformes a serem dados serão voltados para contemplação, práticas esportivas, caminhadas, jogos, etc., os outros usos não-conformes poderão ser quiosques, bancas de revistas, área de exposição, etc.

A localização das atividades ocorre em função dos custos de fricção, e da natureza de seus ocupantes, onde a minimização desses custos passam a ser a força controladora das relações espaciais. A construção do Anel Viário, como proposta de melhoria dos transportes na área central, poderia ter

contribuído para novas relações espaciais do Centro Histórico com outras áreas da cidade, entretanto a pouca fluidez no tráfego e a baixa capacidade de deslocamento não foram capazes de vencer os atributos das áreas novas da cidade, dentre esses o de maior acessibilidade.

2. Distribuição espacial e as características socioeconômicas da população, à luz da estrutura urbana:

A participação dos atores depende do grau, do nível, tipo e forma de participação de cada um. As ações individuais e em grupo dependem da motivação e interesse dos atores envolvidos, e nelas às vezes prevalece o consenso, e em outras a crise. A sociedade é que faz o espaço e por esse prisma a estrutura urbana é a expressão transparente das intervenções dos atores sociais.

Dentro do aspecto levantado por ROSSI, 1995, é apontada a existência de elementos, no interior da estrutura urbana, que podem acelerar e retardar o processo urbano. Nesta pesquisa foi citada a via de contorno existente, o Anel Viário, com grande fluxo de veículos, como elemento que dificulta as relações sociais, o complemento e a integração entre o Centro Histórico e o Aterro do Bacanga .

A especulação e o mercado imobiliário desempenharam um papel importante na degradação, abandono e saturação das atividades exercidas no Centro Histórico de São Luís . A nova dinâmica urbana passou a direcionar a cidade “ para além da ponte”, onde a oferta de terrenos, com maiores possibilidades de aproveitamento, associadas ao retorno de investimentos, impulsionaram a economia nesse setor e desfavoreceram a área central.

Associados a isso, agravaram-se os problemas sociais, tais como mendicância, comércio informal, prostituição e violência que contribuem para a desvalorização do Centro Histórico e explicam os investimentos em outras áreas da cidade , como é o caso dos bairros do São Francisco e Renascença . Em São Luís, constataram-se novos valores de moradia, em termos de localização, dos quais 8,1% dos usuários da área do Bacanga, apontados na pesquisa, moram no Centro Histórico. Antes, morar no centro da cidade e próximo ao comércio tradicional demonstrava uma certa hierarquia social. Esses valores de localização mudaram com a modernização e expansão da cidade, sendo incentivados por especuladores imobiliários, que passaram a estimular investimentos em outros setores da ilha.

O exemplo de Bolonha, apresentado neste estudo, mostra uma cidade que sempre teve seu centro bem localizado para as trocas, inclusive para as trocas de relação com a periferia, em face das novas exigências de consumo. O declínio do seu centro se deu quando os interesses econômicos

passaram a se localizar em outras partes da cidade. Entretanto, o centro de Bolonha conseguiu manter as relações necessárias para a sua conservação, mesmo com o surgimento de novas áreas de expansão.

As construções em cidades históricas ,como São Luís, passaram a acolher novas atividades administrativas e comerciais. As propostas que venham promover o resgate da sua importância econômica, com alterações de sua estrutura urbana e com a renovação social, deverão se preocupar em entregar o centro histórico ao seu antigo dono.

Baseado nesse exemplo, o tratamento a ser adotado em São Luís, e particularmente no Aterro do Bacanga, é incentivar investimentos nas áreas abandonadas, pela introdução de novas atividades ou simplesmente pela melhoria das existentes, desde que estimulem as relações sociais necessárias à manutenção da dinâmica da cidade. Jane Jacobs afirmava que as cidades necessitam de locais de encontro para relações de convivência social. O que não pode acontecer é a super valorização da área histórica em detrimento das outras áreas da cidade.

Outro fator importante é o das novas relações sociais que foram introduzidas na área central, com a construção do Aterro do Bacanga, pois, segundo o conceito de estrutura urbana, a alteração de um elemento de uma relação altera todos os demais elementos e as demais relações. O Aterro do Bacanga inter feriu na paisagem da cidade e propiciou novas relações sociais com as novas atividades que surgiram. Nesse aspecto, a diretriz básica que se impõe ao planejamento urbano é a gestão da mudança da estrutura urbana existente, com propostas que determinem um novo arranjo territorial no Aterro, tendo em vista a finalidade para o qual é apontado o seu uso, o Lazer.

3. Carência e suficiência de espaços adaptados às atividades necessárias, à luz das contribuições dos teóricos urbanos:

Os critérios de análise de cidades históricas, levantados neste trabalho, serviram de instrumentos para se compreender a dinâmica espacial do Centro Histórico de São Luís. Para tanto, foi importante o estudo das teorias urbanísticas aplicadas às cidades históricas européias, relacionando as questões pertinentes ao projeto, desenho e ao gerenciamento de propostas urbanas, valorizando-as e tornando-as atraentes. Os estudos trouxeram subsídios para esta análise, complementada com a participação dos usuários. Através de questionários e entrevistas, foi possível incorporar a realidade estatística aos elementos teóricos levantados, oferecendo dados necessários para esclarecer potencial de integração do Aterro do Bacanga com o Centro Histórico de São Luís, à luz da conservação urbana integrada.

Nas políticas de urbanização e expansão de cidades históricas europeias, percebe-se a valorização das relações sociais dos centros históricos com as novas áreas. Dentre os teóricos apontados, destacam-se dois - Jane Jacobs e Robert Krier, que tratavam da diversidade da distribuição das funções necessárias às cidades. A primeira afirmava que a cidade é o local de integração das várias funções, e a desorganização e a diversidade dessas funções são responsáveis pelo valor humano do espaço urbano. O segundo anunciava que a riqueza do espaço urbano está na relação entre os espaços e suas diferentes geometrias, onde o desenho urbano e sua diversidade é que irá definir a morfologia urbana, na qual a rua é o elemento de ligação.

Uma política de valorização do Centro Histórico de São Luís, deve contemplar investimentos no Aterro do Bacanga, com propostas de urbanização que enfatizem o desenho urbano, de modo a levar a uma distribuição das funções de habitar, trabalhar, recrear e circular. Christopher Alexander, ao tratar das concepções para o desenho urbano, afirmava que a cidade não pode ser distribuída em zonas e que a forma não seguirá a função, como impôs o urbanismo moderno.

A necessidade da distribuição das funções é um dos objetivos a serem perseguidos pelo planejamento urbano em áreas centrais, com o propósito de ordenar a localização das atividades necessárias, e definir a estrutura urbana. A integração das áreas do Aterro do Bacanga e do Centro Histórico poderá acontecer a partir da complementariedade das funções acima citadas, materializadas nas formas(casa , bairro, rua, etc), bem como na sua localização, além do o recrear e circular. Estas são funções que parecem fazer parte de sua vocação, desde a construção do Aterro do Bacanga, com as propostas do Anel Viário e de um parque para a área. O simples deslocamento dessas funções poderá promover novas relações sociais, numa nova estrutura urbana para a área central de São Luís. Em todo caso, espera-se que na distribuição das funções para o Aterro do Bacanga e o para o Centro Histórico, baseadas nas suas vocações de uso, o inesperado aconteça, na medida em que as ações interajam através das novas relações sociais.

Os fatos urbanos de cada cidade é que a distinguem de outras no tempo e no espaço. Em São Luís, o abandono do Aterro do Bacanga foi evidenciado pela construção da ponte José Sarney, que levou a cidade a se desenvolver em outra direção. Outros poderão surgir de forma intencional e planejada, promovendo a integração desejada.

4. Disponibilidade de áreas vazias, de modo a fornecer subsídios para a compreensão da problemática da área central da cidade:

A ausência de espaços livres suficientes que possam adaptar o Centro Histórico de São Luís aos novos padrões urbanos, principalmente à lógica do automóvel, que gerou problemas de tráfego, estacionamento e adaptação dos imóveis para garagens, deslocou a população local para outros

setores da ilha. O Anel Viário veio como uma solução para desafogar e melhor servir o Centro Histórico. Implantado para melhoria do fluxo de veículos, viabilizou, mais tarde, o surgimento do Aterro do Bacanga, com a finalidade de amenizar problemas da área central, tendo em vista novas possibilidades de estacionamento e áreas livres para recreação. No entanto, não basta asfaltar uma grande área e nomeá-la como tal para tornar-se um estacionamento. É necessário dar condições de uso e segurança para trazer as pessoas do estacionamento ao centro, vencendo o obstáculo da pista de alta velocidade, integrando as atividades ao centro da cidade. Dada a vocação de lazer que este vazio urbano apresentava, em face da ausência de grandes áreas livres no Centro Histórico de São Luís, surgiu como proposta de um parque. Entretanto, outras atividades inseriram-se nos espaços livres em desacordo com a função inicial.

