



**SÃO LUIS:
PROPOSTA DE RENOVACÃO
URBANÍSTICA PARA OS BAIRROS
DO SÃO FRANCISCO E PONTA D'AREIA**



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ

LUIZ FREDERICO RIBEIRO GUERRA

ALUNO

JOSE ANTONIO PERBELINI LEMENHE

ORIENTADOR

97.2



INTRODUÇÃO

Realizar um projeto urbanístico que, de alguma forma, resolvesse alguns problemas da cidade de São Luis, em especial, em áreas dos bairros do São Francisco e Ponta d'Areia se constitui na premissa básica do Projeto de Graduação aqui apresentado.

Partindo da apreensão dos problemas e potencialidades verificados na referida área, sejam eles ambientais, sociais ou urbanísticos; passando por uma compreensão, um estudo mais aprofundado com propostas que visem dotar o espaço abordado de uma boa qualidade urbana, procurou-se dar ao presente trabalho um embasamento coerente, capaz de proporcionar-lhe a qualidade desejada a um Projeto de Graduação.

Nas páginas seguintes serão expostos pausadamente os tópicos necessários para a ampla apreensão do trabalho, buscando da melhor forma transmitir a todos a realidade atual e a desejada para a referida área da cidade de São Luis do Maranhão.



JUSTIFICATIVA

Passados cinco anos desde o início do Curso de Arquitetura e Urbanismo, colecionando experiências, expandindo horizontes e preparando-me da melhor forma para o mercado de trabalho, atinjo então o ápice da vida acadêmica de um estudante de arquitetura: o Projeto de Graduação.

O Projeto de Graduação se posta diante de mim como um grande mas transponível desafio. Algo no qual sintetizaria grande parte da experiência acadêmica e pontos de vista pessoais em um só projeto. Daí a vital importância de uma escolha correta do tema a ser abordado. A familiaridade com o projeto assim como o prazer em realizá-lo são premissas fundamentais para a satisfação do aluno, finalizando assim a sua passagem pela Universidade.

Portanto, tanto pela familiaridade com o tema como pelo prazer de realizá-lo, optei por um projeto urbanístico destinado aos bairros da Ponta d'Areia e do São Francisco, localizados em São Luis do Maranhão, minha cidade natal. Revela-se no tema do projeto o meu grande interesse neste campo do conhecimento que é o urbanismo, além da relevante preocupação com os problemas verificados nessa área de São Luis, que acabam por arranhar a imagem e auto-estima de seu povo.

Como cidadão ludovicense e formando em Arquitetura e Urbanismo, vi neste Projeto de Graduação uma oportunidade de unir o útil ao agradável propondo soluções para alguns dos muitos problemas de São Luis. Ouvindo a banca examinadora e incorporando as críticas de aprimoramento do projeto, assim como apresentando o mesmo às autoridades e profissionais de São Luis buscar-se-ia ampliar a discussão, sempre necessária, para o desenvolvimento da cidade, melhorando sua imagem perante seus cidadãos e visitantes.



EVOLUÇÃO DO PROJETO DE GRADUAÇÃO

Assim como cidades bem planejadas em geral oferecem ao seu cidadão uma boa qualidade de vida, não haveria de ser diferente com um projeto de graduação, objeto da presente análise metodológica. Partiu-se do princípio que algo previamente planejado é mais facilmente controlado, *portanto com mais chances de ser bem sucedido nos seus objetivos. E assim deu-se início ao processo que partiu de um planejamento prévio e culminou nas diferentes etapas do Projeto de Graduação aqui apresentadas.*

Dividiu-se o período de mais ou menos sete meses que o aluno dispunha para a realização do projeto em cinco etapas, relacionadas a seguir:

- Coleta de dados;
- Análise crítica dos dados coletados, explicitando-se problemas e potencialidades;
- Formulação das propostas para a área;
- Desenho, a nível de Anteprojeto, das propostas;
- Organização do material para apresentação do projeto à banca examinadora.

A primeira fase, a de coleta de dados, se deu no período de janeiro a março de 1997 na cidade de São Luis. Esta fase foi caracterizada pelas visitas à área estudada, ao Instituto de Planejamento de São Luis (IPLAN), onde se teve acesso ao levantamento aerofotogramétrico realizado em 1989, ao Plano Diretor de São Luis de 1993 e a publicações que foram de muita utilidade para o projeto.

Recorreu-se também ao FIBGE, a fim de se obter o censo de 1990, e ao IPEA, onde se teve acesso ao Plano Diretor de São Luis de 1974, de fundamental importância para compreensão da atual forma de ocupação da cidade. Na TV Mirante conseguiu-se fitas com reportagens referentes à área estudada enquanto dados de fundamental importância para o trabalho foram fornecidos pelo SEBRAE, MARATUR (Empresa Maranhense de Turismo), DETRAN-MA e pela pesquisa sócio-econômica realizada pelos alunos do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA) junto à população da favela da Ilhinha.

Complementando tais informações, inúmeras fotos e uma filmagem captaram visualmente a realidade do local. Nesta fase também se deu a leitura de vários textos, livros e revistas(vide Bibliografia) relacionados direta ou indiretamente ao tema abordado, além de uma análise pormenorizada do atual Plano Diretor de São Luis.

Coletada uma quantidade de informações tidas como suficientes e percebidos os problemas e potencialidades da área, partiu-se para a segunda fase, a de análise crítica dos dados, que se estendeu por todo o mês de abril. Durante esta fase optou-se por subdividir a área inicial de estudo em quatro subáreas mais homogêneas a fim de facilitar e aprofundar a análise. Foram relacionados de forma clara e concisa os problemas e potencialidades de cada subárea vistos sob os ângulos arquitetônico, social, ambiental e urbanístico.



HISTÓRICO

Consta que o primeiro navegador a chegar ao Maranhão foi o espanhol Vicente Y'añez Pinzón, em 1500. Reconhecendo logo depois que eram terras da Coroa Portuguesa, o Rei da Espanha, D. Fernando, o Grande e Católico, desistiu de apoiar a conquista dessas terras.

Nas décadas seguintes várias tentativas de colonização foram empreendidas pela Coroa Portuguesa, todas fracassadas. Por volta de 1590, o corsário francês Jacques Riffault aporta na Ilha de São Luis por força de forte temporal. Riffault parte com a intenção de voltar a São Luis para conquistá-la. Em 15 de maio de 1594, volta para o Brasil com uma esquadra de três naus para concretizar o seu intento.

O projeto do francês fracassou quando sua nau principal, ao chegar, encalhou nos bancos de areia. O então capitão decidiu voltar à França, deixando na Ilha um jovem fidalgo chamado Charles des Vaux e mais alguns da sua comitiva. Sentindo-se abandonado por Riffault, Des Vaux resolve voltar à França na única caravela que ficara e comunica à Coroa as maravilhas que tinha descoberto na Ilha do Maranhão e arredores. O Rei Henrique IV, entusiasmado, autoriza Daniel de La Touche, Senhor de La Ravardiére, para acompanhar Des Vaux de volta à Ilha do Maranhão e atestar a veracidade do relato.

Ao chegar ao Maranhão em 1610, La Ravardiére confirma os relatos de Des Vaux após passar seis meses de estada entre a Ilha e o continente. De volta à França, La Ravardiére deixa na Ilha alguns franceses em virtude da sua intenção de voltar para conquistar as terras do Maranhão.

Neste período, Henrique IV é assassinado. Seu filho Luis XIII, por ser menor de idade, não assume o trono e é substituído por sua mãe a Rainha Maria de Médicis que, através da carta patente de 1º de outubro de 1611, autoriza La Ravardiére a armar uma esquadra para a viagem de conquista. A viagem começa no dia 19 de março de 1612 com três caravelas e 500 homens bem equipados.

A costa brasileira é avistada no dia 11 de julho na altura da enseada de Moncuru (Mucuripe, Ceará). No dia 12 de julho aportam no cabo das Tartarugas (Jericoacoara, Ceará). Em 6 de agosto uma comitiva desembarca no Porto de Javiré (Ponta de São Francisco) e são recepcionados por Du Manoir, um francês que mantinha uma feitoria com 400 homens no local e, pouco depois atravessam o canal (foz do Rio Anil) e são recepcionados pelos nativos sob o comando de Japiacú.

Foi então escolhido o local para a construção de um forte em uma ponta de rochedo situado entre os rios Coti (Rio Anil) e Bacanga. Em 12 de agosto de 1612 é celebrada a primeira missa na Ilha do Maranhão e, em 8 de setembro do mesmo ano é erguida uma grande cruz em frente ao forte e formalmente é dada por fundada a França Equinocial. O forte construído foi denominado de Saint Luis em homenagem ao Rei de França, Luis XIII, e se localizou onde hoje está o Palácio dos Leões, que por muito tempo serviu de sede do Governo Estadual.



O SÉCULO XVII

Após a fundação da cidade, esta ficou sob o domínio dos franceses até o ano de 1615, quando foram definitivamente expulsos pelas tropas de Alexandre de Moura e Jerônimo de Albuquerque depois da sangrenta Batalha de Guaxenduba.

Em 9 de janeiro de 1616, Alexandre de Moura retorna a Pernambuco, deixando Jerônimo de Albuquerque como Capitão-Mor da província, e as recomendações para seguir o plano feito pelo Engenheiro-Mor, Francisco Frias de Mesquita, para implantação e desenvolvimento da futura vila. O plano de Francisco Frias, que era denominado "traça", consistia numa planta com malha ortogonal cujas artérias obedeciam as direções dos pontos cardiais. Foram então iniciadas as obras de conclusão do forte de São Luis, que mais tarde tivera seu nome mudado para Forte de São Felipe, após a conquista portuguesa sobre os franceses. A vila começou então a se urbanizar com a construção de moradias e outras edificações fora das muralhas do Forte. (vide transparência 1)

Outro fato marcante acontecido nesse século foi a invasão holandesa em 25 de novembro de 1641, comandada pelo Almirante Jean Cornelizoom Lichtardt com o contingente de 2.000 homens armados e liderados por Koin Anderson. Em 28 de fevereiro de 1644, dá-se a expulsão dos holandeses por Antônio Teixeira de Melo, não deixando aqueles nenhuma obra significativa, a não ser a Fonte das Pedras, que hoje apresenta formas arquitetônicas diferentes.