Espera-se que a criação de novos espaços de lazer e convivência e a implantação de atividades voltadas ao lazer e ao turismo possam gerar empregos e dinamizar a economia do município. Ao lado disto, o processo de revitalização do centro de uma cidade e de sua identidade cultural serão reforçados pelas ações de preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.

No Centro Histórico de São Luís, a revitalização trouxe melhores condições de moradia à população de baixa renda do centro da cidade. A conservação realizada na área do Projeto Reviver, com elevados índices de preservação histórica e de conservação física, comprova essa afirmação. Não obstante, a sustentabilidade da área ainda é ameaçada pelo baixo aproveitamento dos recursos construídos e naturais. Espera-se que as ações futuras repercutam sobre as áreas subutilizadas ou deterioradas do Aterro do Bacanga, valorizando-as e melhorando-as, tanto do ponto de vista imobiliário quanto social.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- ALCÂNTARA, Dora e ALCÂNTARA, Pedro. **Proposta de Inclusão do Centro Histórico de São Luís na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO**. Documento Complementar Nº 1:Apontamentos e Indicações Referentes ao Centro Histórico de São Luís do Maranhão, Brasil, e a Relevância Histórica Mundial do Patrimônio Cultural Situado na Zona de Tombamento Federal e seu Entorno. São Luís, 1997. Arquivo do IPHAN 3º SR.
- ALMEIDA, Gustavo de Sousa. **Desenho urbano do Aterro do Bacanga**. Trabalho de Graduação. UEMA, São Luís, 1998.
- ANDERSON, Stanford. **Estudios sobre um modelo ecológico del entorno urbano**. In: Anderson (org.),1981.
- ANDRÈS, Luiz Phelipe de Carvalho, MOREIRA, Rafael e SILVA, Ronald de Almeida. **Centro Histórico de São Luis Maranhão – Patrimônio da Humanidade**. São Paulo, Audichromo, 1998
- ARANTES, Otilia. **Depois dos modernos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1995.
- _____. **O urbanismo em fim de linha**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.
- ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como História da Cidade**. São Paulo : Martins Fontes, 1993.
- BARCELLOS, Vicente. **Os parques como espaços livres públicos de lazer: o caso de Brasília**. São Paulo, 1999. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo: Universidade de São Paulo.
- BARCELLOS, Vicente Quintella. **Os Parques : Velhas Idéias e Novas Experiências**. Paisagem e Ambiente: ensaios/ Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – São Paulo, nº 13, 2000.
- BARRIOS, Sonia. **A construção do espaço**. São Paulo: Nobel, 1986.
- BARROS, Valdenira. **Imagens do moderno em São Luís**. São Luís: Stúdio 11, 2001.
- BENEVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa: Editorial Presença, 1994.
- BIENESTEIN, Glauco, e MARINHO, Heliana. **Planejamento e gestão urbana**.1999, (mimeo) .
- BISAGGIO, Isa Maria Moreira da Cunha. **Índices Urbanísticos**. Estudo de Caso: o Município do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. Tese de Mestrado da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1980.
- BOADA, Luís. **O espaço recriado**. São Paulo: Nobel, 1991.
- BRASIL. EMPRESA DE PORTOS DO BRASIL S.A. Portobrás. **Parecer Técnico Relativo a viabilidade da execução de um Aterro Hidráulico confinado a ser executado na cidade de São Luís**. Fev./1988
- BRASIL. Estado Maior da Armada. Divisão de História Marítima. **Subsídios para a história marítima do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval,. v.03. 1940
- BRUNA, Paulo J. V. **Arquitetura, industrialização e desenvolvimento**. São Paulo: Perspectiva, 1983.
- CALIANDRO, Victor. **Forma y Uso de Calle. Um Estudio sobre los Principales Entornos de Calles Norteamericanas**. In: Anderson (org.), 1981

- CALIHMAN, Susana. **Alguns aspectos e concepções da estrutura urbana no século XX.** Dissertação de Mestrado. UNB, Brasília, 1975.
- CARDOSO, Ricardo José Brugger Cardoso. **Espaço Cênico- Espaço Urbano: a relação entre os espaços das artes cênicas e os espaços públicos da cidade.** Dissertação de Mestrado: UFRJ, 2000.
- CARTER, Harold. **Study of urban geography.** London: Edward Arnold, 1975.
- CARVALHO, Augusto Silva de. **O Velho Bacanga.** São Luís: SIOGE.[19...]
- CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana.** São Paulo: Paz e Terra. 1983.
- CHOAY, Françoise. **O Urbanismo.** São Paulo: Perspectiva, 1979.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **A Rede Urbana.** São Paulo: Ática, 1989.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** São Paulo: Ática, 1989.
- COSTA NETO, Nicolao Dino de Castro e, BELLO FILHO, Ney de Barros, e COSTA, Flávio Dino de Castro e. **Crimes e Infrações Administrativas Ambientais.** Brasília: Brasília Jurídica, 2000.
- COUTINHO, Evaldo. **O Espaço da Arquitetura.** São Paulo: Perspectiva, 1977.
- DE LA MORA, Luis. Aferição da Qualidade da Participação dos Agentes Envolvidos em Mecanismo de Gestão Democrática do Desenvolvimento Local. Uma Proposta Metodológica. VI Colóquio Internacional sobre Poder Local. Salvador, abril de 1977.
- DE LAUWE, P. H. Chombart. **Paris at l' Agglomeration Parisienne:** Paris, Presses Universitaires de France, 1952.
- FARAH, Ivete Mello Calil. **Arborização Pública e Desenho Urbano na Cidade do Rio de Janeiro:** a contribuição de Roberto Burle Marx. Dissertação de Mestrado, UFRJ, 1997.
- FERRARI, Celso. **Curso de Planejamento Municipal Integrado.** São Paulo: Pioneira, 1977.
- G. BARDET, L' URBANISME, Paris, P.U.F., 1963, e G. CHOAY. **l' urbanisme: utopies et réalités.** Paris: Seuil, 1965.
- GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução.** São Paulo: Papyrus, 1994.
- GELLI, Guido e FRAGA, Isaura. **Prevenção, controle e mitigação dos impactos ambientais em áreas urbanas.** 1999, (mimeo).
- GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 3 ed. São Paulo: Atlas, 1994.
- GOROVITZ, Matheus. **Os riscos do projeto.** São Paulo: Stúdio Nobel, 1993.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna.** São Paulo: Loyola, 1992.
- HAUSER, Philp Morris. **Estudo de urbanização.** São Paulo: Pioneira, 1975.
- HOLANDA, Frederico de. **Dimensões morfológicas do processo de urbanização – o aspecto da apropriação social dos lugares.** Brasília: Unb (mimeo), 1993.
- ITAPARY, Maurício Abreu. **A Geo-História da evolução urbana do município de São Luís**

- através de levantamento cartográfico.** São Luís: UFMA, 1999.
- JOKILEHTO, Jukka e ZANCHETI, Sílvio. **Reflections in urban conservation planning, 1995** (mimeo.)
- JOKILEHTO, Jukka e ZANCHETI, Sílvio. **Reflexões sobre o Planejamento da Conservação Urbana Integrada.** 1995. (mimeo).
- JORGE, Miécio de Miranda. **Álbum do Maranhão –1950.**
- KLASS, Rosa Grena. **Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade.** São Paulo, Pini, 1993)
- LACERDA, N., ZANCHETI, S., DINIZ, F. **Planejamento metropolitano: uma proposta de conservação urbana e territorial.** Recife, 1999, (mimeo).
- LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** Fundação Calouste Gulbenkian, 1999.
- LANG, Jon. **Creating architectural theory: the role of the Behavioral Sciences.** In: **Environmental Design.** Van Nostrand Reinhold, Nova York, 1987.
- LAPA, Tomás. **Métodos de Prospectiva – Construção de Cenários / autor Michel GODET.** Mimeo, 1999.
- LAVILLE, Christian e DIONNE, Jean. **A Construção do Saber: Manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas.** Belo Horizonte, Editora UFMG, 1999.
- LEFEBVRE, Henri. **Espácio y política** . Ediciones Península: Barcelona, 1978.
- LIPIETZ, Alain. **Le Tribut foncier.** Maspero: Paris, 1974.
- LOJKINE, Jean. **O Estado Capitalista e a Questão Urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- LOPES, Filipe. **A Reabilitação Urbana em Lisboa.**(mimeo).
- LOPES, Rodrigo. **A Cidade Intencional. O planejamento estratégico de cidades.** Rio de Janeiro: Mauad, 1998.
- MARANHÃO. Arquivo Público do Maranhão. **Relatório da repartição das obras militares da província do Maranhão.** 1885.
- MARANHÃO, Secretaria de Coordenação e Planejamento. Subprojeto Aglomerado da Ilha de São Luís. **Perfil do aglomerado urbano da ilha de São Luís.** Síntese. São Luís, 1983.
- MAREGGI, Marco. **Le Politiche Temporalì Urbane in Italia.** Firenze, ALINEA editrice s.r.l., 2000
- MARQUES, Cesar Augusto. **Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão.** Cia Editora Fon-Fon e Seleta, Rio de Janeiro. Mar./970.
- MASCARÓ, Juan Luís. **Desenho urbano e custos de urbanização.** Porto Alegre: D.C.
- MASSIORINI, Manfredo. **Ver pelo desenho.** Livraria Martins Fontes Editora Ltda. 1982.
- MAUSBACH, Hans. **Introduccion al Urbanismo.** Barcelona, Editorial Gustavo Gili, S.A., 1971.

- MENEZE, Claudino Luiz. **Desenvolvimento urbano e meio Ambiente - a experiência de Curitiba.** São Paulo: Papirus, 1996.
- MILARÉ, Êdis e BENJAMIN, Antonio Herman V. **Estudo Prévio de Impacto Ambiental.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 1993.
- MONTEIRO, Ana Cláudia Cardoso. **Estudo de configuração urbana - subsídios para a revitalização do bairro do Reduto – Belém –Pa.** Dissertação de Mestrado. Brasília, 1994.
- MONTEIRO, Patrícia Mendes Maya. **Espaços livres públicos de São Cristóvão: padrões espaciais e sociais.** Dissertação de Mestrado: UFRJ, 1998.
- MOTA, Suetônio. **Urbanização e Meio Ambiente.** Rio de Janeiro: ABES, 1999.
- MOTTA, Flávio Lichtenfels. **Roberto Burle Marx e a nova visão da paisagem.** São Paulo: Nobel, 1983.
- MUMFORD, Lewis . **The City in History.** New York, Harcourt, Brace&World Inc., 1961.
- NETO, A. Delorenzo. **A reorganização das áreas metropolitanas.** São Paulo: Pioneira, 1972.
- NETO, Hermes da Fonseca. **Projeto de urbanização do Aterro do Bacanga.** Relatório do Projeto. v.2-A – PRODETUR – MA, 1998.
- OLIVEIRA, Marília Luiza Peluso de. **O mercado imobiliário urbano na periferia do Distrito Federal: estudo de caso – A Cidade Ocidental.** Dissertação de Mestrado. Brasília, 1983.
- ORNSTEIN, Sheila, GILDA, Bruna, e ROMÉRIO, Marcelo. **Ambiente Construído & Comportamento.** São Paulo: Studio Nobel, 1995.
- ORNSTEIN, Sheila. **Avaliação pós-ocupação do ambiente construído.** São Paulo: Stúdio Nobel, 1992.
- PEIXOTO, Nelson Brissac, **Paisagens Urbanas.** São Paulo: Editora do SENAC: São Paulo, 1996.
- PEREIRA, Epitácio Cafeteira Afonso. **Reviver.** Brasília, Senado Federal, Centro Gráfico, 1994.
- PEREIRA, Luz Valente. **A leitura da imagem de uma área urbana como preparação para o planejamento/Ação da sua reabilitação.** Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil, 1996.
- PEREIRA, Paulo César Xavier. **Espaço, Técnica e Construção.** São Paulo: Nobel, 1988
- RATICLIFF, Richard U. **The dynamics of efficiency in the locational distribution of urban activities. In: Readings in urban Geography.** The University of Chicago Press, Chicago, 1959.
- REISSMAN, L. **El proceso urbano.** Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A., 1970.
- RIBEIRO, Ana Rita Sá Carneiro. **The relationship between urban park design, functions and uses. A case study in Recife , Brazil.** Oxford: Oxford Brookers University, 1996. (Tese de Doutorado)
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiros, e PECHMAN, Robert. **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.
- RIO, Vicente del e OLIVEIRA, Lí via de. **Percepção ambiental.** São Paulo: Stúdio Nobel, 1999.
- RIO, Vicente del. **Introdução ao desenho urbano.** São Paulo: Pini, 1990.

- ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SÃO PAULO. PAISAGEM e Ambiente: Ensaios. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: FAU, 1997.
- SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.
- SANTOS, Milton e SOUZA, Maria Adélia de (Org.). **O Espaço Interdisciplinar**. São Paulo, Nobel, 1986.
- SANTOS, Milton. **A cidade nos países desenvolvidos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira S.A., 1965.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo, Hucitec, 1996.
- SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997.
- SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1998.
- SCHNORE, Leo F. **The City as a Social Organism. In: Internal Structure of the City: Readings on Space and Environment**, Toronto: Oxford University Press, 1971.
- SEABRA, Giovanni de Farias. **Pesquisa científica: o método em questão**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2001.
- SILVA, Elisângela Aparecida Machado da. **Análise e avaliação dos impactos dos terminais de integração de passageiros no espaço urbano: estudo de caso em Uberlândia – MG**. Dissertação de Mestrado, Brasília, UnB, 1999.
- SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **Vida Nova para o Centro da Cidade**. 1995 (mimeo)
- SOJA, Edward. The socio-spatial dialectic. **Annals of the Association of American Geographers**, 70 (2): jun./1980.
- SOUZA, Alex Oliveira. **Patrimônio de São Luís : Um Estudo sobre a Sustentabilidade do Processo de Conservação do Patrimônio Cultural Edificado**. Dissertação de Mestrado, Recife, UFPE, 1999.
- SPREIREGEN, P. D. **Compêndio de arquitetura urbana**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1971.
- SUERTEGARAY, Dirce M.A e BASSO, Luís Albert, e VERDUM, Roberto. **Ambiente e Lugar no Urbano – A Grande Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed.da Universidade/ UFRGS, 2000.
- THIOLLENT, Michel. **Metodologia da Pesquisa-Ação**. São Paulo, Cortez: Autores Associados.
- VALENTE PEREIRA, Luz. **A leitura da imagem de uma área urbana como preparação para o planejamento/ ação da sua reabilitação**. Lisboa : LNEC, 1996.
- VERÍSSIMO, Francisco Salvador, e BITTAR, William Seba Mallman, e ALVARES, José Maurício Saldanha. **Vida urbana: a evolução do cotidiano da cidade brasileira**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2001.
- VILLAÇA, Flávio. **O espaço intra-urbano**. [s.d./ s.ed.], [19...]
- WENER, Richard. **Advances in evolution of the built environment**. In: EDRA Environmental Design Research Association. Proceedings (19). Washington, EDRA, 1988.

APÊNDICES

APÊNDICE 1 - Modelo de questionários para os usuários

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO URBANO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

QUESTIONÁRIO – IDENTIFICAÇÃO DOS USUÁRIOS / ATERRO

Nome :.....Sexo () M () F

Profissão.....

Data :/...../.....

Hora :.....

Localização do Entrevistado.....()

1 - mercado do peixe 2 - feira 3 - terminal de integração 4 - terminal hidroviário

5- campo de futebol 6 - área pavimentada 7 – bar 8- posto de gasolina

9 – área de atracação do Canal do Portinho 10 – Parada de Ônibus

A) Idade :

() 13- 18 anos () 18-30 anos () 30-60 anos () mais de 60anos

B) Escolaridade :

() 1º grau () analfabeto () alfabetizados () 2º grau () 3º grau

Se incompleto assinalar : ()

C) Reside :

() Centro Histórico () Bairros Vizinhos () Bairros Distantes () em outra cidade

Bairro.....

D) Tempo de Moradia:

() Mais de 30 anos () 28 - 30 anos () 13 – 28 anos () menos de 13 anos

* fatos cronológicos: construção da ponte (1970), anel viário(1973) e Aterro(1988)

E) Efetua suas compras no bairro que reside :

() sim () não

F) Exerce suas atividades de trabalho no bairro que reside :

() sim () não

G) Frequenta a área para:

H) Com a frequência (semanal) de :

() trabalho ----- () 1-2 () 3-4 () 5-6 () finais de semana

() lazer/ esporte ----- () 1-2 () 3-4 () 5-6 () finais de semana

- estacionamento 1-2 3-4 5-6 finais de semana
- compras no mercado- do –peixe ----- 1-2 3-4 5-6 finais de semana
- compras na feira ----- 1-2 3-4 5-6 finais de semana
- transporte – terminal de integração----- 1-2 3-4 5-6 finais de semana
- transporte – terminal hidroviário ----- 1-2 3-4 5-6 finais de semana
- atracação de embarcação----- 1-2 3-4 5-6 finais de semana
- outros ----- 1-2 3-4 5-6 finais de semana

I) No horário de: escolher o(s) de maior(es) frequência(s):

- Manhã Tarde Noite Madrugada

J) Utiliza a área do Aterro para complementar alguma atividade que desenvolve na área do Centro Histórico ?

- Sim Não

K) Permanece nela para a realização de suas atividades:

- Menos de 01 hora entre 01 e 02 horas entre 02 e 04 horas mais de 04 horas

L) Você possui condução própria ?

- Sim Não

M) Desloca-se para o Aterro de :

- ônibus carro particular lotação taxi a pé carroça barco

N) Aponte algumas deficiências na infra-estrutura do aterro :

- Arborização mobiliário urbano Tratamento dos Pavimentos Drenagem
 Iluminação Bares Banheiros parque infantil área para prática esportiva
 Segurança Limpeza Pública outros

O) Em relação aos aspectos perguntados, existe alguma complementação que você gostaria de acrescentar:

.....