Na época, não existiam limites políticos municipais. A Ilha possuía apenas a cidade de São Luis como aglomerado humano, algumas aldeias indígenas e povoados pouco habitados. A malha urbana de São Luis, até o final do século XVII, possuía cerca de 21 quadras que seguiam o plano elaborado por Francisco Frias de Mesquita. (vide Planta 3, Prancha 1)

A planta mais antiga da malha urbana de São Luis data de 1641 e foi elaborada pelos holandeses. Através desta Planta podemos ter uma idéia do tamanho da cidade que não ultrapassava os limites da atual rua de São João. Ruas como as da Saudade, Henrique Leal, 14 de Julho, da Estrela, do Giz, da Palma, Afonso Pena, do Sol, da Paz, Grande, da Cruz e de São João além do Largo do Carmo e Avenida Pedro I I podem ser vistas claramente no citado mapa. (vide transparência 1)

O SÉCULO XVIII

O traçado urbano da cidade de São Luis do início deste século não ultrapassava os arredores da igreja de São João, isto é, se manteve aparentemente igual a malha do final do século XVII. Sendo que neste



período a cidade não expandiu, apresentando sinais de decrepitude. Nas duas primeiras décadas deste século estima-se que a população de São Luis tenha chegado aos 1.000 vizinhos.

Somente com a criação da Companhia Geral de Grão-Pará e Maranhão, é que a cidade começa a esboçar sinais de desenvolvimento na época e, conseqüentemente a expansão da sua malha urbana. Empresa criada pelo Marquês de Pombal em 7 de agosto de 1755 tinha por finalidade controlar o comércio e a navegação do Estado do Maranhão e Grão-Pará.

Como elemento impulsionador da economia do estado e principal povoadora da capitania, tinha como produtos fundamentais de comercialização com o exterior, o algodão, a farinha de mandioca, tecidos, arroz, couro, gengibre, cacau, goma, café, cera de abelha, gergelim, madeira e açúcar.

Próximo a década de 60, século XVII, São Luis conta com pouco mais de 20.000 almas, e seus limites urbanos se limitavam a um trecho imaginário que se iniciava no baluarte nas quais se encontram as meias laranjas denominadas São Cosmo e São Damião, margeando a então Praia do Caju, caminhando pela atual Jansen Muller até chegar ao Caminho Real, que segundo eixo norte-sul, teremos o trecho que compreende hoje às ruas Rio Branco e do Passeio, nas proximidades da rua das Cajazeiras, indo até o Hospital Geral do Estado, antigo Palácio da Madre Deus, que daí até a Praia Grande, percorre-se trecho irregular oriundos das entradas feitas pelo mar, que pouco mais tarde se chegava ao ponto de partida. A parte central da cidade se resumia a um trecho localizado entre o Largo do Palácio, do Carmo, Praia Grande e Convento das Mercês. (vide Planta 3, Prancha 1)

Entre 1761 e 1779, ocorre as principais intervenções urbanas provenientes deste século, sendo que parte desse período corresponde ao mandato ou governo de Melo e Povoas, marcado por suas demolições, entre as quais a que construiu um jardim pertencente ao Largo do Palácio, que hoje equivale a atual Praça Pedro I I. Sob sua administração a área suburbana de São Luis é duplicada, como conseqüência da abertura de uma estrada que interligava a Rua Larga (atual Rua Grande) e Largo dos Quartéis (atual Praça Deodoro) com a Ponta do Romeu, que atualmente se chama Praça dos Remédios ou Largo dos Amores . Hoje essa estrada é chamada Rua Rio Branco.

Em 1784, Melo e Povoas é sucedido por José Teles da Silva, que em sua administração inicia o aterro da Praia Grande. No ano seguinte, em meio a todas essas "alterações", São Luis possuía uma população de 12.000 habitantes que, em 1788, passou para 16.580 moradores distribuídos entre 1482 fogos, segundo registro do vigário da freguesia.

Em 1796 muda-se o governo. Como novo governador Dom Fernando Antônio Noronha constrói a Fonte do Ribeirão e, posteriormente em 1797, a fortificação de Santo Antônio, localizada estrategicamente na Ponta João Dias, hoje Ponta d'Areia.



O SÉCULO XIX

Entre fins do século XVIII e início do século XIX São Luis faz notáveis progressos urbanísticos. As ruas são pavimentadas, ajardinam-se e arborizam-se os largos, e as fontes recebem cuidados que não se restringem à função utilitária, porque igualmente compreendem objetos ornamentais. Durante o governo de Manoel Rodrigues de Oliveira, no auge do refinamento ludovicense, a cidade passa por uma grande expansão física e de marcante melhoria de suas construções. Em menos de meio século que entra de 1808 a 1856, o número de habitações cresceu de 1553 para 2764, ao mesmo tempo em que as casas de palha diminuía de 300 para 144. Volumosas importações de azulejos, soleiras e portais de cantaria davam um ar caprichoso às residências.

A cidade continua a crescer e passa por inúmeras reformas, como por exemplo a reforma de edifícios públicos, calçamento das ruas e uma das inúmeras alterações que viriam a ser feitas no Largo do Carmo e Largo dos Leões que transformou-se em agradável passeio público no ano de 1822. É nesse mesmo período cronológico que São Luis apresenta uma população de 19.611 pessoas.

É importante observar que até o referente período a cidade possuía os seguintes limites urbanos, basicamente duas retas norte e sul, correspondente às ruas do Remédios, que vai desde a Ponta do Romeu, e do Passeio que não ultrapassavam as Cajazeiras, sendo a do sul o Caminho Grande ou Estrada Real, que levava ao interior da Ilha, que em 1868 alcança uma população de 35.000 habitantes. (vide transparência 2)

O SÉCULO XX

Ao final do séc. XIX, é divulgado o resultado do recenseamento decenal que registra em São Luis um total de 36.798, que representa 7,3% da população de todo estado do Maranhão. Em 1912, ano em que se comemorava o terceiro centenário de São Luis, um homem chamado Justo Jansen Ferreira desenha a planta que comprova a inexistência da malha urbana em relação aos anos de 1844 a 1858 (vide transparência 3), possuindo os mesmos perímetros urbanos limitados pelos eixos Norte e Sul prospectadas pelas Ruas do Remédio e do Passeio, sendo que a do Passeio se prolongará pós a Rua das Cajazeiras, indo terminar em frente ao novo Cemitério do Gavião, à margem do Rio Bacanga, o que corresponderá à mesma área levantada pela planta cadastral de 1926, cujo autor será o Sr. José Abranches de Moura. Em 1920 a população cresceu em 16.131 almas em recenseamento do ano, o que dispôs a população em 52.929 habitantes.

É no final do século XIX, paralelo ao surto industrial, que a cidade é dotada dos primeiros serviços urbanos significativos como a Companhia de Água e Companhia Telefônica, com uma rede de âmbito urbano e suburbano, e finalmente no dia 19 de julho de 1924 a companhia inglesa ULLEN coloca os serviços de energia e bondes. Claros sintomas de uma retomada ao desenvolvimento de São Luis.



Em 1940 o recenseamento indica os frutos dessa retomada pois a população ludovicense sobe para 85.583 habitantes, o que representaria para o total do estado do Maranhão 6,9% de seus habitantes. Dez anos depois, 1950, a cidade possui um novo recenseamento onde se constata o crescimento da população que chega na casa dos 119.785 habitantes (7,5% da população maranhense).

Em 1955 realiza-se o tombamento federal que reconhece o valor cultural e urbanístico das áreas do Centro Histórico correspondentes ao conjunto arquitetônico e paisagístico do largo fronteiro a Igreja do Desterro, Praça Benedito Leite e conjunto arquitetônico da Praça Gonçalves Dias.

Em 1960 a população de São Luis, segundo o IBGE, é 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 e da Barragem da Bacanga. Com esta barragem ligou-se o Centro Histórico à zona Oeste da Ilha, a futura área portuária.

Em 1970 a cidade comporta uma população de 265.595, segundo o IBGE. Em consequência desse surto de crescimento urbano, surgem os grandes núcleos habitacionais populares sob o 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 para o plano de desenvolvimento local integrado em 1970 pela Prefeitura Municipal de São Luis, orientado pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), que posteriormente evoluiria para a concepção de um Plano Diretor (1974).

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, COHAJOUJI, COHAFUMA, COHATRAC I, II, III, IV e V, entre outros.

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.

Entretanto, paralelo aos loteamentos oficiais, um grande contingente populacional de baixa renda ocupava os terrenos à beira dos mangues que circundavam, àquela época, todo o bairro do São Francisco. Estas 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.

Essa massa populacional que, desordenadamente, invadia a cidade era proveniente, na sua esmagadora maioria, do interior do estado, atraída



entre outros fatores pela oferta de trabalho junto às grandes obras de aberturas e alargamentos de vias por toda cidade. Como exemplo tem-se as obras de implantação do Anel Viário de São Luis, na administração do prefeito Haroldo Tavares, visando a solução para o fluxo intenso de veículos no Centro da cidade.

Sob a administração desse prefeito, consciente dos problemas da cidade, se deu a elaboração do primeiro Plano Diretor de São Luis (1974) 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, via marginal do Bacanga (6 faixas de tráfego), prolongamento da Av. dos Franceses (4 faixas de tráfego), entre outras grandes vias que estruturam atualmente a cidade.

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

O Projeto Carajás, no final da década de 70 e início da década de 80, realmente trouxe para a cidade um fluxo de pessoas qualificadas provenientes de outros estados do Brasil, principalmente Minas Gerais. Entretanto, o aumento da população não correspondeu ao previsto, pois o projeto da Siderúrgica de Itaqui acabou por não se concretizar. Compensando, houve a instalação da multinacional ALCOA que, por sua vez, trouxe outro contingente populacional qualificado, mas insuficiente para atingir os números previstos em 1974.

Em 1980, São Luis possuía uma população de 449.877 habitantes. No início desta 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.

No início da década de 90, São Luis 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 I I, que se vê 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. Hoje este bairro funciona como um dos novos subcentros de São Luis, mais bem equipado e com maior oferta de serviços que o São Francisco.

Atualmente (1997) a cidade, com cerca de 800.000 habitantes, se vê repleta de problemas como a proliferação desordenada das invasões; os enormes vazios urbanos espalhados por toda a cidade, contribuindo para os altos custos da infra-estrutura básica; a inexistência do tratamento do esgoto, despejado "in natura" nos rios, na Lagoa da Jansen e no mar; o intenso fluxo de veículos em muitas vias causando enormes congestionamentos, principalmente na Ponte José Sarney, Av. Castelo Branco, Av. Colares Moreira, Ponte Bandeira Tribuzzi, rotatória da COHAMA, rotatória do Calhau, Av. Beira-mar, entre outros.



ÁREA DE ESTUDO

DELIMITAÇÃO

O presente trabalho aborda uma considerável área da cidade de São Luis que engloba uma parte do bairro do São Francisco e praticamente todo o bairro da Ponta d'Areia. A área foi delimitada da seguinte forma: a leste, a partir da Ponte José Sarney seguindo pela Avenida Castelo Branco até chegar ao retorno do São Francisco, seguindo então pela Av. Maestro João Nunes, margeando a Lagoa da Jansen, que muda de nome para Avenida dos Holandeses até chegar à Rua 39. Toda a área situada a Oeste desta linha limítrofe, assim como os lotes a leste na Av. Castelo Branco e a área marginal à Lagoa da Jansen até a altura da referida rua fará parte do estudo. A norte e a oeste a área é limitada pelo Oceano Atlântico e, ao Sul, pela foz do Rio Anil, como pode ser melhor visualizado na Prancha 3.