Apêndice 2 – Modelo das entrevistas

Pesquisa : Potencial de integração de uma área periférica ao centro histórico : o caso do Aterro do Bacanga em São Luís-MA

PESQUISADOR : Hermes Fonseca

A) Dados Pessoais:

- a.1- Nome:
- a.2- Formação Profissional:
- a.3- Órgão / Trabalho:
- a.4- Cargo / Função:

B) Em relação a IMPLANTAÇÃO do Aterro do Bacanga

- b.1- Quais foram as principais intenções da sua construção ?
- b.2- Quais os principais problemas resultantes da sua implantação ?
- b.3 – Quais as potencialidades de uso que a área oferece?

C) Considerando o Programa de Preservação e Revitalização desenvolvidos na área tombada, como você avalia as perspectivas de investimentos para o Aterro do Bacanga?

D) De que forma a lei federal de preservação do patrimônio histórico, ao proibir qualquer edificação nas áreas vizinhas de área tombada, que impeçam a visibilidade do acervo histórico, desfavorece qualquer política de investimentos e influencia no desenvolvimento do Aterro do Bacanga ?

E) Que medidas podem ser tomadas para melhorar e integrar o Aterro do Bacanga ao sítio histórico ?

F) Quais as atividades que mais se beneficiaram e as que mais se prejudicaram com a construção do Aterro do Bacanga?

G) Qual sua opinião sobre as edificações e os usos implantados na área do Aterro do Bacanga?

H) Qual seria a forma de incentivar a melhoria da infra-estrutura, com a participação de investimentos públicos e privados na área do Aterro do Bacanga?

I) Considerando a perspectiva de aplicação do conceito de Conservação Urbana Integrada , que tem como objetivo garantir o desenvolvimento sustentável, pela manutenção das

estruturas físicas e sociais, integrando-as com novos uso e funções, como você analisa a introdução de novas atividades na área do Bacanga, com diversidades de usos que possam garantir este objetivo ?

J) Dentro da sua esfera administrativa de atuação, e sob a perspectiva de um planejamento estratégico para o Aterro do Bacanga, quais são as recomendações para futuras intervenções na área?

Perguntas específicas:

IPHAN

- Quais são os critérios técnicos que poderiam ser adotados, à luz da lei federal de proteção do patrimônio histórico, que possam favorecer a integração do Aterro com o centro histórico ?
- A construção do Aterro do Bacanga e as edificações instaladas tiveram posições contrárias por parte do IPHAN, comente estes fatos?
- Qual o posicionamento do IPHAN acerca das potencialidades de uso que a área oferece ? Caso exista algum estudo sobre a área, comente.

GOVERNO DO ESTADO/ ARQUITETA

- Quais foram as justificativas técnico/urbanísticas que antecederam cada momento de planejamento para o Aterro do Bacanga, inclusive o objetivo inicial, de criar um parque para a cidade?
- Quais foram os critérios adotados para integrar a área com a cidade?

GOVERNO DO ESTADO/MUNICÍPIO

- A feira-livre funciona afastada das instalações do mercado-do-peixe, inviabilizando a integração dos usos, e alguns feirantes reclamam de uma proteção (cobertura), semelhante a do mercado –do -peixe. Existem estudos para melhoria das instalações e nova localização para a feira-livre ?
- O terminal de integração é responsável por um fluxo muito grande de pessoas, entretanto, pelos dados levantados, a maioria dos transeuntes não desembarcam na área. Nas grandes cidades, estas áreas de integração de transportes costumam atrair diversas atividades comerciais e de entretenimento, face o grande fluxo de pessoas. O que poderia ser feito, à nível do poder público, que estimulasse o desembarque destes passageiros com o surgimento de novos pontos de atração na área do Aterro do Bacanga?
- Um dos problemas do centro histórico é a falta de estacionamento, e existe uma área projetada para este fim no Aterro do Bacanga, atualmente sub-utilizada . Existe alguma proposta que viabilize este uso?

Apêndice 3– Tabulação dos dados da pesquisa

Entrevistados/ grupos de atividades(uso)

<i>Discriminação</i>	<i>Nº de Pesquisados</i>	<i>%</i>
<i>Mercado do peixe</i>	<i>37</i>	<i>16,67</i>
<i>Feira Livre</i>	<i>23</i>	<i>10,36</i>
<i>Terminal de Integração</i>	<i>52</i>	<i>23,42</i>
<i>Terminal Hidroviário</i>	<i>36</i>	<i>16,22</i>
<i>Campo de Futebol</i>	<i>02</i>	<i>0,90</i>
<i>Área pavimentada</i>	<i>02</i>	<i>0,90</i>
<i>Posto de taxi</i>	<i>03</i>	<i>1,35</i>
<i>Bar</i>	<i>04</i>	<i>1,80</i>
<i>Posto de Gasolina</i>	<i>10</i>	<i>4,50</i>
<i>Área de Atracação do Canal</i>	<i>04</i>	<i>1,80</i>
<i>Parada de ônibus – 1</i>	<i>16</i>	<i>7,21</i>
<i>Parada de ônibus – 2</i>	<i>15</i>	<i>6,76</i>
<i>Parada de ônibus – 3</i>	<i>18</i>	<i>8,11</i>
<i>TOTAL ENTREVISTADOS</i>	<i>222</i>	<i>100</i>

Resultados da pesquisa

As tabelas a seguir apresentam dados obtidos na aplicação dos questionários, definindo o perfil dos usuários/a atividades e as perspectivas individuais para a área.

Idade dos pesquisados

<i>Discriminação</i>	<i>Nº de Pesquisados</i>	<i>%</i>
<i>De 13 a 18 anos</i>	<i>15</i>	<i>6,76</i>
<i>De 18 a 30 anos</i>	<i>92</i>	<i>41,44</i>
<i>de 30 a 60 anos</i>	<i>108</i>	<i>48,65</i>
<i>mais de 60 anos</i>	<i>07</i>	<i>3,15</i>
<i>Total</i>	<i>222</i>	<i>100</i>

Escolaridade dos pesquisados

<i>Discriminação</i>	<i>Nº de Pesquisados</i>	<i>%</i>
<i>1º grau</i>	<i>92</i>	<i>41,44</i>
<i>Analfabeto</i>	<i>01</i>	<i>0,45</i>
<i>Alfabetizados</i>	<i>19</i>	<i>8,56</i>
<i>2º grau</i>	<i>73</i>	<i>32,88</i>
<i>3º grau</i>	<i>37</i>	<i>16,67</i>
<i>Total</i>	<i>222</i>	<i>100</i>

Onde residem os pesquisados

<i>Discriminação</i>	<i>Nº de Pesquisados</i>	<i>%</i>
<i>Centro Histórico</i>	<i>18</i>	<i>8,11</i>
<i>Bairros vizinhos</i>	<i>67</i>	<i>30,18</i>
<i>Bairros distantes</i>	<i>107</i>	<i>48,20</i>
<i>Outra cidade</i>	<i>30</i>	<i>13,51</i>
<i>Total</i>	<i>222</i>	<i>100</i>

Tempo de moradia

<i>Discriminação</i>	<i>Nº de Pesquisados</i>	<i>%</i>
<i>Mais de 30 anos*</i>	<i>11</i>	<i>5,73</i>
<i>28-30 anos*</i>	<i>11</i>	<i>5,73</i>
<i>13-28 anos*</i>	<i>65</i>	<i>33,85</i>
<i>Menos de 13 anos*</i>	<i>105</i>	<i>54,69</i>
<i>Total</i>	<i>192**</i>	<i>100</i>

* fatos cronológicos : construção da ponte (1970); anel viário (1973) e Aterro(1988)

** o número de entrevistados não corresponde ao total, por não interessar os dados dos que moram em outra cidade

Efetua compras no bairro que reside?

<i>Discriminação</i>	<i>Nº de Pesquisados</i>	<i>%</i>
<i>Sim</i>	<i>142</i>	<i>63,96</i>
<i>Não</i>	<i>80</i>	<i>36,04</i>
<i>Total</i>	<i>222</i>	<i>100</i>

Exerce suas atividades de trabalho no bairro que reside?

<i>Discriminação</i>	<i>Nº de Pesquisados</i>	<i>%</i>
<i>Sim</i>	<i>46</i>	<i>20,72</i>
<i>Não</i>	<i>176</i>	<i>79,28</i>
<i>Total</i>	<i>222</i>	<i>100</i>

* os dados neste quadro não representa a quantidade de entrevistados, podendo a mesma pessoa exercer várias atividades na área; o percentual apresentado é para verificar a relação de importância/ocorrência da atividade em função das outras realizadas na área.

Frequenta a área do Aterro para:

<i>Discriminação</i>	<i>Nº de ocorrências citadas</i>	<i>%</i>
<i>Trabalho</i>	<i>101</i>	<i>25,31</i>
<i>Lazer/esporte</i>	<i>46</i>	<i>11,53</i>
<i>Estacionamento</i>	<i>–</i>	<i>–</i>
<i>Compras (Mercado do peixe)</i>	<i>59</i>	<i>14,79</i>
<i>Compras (Feira livre)</i>	<i>49</i>	<i>12,28</i>
<i>Transporte–Terminal Integração</i>	<i>97</i>	<i>24,31</i>
<i>Transporte</i>		
<i>Terminal Hidroviário</i>	<i>23</i>	<i>5,76</i>
<i>Atracação de Embarcação</i>	<i>02</i>	<i>0,50</i>
<i>Outros / raramente</i>	<i>22</i>	<i>5,51</i>
<i>Total</i>	<i>399</i>	<i>100</i>

Horário de maior frequência

<i>Discriminação</i>	<i>Nº de Pesquisados</i>	<i>%</i>
<i>Manhã</i>	73	35,09
<i>Tarde</i>	25	12,02
<i>Noite</i>	03	1,44
<i>Dois períodos</i>	107	51,44
<i>Madrugada</i>	–	–
Total	208	100

Utiliza a área do Aterro para complementar alguma atividade que desenvolve na área do Centro Histórico?

<i>Discriminação</i>	<i>Nº de Pesquisados</i>	<i>%</i>
<i>Sim</i>	18	8,29
<i>Não</i>	199	91,71
Total	217	100

Permanece nela para a realização de suas atividades?

<i>Discriminação</i>	<i>Nº de Pesquisados</i>	<i>%</i>
<i>Menos de uma hora</i>	77	34,69
<i>Entre 01 e 02 horas</i>	39	17,57
<i>Entre 02 e 04 horas</i>	11	4,95
<i>Mais de 04 horas</i>	95	42,79
Total	222	100

Possui condução própria?

Discriminação	Nº de Pesquisados	%
<i>Sim</i>	37	16,66
<i>Não</i>	185	83,33
Total	222	100

Desloca-se para o aterro de:

Discriminação	Nº de Pesquisados	%
<i>Ônibus</i>	159	71,62
<i>Carro particular</i>	18	8,11
<i>Lotação</i>	12	5,41
<i>Táxi</i>	04	1,80
<i>A pé</i>	18	8,11
<i>Carroça</i>		
<i>Barco</i>	11	4,95
Total	222	100

* os valores não correspondem ao número de entrevistados, mas a quantidade de vezes que o problema foi relacionado, podendo um entrevistado relacionar vários no mesmo questionário; o percentual neste caso é para relacionar o grau de destaque do referido problema dentro da totalidade de todos apresentados.

Algumas deficiências apontadas na infra-estrutura do Aterro

Discriminação	Nº de vezes apontadas	%
<i>Arborização</i>	82	13,66
<i>Mobiliário Urbano</i>	05	0,83
<i>Tratamento dos pavimentos</i>	02	0,33
<i>Drenagem</i>	07	1,16
<i>Iluminação</i>	105	17,5
<i>Bares</i>	20	3,33
<i>Banheiros</i>	29	4,83
<i>Parque Infantil</i>	20	3,33
<i>Área para prática esportiva</i>	43	7,16
<i>Segurança</i>	175	29,16
<i>Limpeza pública</i>	112	18,66
Total	600	100

ANEXOS

Art. 16 - No caso de extravio ou furto de qualquer objeto tombado, o respectivo proprietário deverá dar conhecimento do fato ao Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, dentro do prazo de cinco dias, sob pena de multa de dez por cento sobre o valor da coisa.

Art. 17 - As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum, ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado.

Parágrafo único. Tratando-se de bens pertencentes à União, aos Estados ou aos Municípios, a autoridade responsável pela infração do presente artigo incorrerá pessoalmente na multa.

Art. 18 - Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso multa de cinquenta por cento do valor do mesmo objeto.

Art. 19 - O proprietário de coisa tombada, que não dispuser de recursos para proceder às obras de conservação e reparação que a mesma requerer, levará ao conhecimento do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional a necessidade das mencionadas obras, sob pena de multa correspondendo ao dobro da importância em que for avaliado o dano sofrido pela mesma coisa.

§ 1^o - Recebida a comunicação, e consideradas necessárias as obras, o diretor do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional mandará executá-las, a expensas da União, devendo as mesmas ser iniciadas dentro do prazo de seis meses, ou providenciará para que seja feita a desapropriação da coisa.

§ 2^o - À falta de qualquer das providências previstas no parágrafo anterior, poderá o proprietário requerer que seja cancelado o tombamento da coisa.

§ 3^o - Uma vez que verifique haver urgência na realização de obras e conservação ou reparação em qualquer coisa tombada, poderá o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional tomar a iniciativa de projetá-las e executá-las, a expensas da União, independentemente da comunicação a que alude este artigo, por parte do proprietário.

Art. 20 - As coisas tombadas ficam sujeitas à vigilância permanente do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que poderá inspecioná-las sempre que for julgado conveniente, não podendo os respectivos proprietários ou responsáveis criar obstáculos à inspeção, sob pena de multa de cem mil réis, elevada ao dobro em caso de reincidência.

Anexo 2 - Parecer técnico para o Aterro Hidráulico - DPU

Ministério da Fazenda
Serviço do Patrimônio da União
Delegacia no Estado do Maranhão

Processo nº 10388-001269/88-93
Interessado: Governo do Estado do Maranhão.
Assunto: Autorização de aterro hidráulico e a cessão sob o regime de aforamento do acréscido resultante, situado na Barragem do Bacanga, São Luís- Maranhão.
Fundamento Legal: Decreto-Lei 178, de 16 de fevereiro de 1967.

O Governo do Estado do Maranhão, com vistas a executar os serviços de aterro hidráulico, objeto do Complexo Hidroviário do Bacanga compreendendo a faixa situada entre o atual Terminal Hidroviário (Portinho) e a Barragem do Bacanga com 1600 m de comprimento, largura variável de 100m a 600m, nesta cidade, requer autorização para a execução do aterro bem como promover o aforamento do acréscido resultante, com base no Decreto-Lei nº 178/67.

Para instruir o processo, o interessado juntou, com base na Instrução Normativa nº 01/86 os seguintes documentos:

- 1 - Parecer da Secretaria das Minas, Energia e Meio Ambiente-SNEMA (fls 04/74/75);
- 2 - Parecer da PORTOBRÁS (fls 06/11);
- 3 - Planejamento dos trabalhos para execução do projeto (fls 12/55);
- 4 - Planejamento dos trabalhos topográficos (fls 56/61).

Em fase de tramitação do processo nesta Delegacia, foram juntados os seguintes documentos:

- 1 - Ofício nº 208/88, de 12/07/88, do Procurador da República, às fls 25/07/88, desta Delegacia às fls. 71.
- 2 - Em resposta ao supracitado ofício, foi anexado o ofício 038 /88, de 25/07/88, desta Delegacia às fls. 71.


Considerando que o objetivo do aterro é permitir o aproveitamento de áreas para meras atividades urbanas, principalmente a construção de novo terminal de embarcações e que sua finalidade é social e sem fins lucrativos, conforme evidenciado no projeto apresentado às fls 12/55 e Ofício nº 137/88-CG, anexo fls 73.

Considerando tudo o mais que do processo consta, somos pelo acolhimento da pretensão do postulante, nos termos do art. 19 do Decreto-Lei nº 178, de 16 de fevereiro de 1967, ou seja, a cessão gratuita, com isenção do pagamento de foro, sob regime de aforamento, da área resultante do referido aterro.

À Consideração do Sr. Diretor-Geral do SPU

Serviço do Patrimônio da União
Delegacia no Estado do Maranhão
Em 20/09/88
Marta Sampaio
Marta de Jesus U. de Vasconcelos
Diretora Substituta

Anexo 3 - Parecer técnico para o Aterro Hidráulico – INPH

 **MT-EMPRESA DE PORTOS DO BRASIL S.A. - PORTOBRÁS**
INSTITUTO DE PESQUISAS HIDROVIÁRIAS - INPH

2. ANÁLISE DA OBRA

A obra consistirá basicamente na execução de um aterro hidráulico, confinado por uma contenção em muro de concreto executado pelo processo de "terra armada".

O aterro hidráulico será implantado sobre a margem direita do rio Bacanga na área fronteira ao Centro Histórico de São Luiz, entre a Barragem do Bacanga e o atual Terminal Hidroviário, abrangendo uma faixa de cerca de 1600m de extensão e de 100 a 600m de largura.

Considerando as condições precárias de suporte do solo na área onde serão executados os aterros, estão previstas providências cautelares no lançamento do aterro que impeçam a rutura do solo, bem como troca de solos. O material do aterro será retirado do Banco de Areia do Minerva e do Lago do Bacanga.

O objetivo do aterro será a integração da área ao complexo urbano de São Luiz, permitindo o seu aproveitamento para inúmeras atividades urbanas, notadamente a construção de novo terminal de embarcações.