Percebe-se de pronto a extensão da área e, como haveria de ser, sua heterogeneidade no tocante ao uso e ocupação do solo, vias, níveis de renda da população, entre outros pontos. Necessário se fez uma divisão em subáreas que concentrassem um maior número de características semelhantes, facilitando didaticamente o estudo. Dessa forma a área inicial foi dividida em quatro subáreas mais homogêneas sendo assim denominadas: (vide Prancha 3)

- Subárea 1 - São Francisco: inclui a Av. Castelo Branco e toda a área urbanizada do bairro de classe média e alta;
- Subárea 2 - Favela da Ilhinha: área não urbanizada do bairro do São Francisco, ocupada por população de classe baixa em área onde antes havia apenas mangue;
- Subárea 3 - Lagoa da Jansen: toda a área marginal à Lagoa, incluindo a faixa de terra onde está a praia da Ponta d'Areia;
- Subárea 4 - Ponta d'Areia: área contida na península propriamente dita, limitada a norte pelo Oceano Atlântico e ao Sul pelo Igarapé da Jansen.

A partir desta subdivisão serão abordadas as quatro subáreas de forma mais profunda explicitando seus problemas e potencialidades, observando as características próprias de cada uma.



SUBÁREA 1: SÃO FRANCISCO

Atualmente o bairro do São Francisco com seus 18.000 habitantes (Fonte: censo FIBGE 1990), distribuídos em vários níveis de renda está completamente consolidado e integrado à cidade de São Luis. Com seu potencial econômico é um dos mais ricos da cidade. daí a razão da existência de agências dos maiores bancos do país como Banco do Brasil, Bradesco, BEM, Caixa Econômica Federal e Itaú, além de uma infinidade de estabelecimentos ligados à prestação de serviços que praticamente livram o cidadão de dirigir-se ao Centro da cidade.

A importância do bairro do São Francisco no cenário sócio-econômico da cidade de São Luis, sendo um dos subcentros mais bem dotados de infraestrutura (excetuando-se, é claro, as áreas de favela, que não fazem parte desta subárea) e de equipamentos públicos e privados, não é refletido na sua urbanização.

Transitando pela sua principal via, a Avenida Castelo Branco, percebe-se a inexistência de um calçamento uniforme (vide slides 2, 3 5 e 11) e a insuficiência ou mesmo a inexistência de mobiliário urbano (vide slides 2, 3, 5 e 11). Como exemplo podemos citar os abrigos de ônibus: são apenas dois, ambos de concreto e construídos da forma mais econômica e inadequada possível.

A praça em frente à Igreja de São Francisco (vide slide 4) e a rotatória que delimita o fim da Av. Castelo Branco são tratadas como se não estivéssemos em uma cidade de maior porte, mais ainda, uma capital de Estado. Falta ao espaço urbano o que já está no contexto: nobreza. Ou melhor dizendo, apesar de ser considerado um bairro privilegiado, o São Francisco não transparece isso no tratamento do espaço público.

Um bom exemplo do que foi dito pode ser verificado no "retorno do São Francisco", como é conhecida popularmente a rotatória que delimita a confluência das avenidas Castelo Branco, Maestro João Nunes e Colares Moreira (vide slide 9). Esta rotatória é ponto focal das perspectivas que partem das três avenidas acima citadas, portanto seria natural que ali houvesse ao invés dos jardins com ares provincianos, um marco visual de grande porte, capaz de servir como elemento de orientação aos que o avistassem.

Além disso, toda a bela vista da Baía de São Marcos que se pode ter a partir da referida rotatória (vide slide 14) está, atualmente, totalmente impedida seja por painéis publicitários seja por edificações precárias onde, hoje, funcionam oficinas mecânicas, uma loja de materiais de construção e bodegas, ou seja, todos os usos considerados desconformes. (vide slides 13, 15 e 16)

Além do problema do descaso com o espaço público percebe-se também nos edifícios da área, especialmente na Av. Castelo Branco a total ausência da noção de arquitetura urbana (vide slide 12). Os edifícios são projetados isoladamente, sem qualquer relacionamento com as edificações próximas, tornando difícil a apreensão do espaço urbano. As autoridades municipais e os arquitetos parecem ter esquecido a lição de conjunto tão bem apresentada a nós pelos nossos antepassados no Centro Histórico de São Luis.



Como já foi exposto, apesar dos problemas verificados no espaço público e na arquitetura do conjunto edificado, é nesta subárea onde se concentra o maior número de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços e a infra-estrutura mais qualificada. A população residente pertence às classes média e alta e habita, na grande maioria, residências unifamiliares situadas em terrenos cujo tamanho varia de 1 a 3 lotes. Existem também alguns edifícios multifamiliares de até 6 pavimentos e residências unifamiliares em terrenos de maiores proporções ocupando mais que 4 lotes (vide slide 6).

As vias locais são estreitas (largura de 8.0m), totalmente asfaltadas, com boa iluminação pública, mas escassa arborização. Seguem uma malha ortogonal, resultado dos loteamentos realizados na área no início da década de 70 (como o Conjunto BASA, Sítio Campinas, entre outros) após a construção da Ponte José Sarney (vide Prancha 3).

Os espaços públicos, excetuando-se a Praça da Igreja de São Francisco, inexistem. Não há uma praça sequer no interior da referida área. A população infantil utiliza-se das ruas e de alguns terrenos baldios para o seu lazer. Os jogos de vôlei e futebol são sempre interrompidos quando um veículo passa pela via e, no período junino, algumas ruas são fachadas pelos moradores ao tráfego de automóveis a fim de ali realizarem o seu arraial.

A calma nas vias locais é tanto menor quanto mais próxima estiver da Av. Castelo Branco. Isto acontece devido à transferência para estas vias do fluxo de veículos ávidos por estacionamento, proibido em quase toda a extensão da Avenida. Além disso o uso do solo ao longo das vias locais próximas à Castelo Branco é cada vez mais voltado para comércio e serviços ao invés de seu antigo uso residencial unifamiliar. Tal fato provoca um fluxo de veículos intolerado pela largura das vias e uma demanda crescente por estacionamento. Agravando o quadro exposto verifica-se nestas vias locais a ausência ou insuficiência de placas disciplinadoras do trânsito, muito desorganizado, manipulado ao bel-prazer dos motoristas e guardadores de carros.

AVENIDA CASTELO BRANCO

Devido à sua importância para a área e sua complexidade, a Avenida Castelo Branco, que corta todo o bairro do São Francisco no sentido norte-sul, será analisada mais detalhadamente. Desta forma aprofunda-se o nível de entendimento sobre a dinâmica da via e sua interrelação com o solo lindeiro a ela, seu uso e ocupação e o grau de relevância que ela tem dentro da malha urbana de São Luis.

A Avenida Castelo Branco, segundo o Plano Diretor de 1993, é denominada de Corredor Consolidado 1, sendo classificada dentro da hierarquia viária como uma via secundária. O uso do solo lindeiro a ela é liberado ao uso residencial, comercial, de serviços, culto, lazer, entre outros. (vide em anexo Plano Diretor).

A Avenida funcionava até a construção da Ponte Bandeira Tribuzzi, em meados da década de 80, como a única via de acesso aos bairros do São Francisco, Renascença, São Marcos, Ponta d'Areia e Calhau a partir do Centro da cidade. Fica evidente então a sua grande importância para a área em tal período (vide Prancha 2).



Com a construção da Ponte Bandeira Tribuzzi, a popular "Ponte Nova", e a Avenida Euclides Figueiredo (vide Prancha 2) deu-se uma nova opção de escoamento do Centro para os bairros do Calhau e, em menor escaia, do Renascença. É importante lembrar que tal avenida e a "Ponte Nova" foram construídas mais em função de uma demanda de bairros como COHAMA, Vinhais e COHAFUMA que tinham uma longa distância a ser percorrida até o Centro via bairro do Monte Castelo ou via São Francisco (vide Prancha 2).

Pôde-se pensar que o fluxo de veículos diminuiria finalmente na Castelo Branco. Enganaram-se. Os bairros do São Francisco, São Marcos, Ponta d'Areia e Renascença (em especial este último que a partir do Plano Diretor de 1993 tem obtido índices recordes de adensamento, ocasionado pela recém-permitida verticalização) continuaram a crescer e a demandar, é claro, por transportes, seja coletivo, seja individual. A ponte José Sarney recebeu então no final da década de 80 uma nova faixa de rolamento, que tem sua direção alternada conforme os horários de maior demanda(é interessante notar que já no Plano Diretor de 1976, previa-se tal engarrafamento na Ponte no final da década de 80).

Além do crescimento dos mencionados bairros, não houve também uma preferência da população do Calhau (de alta renda, portanto com grande número de veículos) pela nova Avenida Euclides Figueiredo e pela Ponte Nova. Apesar desta ter um fluxo bem mais desimpedido a distância Calhau-Centro via São Francisco é bem menor.

Aliado a todos esses fatos nota-se recentemente o considerável incremento da frota de veículos individuais devido sobretudo à estabilidade da economia brasileira. A população dos bairros citados (excetuando-se o Renascença) cresce numa taxa baixa enquanto o veículos parecem proliferar-se a taxas alarmantes (vide números do DETRAN- MA).

FROTA DE VEÍCULOS EM SÃO LUIS- em 16 de Abril de 1997

| | |
|---------------|---------|
| Particular - | 111.113 |
| Aluguel - | 2.984 |
| Oficial - | 2.357 |
| Motocicletas- | 6.697 |

NÚMERO DE VEÍCULOS EMPLACADOS POR DIA EM SÃO LUIS:

50

Se o arquiteto Wit- Olaf- Prochinik e sua equipe, responsáveis pelo Plano Diretor de 1976, que praticamente estruturou a cidade que hoje existe, presenciassem a atual conjuntura, certamente alterariam os seus cálculos no que tange ao transporte. Para eles "modelos matemáticos para a projeção do número de veículos são geralmente baseados... no poder aquisitivo de uma pessoa ou família como único determinante. No Brasil a oferta de veículos ainda é menor que a procura; os preços, mesmo dos carros de segunda mão, são muito mais altos do que em outros países mais desenvolvidos".

Fica claro que a situação atual é muito diferente da qual eles vivenciaram. Com a recente estabilidade econômica brasileira mais pessoas tiveram acesso aos veículos particulares, atraídos pelos longos



financiamentos, pela baixa no preço dos carros usados e, também, pela péssima qualidade dos transportes coletivos. Comprovando isso temos o recente anúncio da instalação no país de inúmeras grandes montadoras de veículos a curto e médio prazo.

Completando o quadro um tanto inquietante, existe o fato de que, continuando a estabilidade econômica no Brasil a um médio prazo, a população de baixa renda, após gastar o seu salário real com frango, iogurte e aparelhos eletrônicos passará a ter acesso também aos automóveis. Aí sim, ter-se-á um grande problema!

SUBÁREA 2 - ILHINHA

A mais problemática das áreas estudadas, a favela da Ilhinha traduz-se no próprio nome: uma ilha de pobreza locada em uma das regiões mais valorizadas da cidade de São Luis. O espaço, anteriormente ocupado por um manguezal transformou-se em uma enorme favela, acarretando danos irreparáveis à natureza do local.

A ocupação da área se deu a partir da década de 70 à margem dos loteamentos oficiais que rasgavam o bairro do São Francisco àquela época. A população favelada era proveniente, na sua esmagadora maioria, do interior do Estado expulsa devido a questões há longo tempo pendentes em relação ao campo e a precariedade da condição de vida no meio rural e nas pequenas cidades.

As primeiras ocupações seguiram o traçado ortogonal das vias dos loteamentos mas depois, como haveria de ser em ocupações sem planejamento, as vias começavam a ficar cada vez mais tortuosas e estreitas a medida que a favela se expandia por sobre o mangue aterrado em direção ao Igarapé da Jansen (vide Prancha 3).

Caminhando pela favela pode-se perceber as várias etapas da sua ocupação a partir, por exemplo, do calçamento das vias e da qualidade das edificações: na área mais antiga, contígua aos loteamentos oficiais, a favela se confunde com as residências de classe média. As vias são asfaltadas, embora em pior estado de conservação. Possuem passeios (nem sempre contínuos), boa iluminação pública, drenagem pluvial e, a exemplo da área ocupada pela classe média, péssima arborização pública.

As residências nesta área são na maioria absoluta de alvenaria, rebocadas e pintadas, muitas com requintes de sofisticação semelhantes às residências de classe média como garagem para dois veículos, cerâmica na fachada, portões de alumínio, entre outras características peculiares.

Instalou-se também nesta área, no limite com os loteamentos oficiais, um vasto comércio. Inicialmente era constituído por modestas quitandas familiares que atendiam à demanda não só da favela como também da classe média que ali fazia pequenas compras. Com o tempo o aumento da demanda ocasionou um incremento no número de estabelecimentos comerciais e na variedade de produtos oferecidos. Atualmente existe um mercado de pequeno porte que abastece a população de gêneros primários, vários armazéns, quitandas, lojas de roupas populares e até um pequeno supermercado.

A medida que se adentra a favela percebe-se que as vias já não são mais asfaltadas e sim de piçarra, e que as casas não seguem mais um



alinhamento tão regular, contribuindo para o estreitamento das ruas. A iluminação pública vai gradualmente diminuindo, a arborização continua inexistente assim como os passeios, as residências já são mais humildes, muitas delas de taipa (vide slide 28). Por vezes aparece uma quitanda ou um boteco que supre a população de produtos de primeira necessidade. A coleta de lixo é inexistente assim como uma rede de esgoto, contribuindo para a insalubridade da área (vide gráficos da Pesquisa).

Quanto mais se chega ao interior da favela, mais a condição de pobreza salta aos olhos. Casas de taipa dão origem a vias sem o menor ordenamento. Inexiste calçamento e passeios e o trânsito de veículos é impossível. Em dias chuvosos as vias se transformam em lama dificultando até mesmo o deslocamento dos pedestres.

Saindo do miolo e caminhando em direção ao outro extremo da favela que margeia a via aberta para ser futuramente a continuação da Avenida Litorânea, percebe-se novamente um quadro menos preocupante. Apesar de ser esta área a última a ser ocupada ela está quase tão bem estruturada quanto a primeira área da favela, referida acima. A única diferença está na ausência de pavimentação desta. (vide slides 26 e 27)

Ali se verifica também residências de até 3 pavimentos em alvenaria, algumas com garagem e um pequeno comércio que tende a se intensificar devido ao fácil acesso proporcionado pelo que já existe hoje da Avenida Litorânea. E é exatamente esta qualidade que fez com que estes terrenos marginais à esta Avenida se tornassem tão visados pelos invasores. (vide slides 25, 26 e 27)

Foi na área marginal à Avenida Litorânea que a Prefeitura instalou as famílias retiradas das palafitas da Lagoa da Jansen num programa ocorrido no início da década de 90. São várias residências geminadas duas a duas, de alvenaria, que se destacam das suas vizinhas mais precárias pois foram instaladas de forma organizada, em vias projetadas calçadas por piçarra e com passeio para pedestres. (vide slide 29)

É de suma importância revelar a inexistência de um espaço público voltado ao lazer da população. Não há sequer uma pequena praça de bairro em toda a referida área favelada. O lazer das crianças é exercido nos lixões dispostos em terrenos baldios ao longo da Av. Litorânea. Os jovens têm que se deslocar até a Ponta d'Areia a fim de praticarem algum esporte como futebol ou vôlei, e assim mesmo dependendo do horário da maré alta, já que a única área disponível para a prática de esportes é a areia da praia.

SUBÁREA 3 - LAGOA DA JANSEN

Saindo da Avenida Castelo Branco, contornando a rotatória do São Francisco e seguindo à esquerda, toma-se o rumo Noroeste pela Avenida Maestro João Nunes em direção à praia da Ponta d'Areia. No trajeto depara-se com uma das mais belas paisagens naturais de São Luis: a Lagoa da Jansen. (vide Prancha 3)

Esta Lagoa surgiu na década de 70 com a construção da Av. Maestro João Nunes (dentro dos planos de expansão territorial empreendido pela



prefeitura) que daria acesso fácil às praias da Ponta d'Areia e de São Marcos. Construiu-se uma barragem que represou as águas do Igarapé da Jansen e deu origem a um vasto espelho d'água de pouca profundidade ligado ao mar por um estreito canal. A Lagoa da Jansen é hoje, sem dúvida, um recurso hídrico de grande porte com diversas potencialidades, porém praticamente anuladas diante do enorme rol problemas que a fustigam.

Dentre os problemas verificados, os mais gritantes são a completa poluição das águas da Lagoa pelo esgoto dos bairros do São Francisco e Renascença, e a ocupação desordenada das suas margens por favelas sem a menor condição de salubridade, que contribuem, por sua vez, com o seu esgoto e lixo, para o agravamento da quadro. A poluição é de tal magnitude que durante certas épocas do ano a lagoa exala um odor insuportável aos que transitam por sua margem. Forma-se crostas de material orgânico fermentado na superfície da água e alguns especialistas ambientais afirmam que já existe mais de um metro de material orgânico depositado no fundo da lagoa.

O canal de ligação entre o lagoa e o mar que, teoricamente, serviria para a renovação das águas daquela durante a maré alta é duramente criticado por diversos engenheiros hidráulicos. Eles afirmam que o presente canal em nada contribui para o processo de renovação das águas putrefatas, permite tão somente o escoamento daquelas em direção ao mar, mantendo o nível da Lagoa constante.

Existe um projeto de saneamento para a cidade de São Luis previsto para o início de 1998, conforme foi anunciado pela Companhia de Águas e Esgotos do Maranhão (CAEMA) em uma palestra no início do ano de 1997. Tal projeto, em parceria com o governo japonês, prevê o tratamento do esgoto da cidade, atualmente despejado "in natura" nos rios, no mar e, no que mais diretamente nos interessa, na Lagoa da Jansen.

Abordado o problema ambiental, tratar-se-á do problema social que margeia boa parte da lagoa: as favelas (vide slides 20, 21, 22 e 24). Sem a menor infra-estrutura e condições de salubridade muitas famílias se instalaram em áreas marginais à Lagoa da Jansen, quando não por cima da Lagoa com as conhecidas palafitas. Atualmente, existe um número bem menor de palafitas graças ao trabalho da Prefeitura que transferiu as famílias para uma área menos imprópria situada na favela da Ilhinha, nas proximidades da Lagoa.

Entretanto, apesar do projeto da Prefeitura, ainda existe um número considerável deste tipo de habitação, na qual os residentes vivem no limiar da miséria. Além disso, o projeto não previu a retirada das residências situadas à margem da Lagoa que apesar de possuírem uma certa qualidade na construção compartilham com os mesmos problemas sanitários daqueles.

Sem o menor controle a favela aumenta continuamente, o que deverá em breve empurrar as residências novamente por sobre a lâmina d'água. A Av. Maestro João Nunes já se vê invadida por precárias construções de madeira ou alvenaria ocupadas por toda sorte de comércio: botequins, quitanda, depósito de materiais de construção, venda de plantas, entre outros. O visual que os transeuntes tinham da Lagoa a partir da Avenida já não existe mais em um considerável trecho, impedido por essas construções precárias sem o menor controle urbanístico e sem qualquer preocupação com a estética.



A Lagoa da Jansen é inegavelmente um local de beleza ímpar, somente abalada pela poluição de suas águas e pelas precárias moradias instaladas aleatoriamente às suas margens. O seu potencial paisagístico é de grande valor para a imagem da cidade e deveria ser explorado urbanisticamente através de projetos que a transformassem em um enorme pólo turístico e de lazer, sua clara vocação.

A QUESTÃO DO LAZER

Para se ter uma idéia da fundamental necessidade de dispor de algum tempo livre cita-se o exemplo do próprio Criador, que após finalizar Sua obra divina, descansou por um dia e assim ordenou ao homem: "trabalharás seis dias e farás neles tudo o que tens para fazer. O sétimo dia, porém, é o dia de descanso consagrado ao Senhor teu Deus. Não farás nesse dia obra alguma, nem tu, nem teu filho..."

Com estas sagradas palavras, o homem, desde então, sempre se voltou para as horas de folga que lhe restam depois de cumpridas as obrigações. Cada um utilizando-as de acordo com suas aptidões pessoais e segundo os costumes do seu grupo social.

Através dos tempos o lazer foi encarado de diversas maneiras. Atualmente com os rápidos avanços da

tecnologia, o homem reduziu o seu tempo de trabalho com a ajuda de aparelhos sofisticados. Além disso, as políticas trabalhistas conseguiram a partir da terceira década deste século uma paulatina redução das horas de trabalho chegando atualmente, aqui no Brasil, a 2.000 horas anuais.

A esse ganho de horas de folga, obtidas através da regulamentação das leis trabalhistas, soma-se os anos conquistados pelo progresso da medicina e da higiene, aumentando a expectativa de vida da população. Conclui-se, portanto, que as horas de folga aumentaram de forma abrupta, levando o lazer a ser encarado como prioridade pelo homem atual.