As obras de contenção estão previstas para resistir às oscilações diárias das marés - em torno de 6,0m - bem como das ondas existentes no local.

Deve-se enfatizar que o projeto está bem elaborado e é minucioso no planejamento do aterro hidráulico, prevendo e superando os problemas geotécnicos que possam existir.

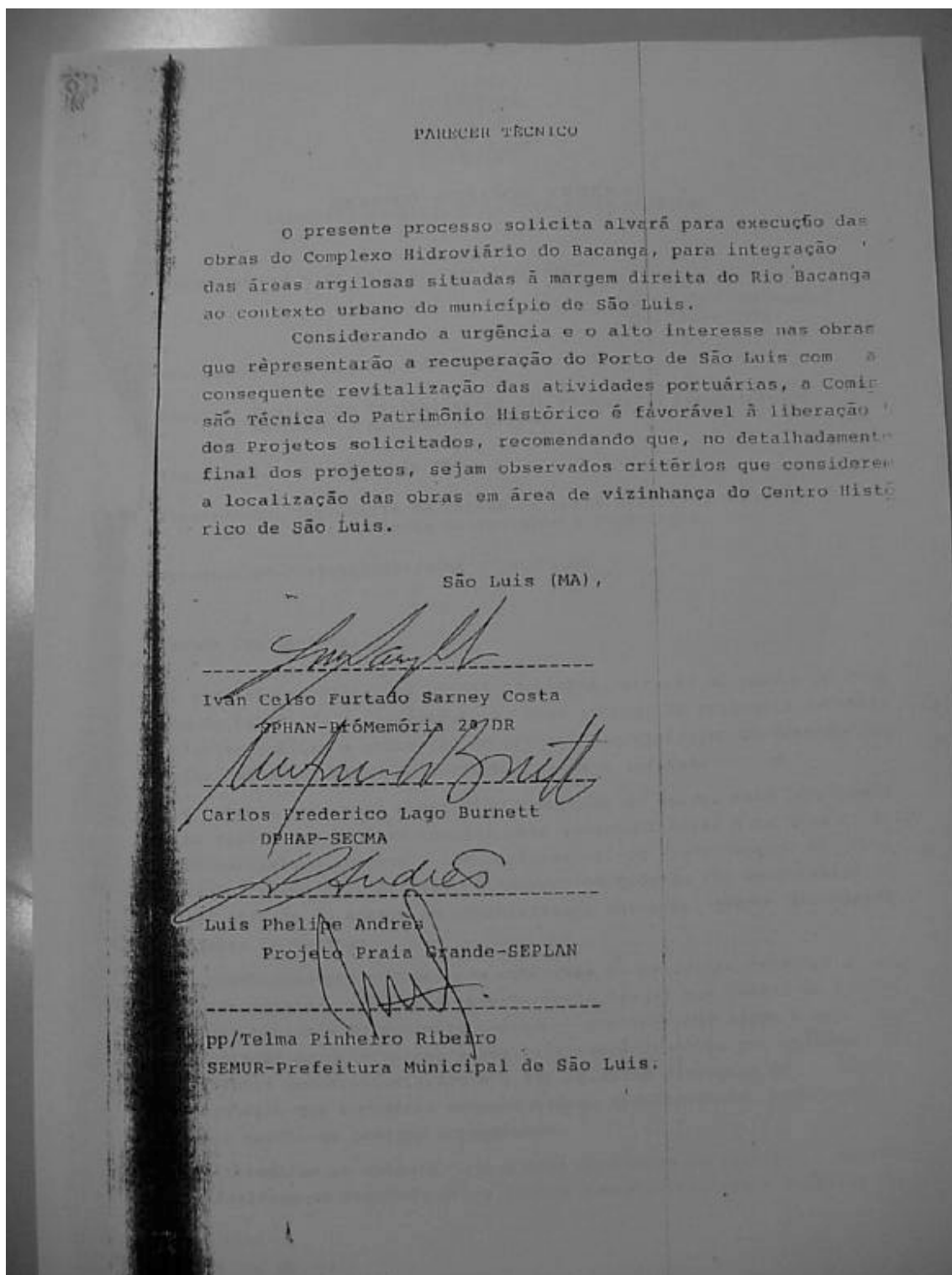
O projeto prevê ainda a execução de obras de drenagem e estabelece que o aterro seja feito em partes isoladas e confinadas em células retangulares.

Quanto ao projeto, no que diz respeito à parte hidráulica e aos aspectos hidroviários não se verifica impedimento à execução da obra.


Não há também interferência com nenhuma obra prevista da PORTOBRÁS.

DIATEC EXECUTADO					FEV/88 DATA	11/88 INPH	300/01 CÓDIGO	3/5 PÁG.
---------------------	---	---	---	---	----------------	---------------	------------------	-------------

Anexo 4 - Parecer técnico para o Aterro Hidroviário do Bacanga – Comissão Técnica
do Patrimônio Histórico



Anexo 5 – Informação técnica para o Mercado do Peixe – IPHAN


SERVICO PÚBLICO FEDERAL
INSTITUTO BRASILEIRO DO PATRIMÔNIO CULTURAL

INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº 013/94-DT3ºCR/IBPC

São Luís - Maranhão
Em, 19.04.1994

Ao: Coordenador Regional da 3ºCR/IBPC

Assunto: Projeto de Revitalização das Atividades Pesqueiras do Portinho - Mercado de Peixes

End.: Portinho - São Luís/MA

Interessado: Secretaria de Estado de Infra-Estrutura - SINFRA
Coordenadoria de Projetos e Tecnologia

Processo nº 01494000037/94-86 - 3ºCR/IBPC

Senhor Coordenador,

Em resposta ao Ofício nº 056/94-GS/SINFRA, através do qual o Secretário de Estado da Infra-Estrutura, Engº Astrogildo Fraguilha Quental, solicita análise e aprovação do projeto arquitetônico do Mercado do Peixe, sito no bairro do Portinho, temos a informar:

- O terreno onde será construído o Mercado do Peixe, está localizado na vizinhança da área tombada pelo governo federal e na Zona de Preservação Histórica - ZPH conforme Lei do Plano Diretor do Município, seção XVI, Art.68. O terreno em questão foi conquistado ao mar através de aterro em administração anterior, sendo denominado Aterro do Bacanga.
- A construção pretendida, com cobertura em estrutura espacial e altura reduzida, não causa interferência visual que impeça ou reduza a visibilidade do conjunto tombado. Considerando ainda a sua implantação em cota baixa, a sua vizinhança composta por imóveis já bastante descaracterizados e a sua relativa distância do núcleo histórico que apresenta homogeneidade arquitetônica, nada temos a opor quanto ao projeto apresentado.

Vale ressaltar no entanto, que a área do Aterro do Bacanga deverá ser devidamente estudada pelos órgãos competentes, com o objetivo de

de aind.
em 20.04.94
[assinatura]

...

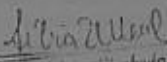


SERVICO PUBLICO FEDERAL
INSTITUTO BRASILEIRO DO PATRIMONIO CULTURAL

(cont. Inf. Téc. nº 013/94)


disciplinar a sua ocupação, evitando desta forma intervenções pontuais que venham a prejudicar a ambiência do Conjunto Tombado e da cidade como um todo.

Atenciosamente,


Arq.º Wilson Machado Reis
Chefe Divisão Técnica
IBPC / 3.ª CR

Anexo 6 – Informação técnica para alargamento da Beira-Mar - IPHAN

MINISTÉRIO DA CULTURA

 INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

3ª Superintendência Regional

6

Informação Técnica nº 010/2001-DT/3ªSR/IPHAN

São Luís - MA
Em, 26/01/2001

À: Superintendente Regional da 3ª SR/IPHAN
Assunto: URBANIZAÇÃO- Estabilização e Alargamento da Avenida Beira Mar
Endereço: Av. Beira Mar - Centro - São Luís/MA
Interessado: Governo do Estado do Maranhão / Gerência de São Luís/MA.
Processo nº 01494.000008/2001-13

Prezada Senhora,

A proposta ora apresentada pela Gerência de São Luís, trata da solicitação de análise prévia para construção de uma pista de rolamento de veículos provida de áreas verdes e calçadas para pedestre, paralela a Av. Beira Mar (anel de contorno), localizada no Centro Histórico de São Luís. O espaço urbano em questão, onde é pretendida a implantação da referida pista de rolamento de veículos, é parte integrante:

- do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de São Luís, tombado pelo Governo Federal através do Processo nº 454-T-57, inscrito sob o nº 64 no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e, sob o nº 513 no Livro do Tombo das Belas Artes, conforme Decreto - Lei Federal nº 25 de 30 de Novembro de 1937;
- da área inscrita como Patrimônio Mundial pela UNESCO em 05 de Dezembro de 1997;
- do Conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico do Centro Urbano de São Luís, tombado pelo próprio Governo do Estado do Maranhão através do Decreto Estadual nº 10.089 de 06 de março de 1936 e ainda;
- da área de marinha.