O capitalismo logo viu nas horas de folga mais um filão a ser explorado e com a atual estabilidade econômica do país, que fez com que o

brasileiro tivesse uma reserva monetária a ser gasta, a indústria do lazer está investindo como nunca no Brasil. São dezenas de parques a serem instalados ou ampliados, áreas de lazer de shopping centers lotadas, maior fluxo de pessoas nos cinemas e teatros, maior número de viagens, enfim uma explosão de uma demanda que se viu reprimida por uma década de instabilidade econômica.

O município teria no incentivo à construção de parques e áreas de lazer um retorno certo do ponto de vista econômico. Além disso teria como orientar as horas de folga dos cidadãos de modo construtivo para a sociedade, com o aproveitamento de tais horas em práticas de esporte, recreação e cultura, ao invés de dispendê-las em atividades danosas a sociedade.

SUBÁREA 4 - PONTA D'AREIA

Esta área constitui-se da península delimitada a norte pelo Oceano Atlântico e a Sul pelo Igarapé da Jansen, e como o próprio nome diz é uma ponta de terra que avança sobre o mar (vide Prancha 3). Esta ponta serve de ancoradouro natural para embarcações (daí a localização do late Clube de São Luis na sua extremidade) e, devido a sua localização privilegiada foi escolhida para acolher o Forte de Santo Antônio, estrategicamente construído ali no século XVIII a fim de defender a cidade contra invasores. (vide slide 34)

Atualmente o Forte está um tanto desfigurado. Suas muralhas externas estão em ruínas e o que restou da casa de armas foi reformado para abrigar um batalhão do Corpo de Bombeiros de São Luis (vide slides 35 e 36). Fica evidente a incompatibilidade de usos já que tal edificação é de grande valor para a história da cidade e o funcionamento ali do Corpo de Bombeiros implica em pouca acessibilidade ao Forte por parte da população, assim como uma desfiguração dos seus verdadeiros traços arquitetônicos.

No terreno contíguo ao Forte de Santo Antônio foi construído em meados da década de 80 um memorial constituído de quatro edificações de concreto térreas e abertas dedicado ao poeta e escritor ludovicense Bandeira Tribuzzi. Ele foi co-fundador do jornal "O Estado do Maranhão" em parceria com José Sarney, proprietário deste meio de comunicação. Atualmente o memorial está fechado, sem a mínima conservação e o mato



que toma conta dos pátios entre as edificações serve de alimento para bovinos que pastam tranquilamente pela área.

O aspecto de abandono não se restringe ao Memorial mas a toda a referida área. Seguindo pela Avenida dos Holandeses, que corta toda a península ao meio no sentido norte-sul, percebe-se que os passeios ao longo desta via e também nas vias locais só existem onde a iniciativa privada os construiu. Quando os lotes não são ocupados não existe passeio e o pedestre é obrigado a usar a faixa carroçável. O canteiro central da Av. dos Holandeses apesar de existente é muitíssimo mal preservado com o mato tomando conta da pavimentação. (vide slides 31 e 33)

A arborização assim como os passeios inexistem. Não há uma árvore sequer ao longo de toda a referida avenida (vide fotos 13 e 14) e, raras são as encontradas nas vias locais. O único verde de porte da área é o do mangue ao longo do Igarapé da Jansen, que por sua vez está ameaçado pelo lixo que é depositado ali pela população.

Atualmente a ocupação da área ainda é bastante escassa com algumas residências unifamiliares, outras edificações multifamiliares de 5 pavimentos (vide slide 32) e apenas um edifício multifamiliar de 15 pavimentos. Existe também na área além do já referido lote Clube, do Forte de Santo Antônio e do Memorial Bandeira Tribuzzi, dois hotéis, 3 e 4 estrelas respectivamente, uma pousada e diversos bares e restaurantes. Apesar destas edificações o predominate na área é o vazio urbano. Mas com o plano Diretor de 1993, que permitiu uma verticalização na área em até 12 pavimentos para edificações residenciais e de 15 para hotéis, a tendência é o adensamento da área como já acontece na praia da Ponta d'Areia e em projetos para o local que prevêem por exemplo três torres de apartamentos num dos grandes terrenos baldios ali existentes.

Voltando a Av. Maestro João Nunes continuamos o trajeto até que a via por fim deixa de margear a Lagoa, mudando o nome para Av. dos Holandeses, e passa a vislumbrar o mar, afastando-se daquela cerca de 100 metros. Esta faixa de terra compreendida entre o mar e a Lagoa de mais ou menos 120 na sua faixa mais estreita durante a maré alta é a praia da Ponta d'Areia. (vide slide 38)

Esta praia é freqüentada exclusivamente pela população de baixa renda devido ao seu fácil acesso, sendo a mais próxima do Centro da cidade. Nos finais de semana, durante a maré baixa, uma massa humana se espalha pela areia compacta, utilizando-a de maneiras as mais diversas: jogos de futebol, vôlei, piqueniques, entre outros. (vide slide 39)

No início das tardes de domingo uma grande quantidade de pessoas se deslocam para os inúmeros "clubes de reggae"(grandes galpões onde se ouve apenas o ritmo jamaicano) localizados na faixa de terra tangente à Lagoa. O trânsito fica confuso neste horário devido aos muitos pedestres que ocupam a avenida impedidos pela massa concentrada nas portas de tais salões.

No ano de 1996 houve uma urbanização no calçadão da praia. Iniciativa pioneira de uma grande construtora que realmente via na urbanização da área a valorização dos seus 6 edifícios de apartamentos construídos e em construção.

O projeto de urbanização foi mesquinho. Dotou a praia de dezenas de quiosques para venda de côcos (madeira e coberta de palha piaçava)



(vide slides 40, 41 e 42) e uma praça onde concentrou todos os bares. De pronto houve uma revolta por parte dos antigos barraqueiros que achavam a área dos bares pequena e que perderiam clientes. Não houve a ocupação. Ao invés disso, continuaram armando suas barracas de lona na areia sem a menor infra-estrutura e higiene (vide slide 40), contribuindo para o completo caos verificado sobretudo nos finais de semana e feriados.

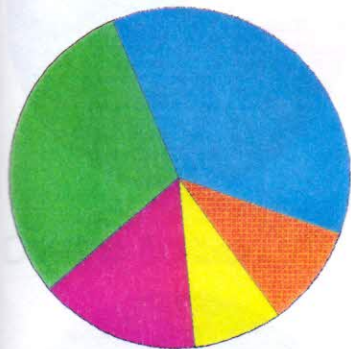
A Ponta d'Areia é claramente um bairro de vocação turística, hoteleira e de lazer, como já era verificado no Plano Diretor de 76. Isso se dá principalmente pela sua localização geográfica estratégica e muitíssima apazível. De lá se tem uma das mais belas vistas da Baía de São Marcos e o seu acesso tanto ao Centro, via Av. Castelo Branco, quanto às praias do São Marcos e Calhau, via Av. Litorânea, é rápido e fácil. Além disso devido a ser um atracadouro natural as embarcações que levam e trazem turistas para Alcântara se utilizam sobremaneira do local para aportarem.

Também deve-se levar em conta a sua relação direta com a Lagoa da Jansen, que após a concretização de um projeto urbanístico só aumentaria, ou melhor, complementaria o potencial turístico do bairro da Ponta d'Areia, incrementando a economia da cidade. (vide texto: O Retorno Econômico do Projeto - pág. 30)



Gráficos da Pesquisa aplicada a 20 famílias na favela da Ilhinha - São Francisco

Renda Familiar



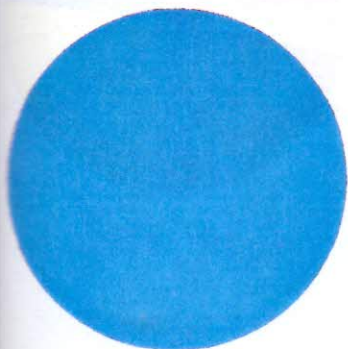
- menos de 1 salário mínimo
- 1 a 2 salários mínimos
- 2 a 3 salários mínimos
- 3 a 5 salários mínimos
- 5 a 10 salários mínimos

Condição da habitação



- alvenaria total
- taipa
- madeira
- alvenaria + taipa
- palha

Procedência da água



- CAEMA

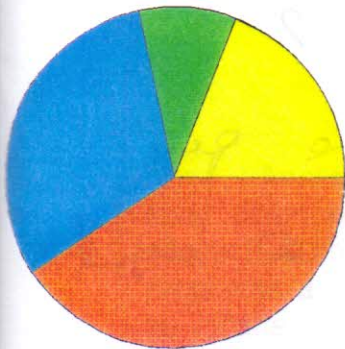
Localização do banheiro



- fora de casa
- dentro de casa

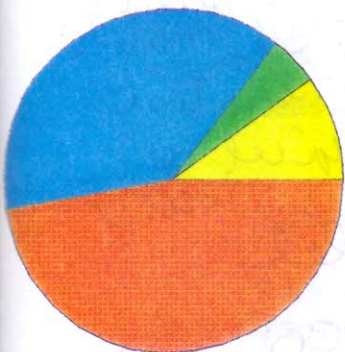


Destino do Esgoto



- fossa coberta
- vala descoberta
- ligação a esgoto público
- outros

Destino do lixo



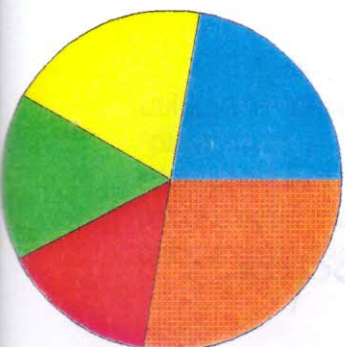
- terreno baldio
- queimado
- galeria
- maré

Lazer



- ir a praia pelo menos 1 vez ao mês
- jogar futebol
- dançar
- bater papo em bares
- ir ao cinema pelo menos 1 vez ao ano
- ir ao estádio de futebol pelo menos 1 vez ao mês
- Igreja
- outros

Projetos para o futuro



- melhorar a casa
- melhor infraestrutura (coleta de lixo, melhor ilum. pública)
- emprego
- casa própria
- outros

PROPOSTAS

Analisada a área total e percebendo seus problemas assim como suas potencialidade, relaciona-se a seguir diversas propostas que visam, qualificá-la do ponto de vista urbanístico, social, ambiental e estético. Tais propostas a nível de anteprojeto pretendem, dentro da realidade econômica da cidade dotar a área de equipamentos urbanos e controlar o seu uso e ocupação de forma a propiciar a melhor utilização possível dos seus espaços físicos e abstratos.