A intervenção proposta no projeto apresentado para análise prévia e parecer desta 3ª SR/IPHAN, não é adequada sob o ponto de vista histórico / paisagístico e, não apresenta subsídios necessários a uma análise criteriosa sob o ponto de vista técnico / funcional pois, carece de diagnóstico, onde se tenha bem caracterizado o problema da instabilidade apontado pelo proponente, subsídio esse indispensável à elaboração de possíveis propostas de intervenção, que visem equacionar o problema detectado por essa Gerência, sem contudo desfigurar a ambiência histórica pelo qual, esse trecho urbano foi reconhecido como patrimônio histórico, arquitetônico e paisagístico, tanto à nível estadual, federal e mundial.

Diante do exposto e, considerando as informações históricas em documento anexo a esta informação técnica, recomenda-se que a proposta ora encaminhada, seja reavaliada, respeitando os aspectos histórico e paisagístico, a preservação do "skyline" e da fisiografia da área reconhecida como patrimônio da humanidade, buscando solução técnica para estabilização e consolidação da estrutura física e arquitetônica do bem em questão.

[Handwritten signature]

Continuação da Informação Técnica nº 010/2001-DI/3ºSR/IPHAN

Ressaltamos ainda, que nenhuma das propostas apresentadas são passíveis de aprovação sob o ponto de vista legal, histórico, paisagístico e funcional da área, uma vez, que a primeira proposta sugere a demolição do baluarte construído em 1612, e sua reconstrução avançando sobre o mar, descaracterizando o monumento em questão. A segunda proposta, mantém o baluarte em seu local original, mas ao longo deste e de todo o Cais da Sagração, constrói um aterro contendo pista de rolamento, canteiros, calçadas etc., mutilando completamente a fisiografia da área tombada. Ambas propostas contrariam o Decreto Federal nº 25 de 30 de novembro de 1937, no que tange ao artigo 17 e 18 aqui transcritos:

-Artigo 17 - "...As coisas tombadas não poderão em caso nenhum, ser destruídas, demolidas ou mutiladas..." e


-Artigo 18 - "...não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela se colocar anúncios ou cartazes.


Observamos ainda, que as duas propostas inviabilizam a perfeita utilização do terminal fluvial recentemente inaugurado pelo Governo do Estado do Maranhão.

Na oportunidade, diante do exposto e considerando o problema de estabilidade da Av. Beira Mar, cabe apenas a apresentação de uma proposta de estabilização e consolidação, após estudo minucioso e apresentação de diagnóstico do problema identificado por esta Gerência de São Luís:

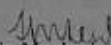
É o nosso parecer, que submetemos a vossa apreciação.

Atenciosamente,


Stella Régina Soares de Brito
Chefe da Divisão Técnica
3ºSR/IPHAN


Kátia Santos Bogéa
Historiadora
3ºSR/IPHAN

De Acordo:


Sílvia Machado Leal
Superintendente Regional
3ºSR/IPHAN

Anexo 7- Parecer técnico para o Terminal Praia Grande – IPHAN

MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
3ª COORDENAÇÃO REGIONAL

Projeto para o Terminal de Integração Praia Grande
Parecer Técnico

O presente parecer define os condicionantes para a autorização de obras e serviços a serem propostos para implantação na área denominada "Aterro do Bacanga", assim como para as áreas adjacentes, dentro do perímetro de tombamento federal pelo Decreto-Lei nº 25, de 30/11/37.

1. No livro O Estado na Preservação de Bens Culturais, Sônia Rabello de Castro escreve: "O artigo 17 do Decreto-Lei 25/37 é o que especifica a obrigação de não danificar o bem tombado, ao dispor que:

Art. 17 - As coisa tombadas não poderão, em caso nenhum ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado."

E adiante: "...o tombamento do conjunto não se dá pelo valor cultural individualizado de cada parte, mas pelo que elas representam no seu conjunto: é a soma de valores individuais, vistos na sua globalidade;... Eventualmente, alguma parte pode não se adequar ao todo; neste caso, ainda sob os efeitos de tutela do tombamento, o grau de modificação ou alteração que será permitido naquela parte poderá ser maior ou menor, mas sempre de modo a adequa-la à composição do todo. As partes que compõem o todo poderão sofrer interferência em maior ou menor grau, em função indiretamente proporcional à adequação e integração contextual do bem jurídico de que se quer proteger."

Ainda: "Havendo o tombamento do conjunto de coisas, incidirão os efeitos do tombamento sobre todas as suas partes. O ato de tombamento que irá definir o bem a ser protegido não necessitará, portanto, de especificar as partes do todo, desde que determine, de forma clara e precisa, o todo. É o todo, o conjunto das partes, que é o bem inaterial, objeto de tutela do Estado. Desta forma, quando o ato de tombamento determinar o valor do núcleo cultural de uma cidade, especificando os limites físicos do objeto tombado, todos os imóveis inseridos naquele espaço passam a fazer parte do todo tombado, como parte do mesmo... Assim, por exemplo, ao se tomar o núcleo histórico de São Luís, estarão sob tutela do Poder Público os prédios, ruas, a vegetação que adere ao solo, os adereços afixados nos prédios, enfim, a paisagem urbana constituída de imóveis."

2. Para o IPHAN a realidade físico-territorial correspondente ao patrimônio Cultural sob proteção é compreendida como o ambiente urbano, natural e construído, representativo das somas dos períodos históricos de São Luís, desde sua fundação até a atualidade. Isto implica que o Aterro do Bacanga integra o Conjunto Tombado.

3. A proteção legal tem como objetivo maior a própria preservação do objeto do tombamento, ou seja a conservação física, a permanência dos valores culturais (simbólicos,

tradicionais e até místicos), e a plenitude do uso pela população. Desta e dos poderes públicos locais se espera a compreensão, e observância, de que o espaço urbano deva ser compartilhado por inteiro, ainda que indisponível onde é particular.

Os conceitos maiores de organicidade e integração do ambiente urbano, assim como a compreensão de que é necessário contrapor-se à demolição de valores, são instrumentos que devem estar associados ao nosso trabalho, quando apontado para um desenvolvimento urbano equilibrado.

4. A 3ª Coordenação regional do IPHAN considera que o Aterro do Bacanga não é o local mais adequado para a função de Terminal Rodoviário de Integração, ainda que o mesmo seja necessário junto à área central da cidade, considerando a sua interferência sobre o Conjunto Tombado, tendo em vista a inserção de um equipamento de grande porte e grande fluxo de usuários, com reflexos de curto, médio e longo prazos.

O aterro, construído artificialmente, é área acrescida de marinha e Patrimônio da União. Nesse caso, qualquer utilização da área depende de cessão específica do Departamento do Patrimônio da União do Ministério da Fazenda no Maranhão. O DPU exige, para tanto, a autorização prévia dos eventuais projetos pelo IPHAN, logo a autorização desses projetos é "conditio sine qua non" também para uso, gozo e administração do aterro, no todo ou em parte.

Nesse sentido consideramos que o local onde já existe o Terminal da Fonte do Bispo seria melhor indicado para implantação do novo terminal. Isso sem prejuízo da possibilidade de construção de paradas de ônibus diferenciadas, maiores e melhores, ao longo das avenidas que margeiam os Rios Anil e Bacanga.

5. A construção de um terminal no Aterro do Bacanga só será admitido se o planejamento geral do sistema de transporte urbano de São Luís o demonstrar e, nesse caso, serão admitidas apenas as atividades principais do Terminal, suprimidas as suplementares, tendo em conta que nos terminais a permanência de usuários deve ser mínima. Por exemplo, o dimensionamento dos ambientes para administração e sanitários deve ser apenas suficiente para as características do local. Por outro lado, devem ser acrescentados os projetos de paisagismo e acessos pedestres para toda a área de influência do Terminal.

6. Em se tratando de um Terminal de Integração, dentro de um sistema de circulação e transporte coletivo urbano, será necessário explicitar o plano geral desse sistema, tendo em vista que são funções de grande impacto ao ambiente urbano, e, como decorrência desse plano, solicitamos também:

6.1. A apresentação do Programa de Necessidades ou Termo de Referência para o Terminal e área de influência, tendo em vista que deverão constar dos projetos, entre outras, as soluções para os acessos de veículos e de pedestres, para a construção do menor volume arquitetônico possível, para um paisagismo que minore o impacto da construção, etc.

7. Será necessária a apresentação do projeto de paisagismo para toda a área de influência do Terminal.

8. As edificações fechadas serão admitidas somente para funções ou atividades essenciais ou complementares, tais como Instalações Sanitárias públicas, pequenos depósitos, locais para informações e "achados e perdidos", guaritas de segurança e vigilância policial, boxes de venda de bilhetes, e outros não nominados, a critério do IPHAN.

Silva

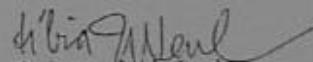
PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS

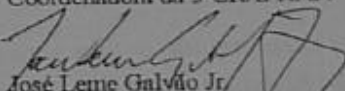
9. A altura máxima para as funções de acesso de ônibus, embarque e desembarque, será a mínima exigida pelo Ministério dos transportes, tendo em vista os padrões industriais das montadoras para veículos urbanos.