Em conforme com o método adotado de divisão da área inicial em quatro subáreas mais homogêneas, assim também será a forma de apresentação das propostas que caberão às suas respectivas áreas relacionadas a seguir.

SUBÁREA 1 - SÃO FRANCISCO - PROPOSTAS

Para essa área propõe-se uma alteração na legislação vigente a fim de se impedir um maior adensamento na área residencial visto que em função da pouca largura das vias um maior fluxo de veículos seria desastroso. Além disso um grande adensamento nesta área resultaria de pronto em uma maior demanda na Av. Castelo Branco que, como já foi visto, está a beira do colapso nas horas de pico.

Para se evitar este prejudicial adensamento em grande escala nesta subárea estabelecer-se-á uma legislação específica com as seguintes normas:

- I - Área mínima do lote para residências unifamiliares = 360.00m²
- II - Testada mínima do lote para residências unifamiliares igual a 12.00m
- III - Área mínima do lote para edifícios multifamiliares = 1.080,00m²
- IV - Testada mínima do lote para edifícios multifamiliares igual a 36.00m
- V - Gabarito máximo permitido de 4 (quatro) pavimentos
- VI - Afastamento mínimo frontal, de fundo e laterais igual a 4.00m
- VII - Área Total Máxima da Edificação (ATME) igual 210% da área do terreno
- VIII - Área Livre Mínima do Lote (ALML) igual a 40% da área do terreno

Obs: o restante continua conforme as disposições do Plano Diretor (vide Anexos)

Existem terrenos baldios de considerável dimensão que poderiam ser utilizados para construção de praças dotadas de quadras poliesportivas, "playgrounds" e áreas de lazer passivo, acabando com a ausência destes espaços para a população local. Deve ser incentivado junto à população a arborização das vias públicas, esclarecendo-a dos benefícios que isto trará para a qualidade de vida no local.



Um maior número de propostas se concentrará na Av. Castelo Branco visto a sua conhecida importância no cenário urbano e econômico de São Luis. A principal delas talvez seja em relação ao tráfego de veículos. Para maximizar o fluxo deve-se antes de tudo abolir o estacionamento ao longo da via assim como nos recuos das edificações, por sobre o passeio. As ruas paralelas e transversais receberiam a demanda reprimida na Avenida, mas sabe-se que o espaço não seria suficiente.

Como a maioria dos edifícios não possui vagas suficientes por terem sido construídos sob os ditames de outras legislações menos preocupadas com o problema do estacionamento, a solução seria a construção de alguns edifícios-estacionamento estrategicamente localizados ao longo da Avenida e ruas paralelas e ela.

O custo de tais obras seriam arcadas pelos proprietários de lojas e salas comerciais na área, claramente os mais beneficiados. A manutenção de tais edifícios também ficaria a cargo dos comerciantes que poderiam cobrar uma taxa simbólica, controlada pela Prefeitura, a fim de não se cometerem abusos que desestimulassem o público de os utilizarem. Outra forma de aumentar o número de vagas seria o incentivo às edificações a serem construídas de disporem de estacionamentos extras, além do obrigatório, em troca de metros quadrados a mais. Tais metragens teriam obrigatoriamente que obedecer os recuos estabelecidos para a zona e só poderiam ser acrescidos em pavimentos extras, dois no máximo além do permitido pelo Plano Diretor.

As vias locais próximas à Av. Castelo Branco devem ter um melhor controle do trânsito, direcionando o fluxo através de uma boa sinalização e com o fim de mão-dupla em algumas delas, desafogando o tráfego.

Por fim, a Av. Castelo Branco receberia o tratamento urbanístico digno de sua importância para a cidade. A proposta para via consiste principalmente na recuperação da sua imagem urbana com a melhoria das condições estéticas das áreas públicas. Isso se dará através de novo plano de arborização, iluminação, sinalização, mobiliário urbano, redesenho dos pisos das calçadas e controle sobre a comunicação visual, toldos e marquises utilizadas pelos estabelecimentos ao longo da avenida. (vide transparências 5 e 6)

A fiação aérea passaria a ser subterrânea enquanto novos postes mais adequados aos pedestres seriam instalados nos passeios laterais. Seriam racionalmente instalados em todo o percurso da avenida lixeiras, abrigos de ônibus, bancos, placas de sinalização, telefones públicos e bancas de revista especialmente projetados, dentro de uma mesma concepção, para esta via.

A arborização seria prioridade, principalmente no lado leste da avenida que recebe a insolação vespertina sem nenhuma proteção. Espécies cuidadosamente escolhidas sombreariam o passeio tornando-o agradável ao pedestre, sem entretanto comprometer a comunicação visual do comércio, item vital para o funcionamento deste. (vide transparências 5 e 6)

O redesenho do piso da calçada é de fundamental importância devido ao atual estado de degradação em que se encontra. Além disso, um desenho homogêneo para toda a via acentuaria o caráter de conjunto arquitetônico que se busca ali. As calçadas ficariam livres das inúmeras placas de comunicação visual que as empresas espalham aleatoriamente pelo espaço que deveria

ser do pedestre, e que tanto contribuem para a poluição visual da avenida. (vide prancha 7)

A praça em frente à Igreja de São Francisco receberia também um melhor tratamento urbanístico como em todo o resto da avenida, desvencilhando-o do ar provinciano que impregna tal logradouro. A praça receberia um novo desenho de piso, nova arborização(sem abrir mão da existente), iluminação mais eficiente e obras de arte que enriqueçam o espaço público. (vide prancha 4)

Alguns usos atualmente permitidos pelo Plano Diretor passariam a ser proibidos na Av. Castelo Branco ,pois são tidos como desconformes para o que se pretende para a área. Seriam proibidos as lojas de adubos e outros materiais agrícolas, automóveis (peças e acessórios) e motocicletas (peças e acessórios) da categoria C2.4 e todos os usos das categorias C2.5 e C2.6 (vide anexo Plano Diretor de São Luis). Estes mesmas alterações no tangente aos usos permitidos serão aplicadas também na Av. Maestro João Nunes.

Por fim chegaria-se ao retorno do São Francisco, um grande espaço público que clama por intervenção. Os modestos e mal-cuidados jardins seriam substituídos por um marco visual que serviria como elemento orientador e como ponto focal das perspectivas que partem das três avenidas que desembocam naquele local (vide transparência 7 e prancha 8). Além disso, todas as edificações ao redor da rotatória bem como os painéis publicitários que impedem a vista da Baía de São Marcos a partir dali seriam derrubados, sendo ocupados os seus espaços por logradouros públicos que liberariam o visual aos transeuntes. (vide prancha 12)

Existe também a preocupação de se dar idéia de conjunto às edificações da Av. Castelo Branco. Para tanto a volumetria, as aberturas nas fachadas, o gabarito das edificações teriam que ser controlados rigidamente por uma legislação específica. Os projetos teriam uma lista de obrigações a ser obedecida a fim de que as novas edificações da área não perpetuem a premissa de negação de conjunto em prol da idéia de edifício como elemento isolado.

Com as referidas propostas espera-se finalmente dar um aspecto mais urbanizado ao São Francisco, melhorando o dia-a-dia dos seus moradores e usuários, e, em especial, à Av. Castelo Branco, que se consolidaria como um corredor comercial aprazível para pedestres e de rápido escoamento para os motoristas. Tornaria-se portanto uma grande via de compras, serviços e lazer amparada em uma boa infra-estrutura, fácil acesso e farto estacionamento, dotando São Luis de mais uma área a ser usufruída pelos seus cidadãos e visitantes.



SUBÁREA 2 - ILHINHA - PROPOSTAS

Com a maior concentração de problemas dentre todas as outras subáreas do estudo é de se esperar um grande número de propostas para o referido local. É certo que as propostas aqui apresentadas não terão muito efeito no maior problema da área que é a questão social, a miséria, mas com certeza trarão, se concretizadas, uma melhor qualidade de vida para toda a população carente.

Antes de mais nada é urgente um plano de saneamento básico com esgotamento sanitário e drenagem pluvial. A falta de coleta de lixo é outro drama que precisa ser solucionado em curto espaço de tempo. Estes são os dois principais problemas que contribuem para a péssima qualidade de vida levada pelos moradores da favela (vide gráfico da Pesquisa).

Outros problemas seriam resolvidos mais facilmente com um pouco de empenho político e recursos financeiros: construção de praças com quadras de esportes, "playgrounds", área para lazer passivo; pavimentação das vias com a construção de passeios onde estes não existem; arborização das vias com a conscientização da população da importância do verde público; melhor iluminação; dotar área de mobiliário urbano como bancos, telefones públicos e abrigos de ônibus, entre outros.

A construção das praças se daria nas áreas cujas residências fossem as mais miseráveis, geralmente na região central da favela e próxima a toda a população. As famílias desalojadas seriam removidas para os edifícios residenciais que seriam construídos ao longo da Av. Litorânea, na parte mais externa da favela. Tais edifícios seriam construídos dentro do programa de retirada das famílias carentes da Lagoa da Jansen e teria também como finalidade melhorar a paisagem urbana da área vizinha à Lagoa, ocupada pela favela da Ilhinha.

Os edifícios citados deverão possuir relevante interesse arquitetônico, diferenciando-o dos usuais caixotes dos conjuntos habitacionais. Com três pavimentos sobre pilotis com oito apartamentos-padrão por andar os cinco blocos deverão receber 120 famílias carentes. O pilotis foi adotado a fim de não impedir que o transeunte avistasse a favela, pois de forma alguma a presente proposta pretende negá-la e sim integrá-la ao cenário urbano. (vide prancha 9 e transparência 8)

Em frente a estes edifícios, do outro lado da Av. Litorânea junto ao mangue haverá um grande logradouro público projetado para receber equipamentos como quadras poliesportivas, "playgrounds", bares, bancas de revistas, entre outros. Tal logradouro, mistura de praça com calçadão, resolveria em grande parte a carência de espaços públicos na área e tão reivindicada pela população. (vide gráficos da Pesquisa)

Em toda a presente subárea, situada em terreno de cota menor que a da Av. Castelo Branco, ficaria proibida a construção de edificações com mais de 3 pavimentos ou 9.00m de altura, a fim de que a vista da Baía de São Marcos a partir do retorno do São Francisco fosse preservada.

A questão social da população da favela será melhor abordada nas propostas para as subáreas 3 e 4: Lagoa da Jansen e Ponta d'Areia respectivamente, pois será proposta nessas áreas a utilização da mão-de-obra residente na Ilhinha como força motriz prioritária dos empreendimentos a serem instalados, tanto na fase de construção como pedreiros, serventes,



mestres-de-obra, pintores ou carpinteiros, quanto na fase de funcionamento, como garçons, vendedores, entre outros. (vide quadro abaixo)

Tal proposta visa acima de todo uma melhora quantitativa da renda da população favelada, dando atividades remuneradas a uma grande massa de desempregados, revitalizando economicamente a Ilhinha e fazendo com que a área, paulatinamente, integre-se de forma harmônica ao cenário urbano de São Luis.