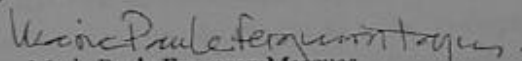
10. Os projetos deverão ser apresentados na íntegra, na forma pelos quais será a obra executada. Qualquer alteração estará sujeita a nova apreciação deste IPHAN. Deverão constar dos projetos as anotações de autoria e responsabilidade técnica.

O presente parecer não esgota ou restringe a possibilidade do IPHAN, a qualquer tempo, ampliar ou detalhar os critérios para exame da matéria, no exercício dos poderes discricionário e de polícia dispostos em lei.

São Luís, 05 de abril de 1995.


Silvia Machado Leal
Coordenadora da 3ª CR/IPHAN


José Leme Galvão Jr.
Representante do DEPROT/IPHAN-Brasília


Maria Paula Ferguson Marques
Chefe da Divisão Técnica da 3ª CR/IPHAN

Anexo 8 – Informação técnica Terminal da Praia Grande – IPHAN



SERVICO PUBLICO FEDERAL
MINISTERIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTORICO E ARTISTICO NACIONAL
3ª COORDENAÇÃO REGIONAL

INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº.108/95/DT/3ªCR

São Luís - Maranhão

Em 12.06.95

Ap: Coordenadora Regional do IPHAN/3ªCR

ASSUNTO: Análise de Projeto Arquitetônico "Terminal da Praia Grande"

ENDEREÇO: Aterro do Bacanga - Praia Grande

INTERESSADO: Prefeitura Municipal de São Luís/Secretaria Municipal de Transportes.

PROCESSO Nº. 01494.000025/95-88

Senhora Coordenadora,

Após entendimento com o engenheiro Paulo Henrique da BRAP Engenharia, em 08/06/95, quando lhe foi transmitido o teor da Informação Técnica nº 105/95/DT/3ªCR; foi encaminhado a esta 3ªCR em 12/06/95 o projeto arquitetônico e paisagístico do Terminal de Integração da Praia Grande, atendendo às solicitações da referida informação. Desta forma informamos que nada temos a opor quanto ao projeto.

Em tempo, lembramos que qualquer alteração estará sujeita à nova apreciação por parte desta CR. Também lembramos que o projeto paisagístico deverá ser executado tão logo possível, de forma a estar finalizado ao término da obra.

Atenciosamente,

Maria Paula Ferguson Marques
Arq. Maria Paula Ferguson Marques
Técnica do IPHAN/3ªCR

Anexo 9 – Informação técnica para o Circo da Cidade – IPHAN

Ministério da Cultura
IPHAN
3ª Superintendência Regional

Informação Técnica: 355/99-DT/3ªSR/IPHAN

São Luis - MA
Em: 19/10/99

08/10/99
19/10/99

Entrada
na função

K. Superintendente Regional
Assunto: Construção
Endereço: Aterro do Bacanga
Interessado: FUNC
Processo: SEMSUR 061/2867/26.08.1999

IPHAN/3ªSR
Processo nº 287/99 - Bacanga
fl. nº
Servidor: S. Machado
Matrícula SIAPE nº 02201/99

Prezada Senhora,

A área em epígrafe está localizada no Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de São Luis, tombado pelo Governo Federal, segundo processo nº 454-T-57, inscrição nº 64 do Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico nº 513 do Livro do Tombo das Belas Artes, de acordo com o Decreto-Lei nº 25 de 30/11/37.

Trata-se de projeto para uma construção adjacente ao Terminal de Integração de Ônibus Urbanos implantado no Aterro do Bacanga. Segundo a planta de situação trata-se de dois módulos. O primeiro, Projeto Circulando, consiste em um "espaço público municipal, coberto, para iniciativas culturais e voltado para produções locais" possuindo área total de 3.892,68 m² (este número não inclui a área verde proposta ao fundo, senão o total seria de 4.495,50 m²). Conforme Memorial Justificativo é composto de:

- Lona elíptica - (local para espetáculos, administração e camarins) 541,65 m²;
- Lona secundária, para venda de CDs, comidas típicas, artesanato, etc;
- Meradia de capataz;
- Dois WCs.

Ao seu lado, o segundo módulo, consiste de outra construção destinada a um Circo Escola/FUMCAS e um prédio de apoio ocupando uma área total de 3.409,92 m² (já incluindo a área verde). Porém, o projeto arquitetônico referente a este segundo conjunto de construções não foi encaminhado.

Temos a informar que a área do Aterro do Bacanga além de estar sob especial proteção do Governo Federal, é segundo a Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - Lei 3.253 de 29/12/92, Área de Preservação da Paisagem. Assim, qualquer proposta de intervenção na mesma deverá contemplar sua vitalidade mantendo-se a integração entre o centro da cidade e o mar. Qualquer intervenção proposta deverá ter de caráter paisagístico (arborização, quadras esportivas, etc). Poderá prever-se área para estacionamento periférico de modo a atender ao Centro, e área para uso múltiplo, para eventos de caráter temporários, tais como: circo e parques de diversões itinerantes. A criação de áreas lazer abertas ao público, reverteria em benefício à cidade, pobre em parques e jardins públicos. Tal intervenção aumentaria não só a qualidade de vida de seus habitantes como tornaria a área do Aterro do Bacanga mais atrativa.

Desta forma somos contrários à aprovação do projeto em pauta.

Atenciosamente,

Maria Paula Fergidon Marques
Maria Paula Fergidon Marques
Técnico I - 3ªSR/IPHAN

S. Machado
19/10/99
S. Machado
Sílvia Machado Leão
Superintendente Regional

Anexo 10 – Tabela da Rede de Linhas Integradas do Terminal da Praia Grande

REDE DE LINHAS INTEGRADA NO TERMINAL DA PRAIA GRANDE

COD	EMPRESA	NOME	LINHAS		FROTA	TOTAL DE PASSAGEIROS			QUANTIDADE DE VIAGENS			HEAD PICO (MINUTOS)	VEIC/TERRA PICO
			COD	NOME		PICO 06 a 08:00hs	FORA DO PICO	DEJA	PICO 6 a 8 hrs	FORA DO PICO	DEJA		
4866	SANTA CLARA / TAPAJOS		013	SANTA CLARA	14	1.781	7.999	9.780	13	90	103	09	07
37	MEN. JESUS DE PRADA		017	CONS. SAO DOMINGO	13	1.038	7.793	9.231	17	92	109	07	09
-	-	-	020	VILA ITAMAR	02	430	2.432	3.111	07	43	50	20	03
-	-	-	026	SAO RAINE INDO ROIOV.	05	377	1.184	1.561	06	35	41	21	03
34	TUMATIATUR		028	RIO DOS CACHORROS	01	144	292	436	02	05	08	00	01
-	-	-	306	RESIDENCIAL PARAISO	05	878	1.118	1.396	12	36	51	31	08
58	R.N. PINTO		308	VILA NOVA	17	1.991	8.320	10.311	62	100	124	04	15
64	SÃO BENEDETO		311	CAMPUS / TERMINAL	02	325	1.835	2.160	09	102	118	07	04
-	-	-	403	CALHAU	09	1.841	6.812	8.653	16	86	100	09	07
-	-	-	404	CERCLAR ANEL VIARRO 1	04	1.018	4.311	5.329	14	42	48	18	03
16	BRISA		408	CALHAU SHOPPING	04	410	1.607	2.017	06	75	86	16	06
19	PIREAR		504	PÃO DE AÇÚCAR	08	867	4.299	5.166	13	72	72	07	09
12	SOLILUB		508	BOF / SÃO FRANCISCO	09	1.038	5.090	6.028	14	120	140	06	10
28	OPONGALVES		601	CORADINHOS MAR	12	2.330	10.036	12.366	20	120	140	08	07
41	SAITON		603	SANTA CRUZ	07	1.520	7.058	8.578	14	85	100	07	09
42	EXPRESSO 1001		609	PARO TIMB / B. JESUS	08	1.378	9.369	8.747	17	113	130	10	06
79	SPULSACAR		701	OLHO D'ÁGUA	10	1.249	4.558	5.807	13	62	72	06	10
42	EXPRESSO 1001		703	SUCENTE-FALHO	14	1.884	7.102	8.986	20	105	123	11	06
38	TCM		804	SOL E MAR	10	1.422	4.840	6.262	12	25	37	09	07
42	VIAGÃO AMBEU		806	COIATRAC IV	12	1.024	7.895	9.519	13	60	73	06	18
-	-	-	908	CERCLAR I	14	4.379	6.052	11.323	26	107	133	06	10
-	-	-	908	TEMATASCESES	13	2.560	8.675	11.235	20	61	81	06	10
	TOTAL EMPRESAS			TOTAL LINHAS	198	31.618	117.478	149.096	320	1.801	1.906	139 min	129