O IMPACTO SOCIAL DO PROJETO DE URBANIZAÇÃO

É inegável o profundo impacto que uma obra deste vulto causaria no quadro social da cidade de São Luis e, mais especificamente, na população de baixa renda das favelas do bairro do São Francisco. Em primeiro lugar, na fase de projeto, seriam dezenas de empregos destinados a técnicos, engenheiros, arquitetos, geógrafos, entre outros profissionais de nível superior. Numa segunda etapa, a de execução, seriam recrutados nas áreas faveladas do São Francisco a mão-de-obra menos especializada como mestres-de-obra, pedreiros, serventes, entre outros. Só no caso de vagas ociosas, ocasionadas por falta de contingente ou desqualificação, seriam acertos trabalhadores de outras áreas.

Essa medida daria emprego temporário a uma massa de desempregados, revitalizando economicamente a área favelada. A proximidade casa-trabalho reduziria também o gasto com transporte, podendo esta economia ser gasta em necessidades mais prementes.

Na terceira e última etapa, o funcionamento do complexo de lazer da Lagoa, seriam adotadas medidas semelhantes às da fase de execução onde se daria preferência a residentes da favela para serviços de menor qualificação como faxineiras, cozinheiros, garçons, entre outros.

Espera-se que com a inauguração do complexo da Lagoa a Ponta d'Areia receba um fluxo maior de empreendimentos voltados ao turismo

(beneficiados também por incentivos fiscais e construtivos) e se firme de vez como pólo hoteleiro e de lazer, trazendo para a área um grande número de empregos. Valeria neste caso também a preferência para os residentes da área favelada no preenchimento das vagas oferecidas.

Desta forma, obter-se-ia, um aumento quantitativo da renda-per-capita da área favelada contribuindo para a sua progressiva revitalização econômica. Além disso muitos empregos para profissionais de nível médio e superior seriam criados, dando um novo impulso na economia da cidade e, conseqüentemente, na qualidade de vida dos seus habitantes, uma das preocupações da proposta.

SUBÁREA 3 - LAGOA DA JANSEN - PROPOSTAS

Percebida a realidade da área marginal à Lagoa da Jansen no decorrer do estudo ficou claro o enorme problema ocasionado pela falta de saneamento deste recurso hídrico e também pelas favelas instaladas sem o menor controle às suas margens. As propostas para a área partirão dos problemas a serem sanados e desembocarão na utilização maximizada das suas potencialidade.

Para o usufruto da Lagoa da Jansen parte-se do pressuposto essencial que é o seu completo saneamento. Não há a menor viabilidade de executar-se um projeto para a área sem pensar de antemão na despoluição da Lagoa. Portanto, tal proposta parte da esperança existente na concretização, em futuro próximo, de um plano de saneamento para a cidade de São Luis, financiado por um banco japonês em parceria com o governo do Estado, no qual está incluída a Lagoa da Jansen.

Porém, segundo ambientalistas e engenheiros, não seria necessário apenas o fim do despejo de esgoto "in natura" na Lagoa, mas também uma reavaliação sobre a eficiência do canal que a liga com o mar. Tal canal, como afirmam os estudiosos, não exerce de forma adequada a sua função de renovar as águas da Lagoa por ocasião da variação da maré.

É inútil, entretanto, pensar apenas na questão ambiental da Lagoa sem considerar a questão social da população residente às suas margens. São dezenas de famílias que habitam um local claramente impróprio como já foi visto e que precisam ser removidas para áreas que proporcionem a elas uma melhor qualidade de vida e livre as margens da Lagoa para a



concretização de um grande projeto urbanístico capaz de explorar racionalmente as suas potencialidade.

Tais famílias seriam removidas para os já citados blocos de apartamentos a serem construídos a menos de 500m da Lagoa. A remoção das famílias para uma área contígua à anterior foi defendida como forma de não levá-las para regiões distantes do seu local de trabalho e da vizinhança. Além disso o projeto não as privaria de habitarem em uma área nobre da cidade, próxima a todos os tipos de serviços e de fácil acesso às praias e ao Centro.

Resolvido então o problema do saneamento básico da Lagoa e a retirada das famílias de baixa renda residentes nas suas margens, parte-se para o projeto de urbanização que tem como finalidade principal dotar a cidade de um pólo turístico, cultural e de lazer de grande porte, aproveitando um sítio de privilegiada localização e de beleza singular.

Propõe-se no projeto a conclusão do calçadão que já margeia a Lagoa no trecho da Av. Maestro João Nunes, com o seu alargamento para que receba uma faixa para ciclovias e um maior espaço para pedestres (vide prancha 12 e transparências 8 e 9). O calçadão receberá estudada paginação de piso e todo o mobiliário urbano necessário como bancos, postes de sinalização e iluminação, abrigos de ônibus e uma adequada arborização.

Ao longo do calçadão existiriam três mirantes onde as pessoas poderiam melhor avistar a Lagoa livre do tráfego de pedestres e de bicicletas. Esses mirantes seriam na verdade praças circulares que se projetariam por sobre a Lagoa, em cujo centro existiria um círculo de bronze fixado no chão com os mapas de evolução da cidade em alto-relevo. Seriam dois tamanhos de mirante, sendo o maior dotado de um quiosque para venda de lanches, "souvenirs" e bilhetes para pedalinhas e para a barca que atracaria no píer de madeira que parte deste mirante. (vide prancha 7 e transparências 8 e 9)

Nas duas extremidades da Av. Maestro João Nunes seriam construídos pólos turísticos e culturais. Logo no início da avenida, próximo ao retorno do São Francisco abaixo da cota da avenida seria construído o Museu de Arte Moderna (vide texto ao lado e pranchas 11 e 12). No final da avenida, na confluência com a Av. dos Holandeses já na praia da Ponta d'Areia funcionaria o segundo pólo, onde hoje se localizam os clubes de reggae e vários bares populares. Este pólo seria constituído de um centro de compras aberto, composto por várias edificações térreas entremeadas de jardins e ligadas por passeios cobertos (vide prancha 8 e transparência 10). Se encontraria neste pólo uma área destinada à venda de artesanato, assim, como várias quadras esportivas e bares dotados de boa infra-estrutura tão reivindicados pela população que frequenta a praia.



MUSEU DE ARTE MODERNA (MAM)

São Luis, como todos sabem, é uma das cidades históricas brasileiras mais antigas e dona de um grande acervo cultural e arquitetônico. Existe na cidade um dos maiores conjuntos arquitetônicos de origem portuguesa da América Latina e diversos museus onde o visitante pode entrar em contato com a história, costumes e tradições do povo maranhense.

São mais de cinco museus localizados no Centro Histórico, entre eles o Museu de Arte Sacra, o Cafua das Mercês, Museu Histórico e Artístico do Maranhão e o Museu de Artes Visuais. Todos dedicados a documentar o passado.

Convém lembrar entretanto que a sociedade contemporânea também merece atenção, pois todas as gerações deixam a sua contribuição para a prosperidade e não haverá de ser diferente com a atual. O passado é de fundamental importância, mas não se pode discriminar o presente. A produção artística e literária é incessante, ainda mais em uma cidade tão rica culturalmente como São Luis.

Não existe, entretanto, um espaço em São Luis voltado para as artes contemporâneas. Excetuando-se a Coletiva de Maio, evento anual onde artistas expõem suas mais recentes criações, a cidade carece de um local apto a abrigar tais obras de arte, assim como incentivar a produções de vanguarda, sejam na área da dança, escultura, pintura, música, entre outros. Manter-se-ia assim acesa a chama criadora dos artistas contribuindo para a

constante renovação da cultura maranhense.

Durante o decorrer deste estudo verificou-se que as áreas marginais a Lagoa da Jansen estavam ocupadas de maneira bastante desconforme. Ao invés de favelas ali deveriam existir espaços destinados ao lazer e à cultura da população, como por exemplo um museu. De pronto concatenaram-se as idéias. A cidade, carecendo de um museu de arte moderna, poderia se utilizar das margens da Lagoa da Jansen para a implantação de tal empreendimento.

O local de grande beleza natural só complementar a estética das obras ali expostas. Além disso o Museu se localizaria fora do Centro Histórico, no novo bairro do São Francisco, desmonopolizando culturalmente aquele e levando para áreas mais recentemente ocupadas um pouco do acervo da cultura e da arte até então restrito à parte mais antiga da cidade.

O programa do Museu não se restringiria apenas aos espaços de exposições (uma permanente e outra temporária). Pretende-se também oferecer à população espaços, como galpões e oficinas, onde a arte, nas suas diversas expressões, seja incentivada a fluir incessantemente. Haveria um auditório onde palestras, debates e afins pudessem acontecer em paralelo às exposições.

Seguindo os programas de alguns museus de prestígio em vários lugares do mundo, são previstos além dos espaços de exposições, lojas de "souvenirs", cafeteria, bares,

restaurantes, livraria e lojas onde peças de artistas locais seriam vendidas.

O EDIFÍCIO

Aproveitando o desnível de quase 7,00 m entre a Av. Maestro João Nunes e a Lagoa da Jansen optou-se por construir o edifício abaixo da cota da avenida de forma que a laje de cobertura daquele se transformasse em uma grande praça contínua à via. Dessa forma também se livraria as visuais que o transeunte possui da Lagoa a partir da avenida. (vide pranchas 11 e 12 e transparências 11 e 12)

O transeunte sabena que estava diante do museu quando avistasse o portico com o grande tubo vermelho metálico que se contorce sobre a praça entrando e saindo do chão e formando a letra "m" no espaço. Tal forma seria utilizada na logomarca do Museu (vide figura ao lado) assim como em vários objetos como bancos, chaveros, entre outros.

O edifício seria composto de dois pavimentos além da praça já citada. No andar mais baixo ao nível da Lagoa estariam dispostos os bares, restaurantes, livraria, lojas, galpões e oficinas, todos voltados para a calçada que margeia a Lagoa. No andar intermediário, ou segundo andar, estariam o auditório e a biblioteca. Haveria também um largo terraço onde ficariam expostas ao ar-livre algumas obras de arte.

O Museu se mesclaria de tal forma a paisagem e ao entorno urbanístico de forma que ele próprio fosse uma das razões para ser visitado.

Na Av. Maestro João Nunes no lado oposto à Lagoa, mais ou menos na metade do trajeto entre os dois pólos seria construído a Ópera do Caranguejo, um espaço cultural onde as manifestações folclóricas maranhenses pudessem ser apreciadas o ano inteiro (vide texto na página seguinte e prancha 10). No centro da Lagoa, a exemplo de outras cidades como Genebra e São Paulo, poderia ser instalado um grande chafariz que serviria como um incremento à beleza natural, enquanto que a ilha existente na extremidade leste da Lagoa seria completamente preservada visto que ali inúmeras espécies animais e vegetais se fazem presentes e muitas aves fazem lá os seus ninhos.

Desta forma, São Luis seria dotada de um empreendimento de grande impacto urbano, social e econômico que traria para a cidade uma melhora na imagem urbana e na auto-estima da sua população, além de dar um enorme impulso no setor turístico, tido como uma das redenções para a atual estagnação econômica do município.



ÓPERA DO CARANGUEJO

Todos os anos, no mês de junho, São Luis se vê tomada por arraiais. Manifestações folclóricas como a dança do cacuri e o bumba-meu-boi podem ser apreciadas em todos os bairros da cidade. Entretanto, tais folguedos só duram um mês e o turista que visita São Luis em outras épocas não tem a oportunidade de conhecer tais manifestações tão típicas da cultura maranhense.

Pensando nestes turistas e também nos grupos folclóricos, que teriam apresentações garantidas o ano inteiro, foi proposto a construção da Ópera do Caranguejo. A ópera, na verdade, seria um espaço onde tais grupos pudessem se apresentar ao ar livre. Além de um espaço para as

apresentações existiria um outro destinado à exposição do vestuário e de tudo que seja relacionado as manifestações folclóricas típicas do Maranhão.

O edifício onde seria alocado tal espaço foi projetado de forma inusitada assemelhando-o a um caranguejo (daí o seu nome). A forma do crustáceo, muito apreciado na culinária local, foi obtida através da estrutura que sustenta o corpo principal e que lembra as patas do animal. As caixas d'água foram transformadas nos olhos do caranguejo contribuindo ainda mais para aparência que se pretende dar ao edifício. (vide prancha 10 e transparência 08)

O térreo, totalmente aberto, teria a arena onde seriam apresentados os

folguedos. Subindo por uma rampa, acessa-se o primeiro andar, onde um grande vão permitiria que se pudesse apreciar as danças de um plano mais alto. Neste primeiro andar se localizaria ainda a cabine de som e iluminação e os banheiros. Acessando-se o 2º pavimento através de duas escadas se encontra o espaço de exposição e a administração.

O edifício, locado próximo ao mangue, habitat do caranguejo, funcionaria para São Luis mais que um espaço para as já citadas apresentações, mas como uma construção que pudesse vir a ser uma das imagens da cidade, guardada pelos turistas que a visitassem própria população.

SUBÁREA 4 - PONTA D'AREIA - PROPOSTAS

Como já foi visto, apesar desta subárea de estudo estar localizada num dos recantos mais aprazíveis de São Luis, com fácil acesso ao Centro a sua ocupação é bastante rarefeita, predominando no local enormes vazios urbanos e grandes residências das classes abastadas.

Para reverter a atual situação propõe-se antes de tudo um pacote de incentivos que estimulassem a construção na área de empreendimentos voltados para o turismo e o lazer como hotéis, restaurantes, bares, cinemas, entre outros. Tais incentivos poderiam ser tanto fiscais como, por exemplo, a isenção de impostos por determinado período, supressão de taxas, descontos no IPTU; como construtivos, permitindo, por exemplo, a construção de edifícios com até 20 andares se fossem abrigar hotéis ou flats, mantendo-se as demais normas previstas no Plano Diretor para a área. (vide anexos Plano Diretor)

O poder público entraria com um projeto de urbanização da Av. dos Holandeses dotando-a de calçamento dos passeios laterais, mobiliário urbano, arborização; pavimentação das vias locais transversais à referida avenida e da Av. Nina Rodrigues que margeia o Igarapé da Jansen, construindo um calçadão ao longo desta.

No local onde hoje funciona o Clube 1 de Regatas seria construído um terminal hidroviário para receber o fluxo de turistas que se deslocam até Alcântara. Tal terminal é vital para o conforto dos passageiros já que atualmente não existe a menor infra-estrutura no local de embarque e desembarque. Além do mais, com a consolidação do pólo hoteleiro da Ponta d'Areia, não haveria mais sentido em deslocar o turista ali hospedado até o Cais da Sagração localizado no Centro histórico, só para pegar o barco que faz a ligação São Luis-Alcântara. Poderiam também partir do terminal pequenos cruzeiros pela costa da ilha proporcionando aos passageiros novos e belos visuais de São Luis a partir do mar.

O Forte de Santo Antônio seria reformado e transformado em Museu Naval retirando-se dali o Corpo de Bombeiros. O Memorial Bandeira Tribuzzi, pelo seu estado deplorável de conservação que fere a imagem deste grande poeta maranhense, poderia ser destruído definitivamente e ter uma nova sede



construído em outro local mais apropriado. Seria construída no seu lugar uma praça anexa ao Forte que teria nesta edificação o elemento principal, valorizado pelo entorno.

Concretizadas as propostas a cidade receberia um pólo hoteleiro de primeira qualidade com grande diversidade de serviços e lazer dando ao turista e ao cidadão ludovicense uma área aprazível dotada de infraestrutura, onde o tempo livre poderia ser gasto da forma mais agradável possível.

O RETORNO ECONÔMICO DO PROJETO

Por vezes o poder público não se sensibiliza por causas sociais, ecológicas e urbanísticas, mas levando o tom da conversa para o campo financeiro geralmente o interesse no assunto em pauta de pronto aumenta. Infelizmente e assim que, na maioria das vezes, pode se convencer o poder a concretizar algum projeto. Portanto, a partir de dados relacionados a seguir espera-se dar um embasamento econômico à proposta de urbanização mostrando como a médio prazo haverá retorno financeiro para os cofres dos investidores e do município. Em primeiro lugar, com um empreendimento de tal porte a oferecer várias opções de lazer,

supõe-se que o turista passe a alongar sua estada na cidade. Portanto, se passa mais tempo, obviamente, mais capital vai gastar. Partindo-se da hipótese pessimista que o visitante gaste apenas mais um dia pode-se avaliar ao final de um ano o aumento no afluxo de capital na cidade, que vai se fazer sentir na arrecadação de impostos.

De posse dos dados do SEBRAE-MA referentes ao número de turistas/mês, duração média da sua estada e gasto médio diário per capita fez-se uma projeção do aumento de capital injetado na economia de São Luis pelos turistas ao final de um ano:

•Número de turistas por mês (média) - 2.000

•Permanência média do turista - 7,6 dias

•Gasto médio per capita - US\$ 60,00

Passando um dia a mais na cidade, no final de um mês os turistas deixariam US\$ 120.000,00, e no final de um ano US\$ 1.144.000,00 a mais na economia ludovicense, contribuindo, através da arrecadação de impostos, para a realização, por parte da Prefeitura, de obras necessárias em outras áreas da cidade.



CONCLUSÃO

Apresentado os problemas e potencialidade da área estudada assim como as propostas para qualificá-la urbanisticamente evidenciou-se no presente Projeto de Graduação uma preocupação em atingir certos objetivos, considerados primordiais para a cidade, os quais são relacionados a seguir:

a) Uma maior interação visual com o Centro Histórico, visto que com a proximidade do bairro do São Francisco com o Centro, a existência de um conjunto arquitetônico harmonioso como o existente na parte antiga seria importante para uma continuidade ao se atravessar a Ponte José Sarney;

b) Melhorar a qualidade ambiental da área, o que serviria como exemplo a ser seguido por outros bairros da cidade;

c) Estimular a expansão urbana de São Luis dentro de padrões urbanísticos e arquitetônicos mais aprimorados, qualificando seus espaços públicos e explorando suas potencialidade paisagísticas;

d) Por fim, levar o trabalho para São Luis para que possa ser um fator a mais na promoção da discussão da cidade, tendo como público além dos segmentos sociais interessados no debate, os alunos e professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA) e as autoridades locais já envolvidas no Projeto de Graduação pelo apoio a ele dado.



AGRADECIMENTOS

Acima de tudo, agradeço a Deus por ter vencido mais esta etapa da vida, motivando-me para enfrentar as etapas vindouras.

Aos meus pais, Luiz e Aparecida, que em nenhum momento da minha vida deixaram de apoiar minhas decisões.

À prima Márcia e aos tios Ubiratan e Lucilia que tão bem me receberam em suas casas durante os duros primeiros meses longe de casa.

Ao professor, orientador e amigo José Antônio Lemenhe pelas muitas horas dedicadas ao aprimoramento do projeto.

Ao diretor Gustavo Marques e demais funcionários do IPLAN- São Luis onde obtive grande parte do material necessário à realização do projeto.

A Luis Phelippe Andrés e demais funcionários do SPHAN- São Luis onde me foi fornecido material de suma importância para o projeto.

A Karina França e Russel Rodrigues sem os quais estenderia o trabalho por mais alguns meses.

Aos professores da escola que, diretamente ou indiretamente, em maior ou menor grau, colaboraram no desenvolvimento do trabalho.

A todos meus sinceros agradecimentos.



BIBLIOGRAFIA

-Del Rio, Vicente - Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento, São Paulo, Pini, 1990.

-Lynch, Kevin - A imagem da cidade. Martins Fontes Editoras, s/d

-Medeiros, Ethel Bauzer - O lazer no planejamento urbano, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, Serviço de publicações. 1971.

-Turkienicz, Benamy & Malta, Maurício - Desenho urbano: Anais do I I Sedur - Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil, São Paulo, Pini; Brasília CNPQ; Rio de Janeiro, FINEP, 1986.

-Holanda, Armando - Roteiro para construir no Nordeste, Recife, UFPE, 1976.

-Morais, Jomar - Guia de São Luis do Maranhão, São Luis, Legenda, 1995.

-Choay, Françoise- O urbanismo, utopias e realidades: uma antologia, São Paulo, Ed. Perspectiva, 1992.

-Ferrari, Célson - Curso de Planejamento municipal integrado. Urbanismo, 7ª edição, São Paulo, Pioneira, 1991.

-Nascimento, Lúcia Helena do & Nacif, Cristina Lontra - Diretrizes para o zoneamento, IBAM, Rio de Janeiro, 1982.

-De Villa, Bona - Sistema Viário, Uso do Solo e Transportes Urbanos, São Paulo, CEPAM, 1990.

-Plano Diretor de São Luis de 1974.

-Plano Diretor de São Luis de 1993.

-Wilhein, Jorge - Critérios para projetar uma rua , in Revista Arquitetura nº46, abril de 1966.

-Gomes, J. Claudio - Turismo e tempo livre, in Revista C J Arquitetura nº0, s/d.

-Batista, Maurício Nogueira - O tráfego nas cidades, in Revista Arquitetura nº54.

