



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO – UEMA  
CENTRO DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA – CCT  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

**ESTÉFANE MONTEIRO ROCHA**

**CONDOMÍNIOS FECHADOS E MUDANÇAS SOCIOESPACIAIS:** uma análise do  
Bairro Turu em São Luís-MA.

SÃO LUÍS- MA

2024

ESTÉFANE MONTEIRO ROCHA

**CONDOMÍNIOS FECHADOS E MUDANÇAS SOCIOESPACIAIS:** uma análise do  
Bairro Turu em São Luís-MA.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado na Universidade Estadual do Maranhão como requisito básico para a conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo.

**Orientadora:** profa. Doutora Thaís Trovão dos Santos Zenkner

**Coorientadora:** profa. Doutora Marluce Wall de Carvalho Venâncio

SÃO LUÍS-MA

2024

Rocha, Estéfane Monteiro.

Condomínios fechados e mudanças socioespaciais: uma análise do bairro Turu em São Luís- Maranhão./ Estéfane Monteiro Rocha – São Luís, 2024.

91 f.: il.

Monografia (Graduação) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2024.

Orientador: Profa. Dra. Thaís Trovão dos Santos Zenkner.

1. Condomínios Privados. 2. Impactos Socioespaciais. 3. Modos de morar. 4. Turu. 5. Vitalidade urbana.. I. Título.

CDU: 728.22:316.42(812.1)

**Elaborada por Raimunda Aires - CRB 13/939**

**ESTÉFANE MONTEIRO ROCHA**

**CONDOMÍNIOS FECHADOS E MUDANÇAS SOCIOESPACIAIS: uma análise do  
Bairro Turu em São Luís- MA.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
na Universidade Estadual do Maranhão como  
requisito básico para a conclusão do curso de  
Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em \_\_\_\_ de março de 2024.

---

Prof. <sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Thaís Trovão dos Santos Zenkner – Orientador

Universidade Estadual do Maranhão

Doutora em Urbanismo

---

Prof. <sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Marluce Wall de Carvalho Venâncio – Coorientadora

Universidade Estadual do Maranhão

Doutora em Urbanismo

---

Prof. Me. Paulo Eduardo Silva de Vasconcelos

Instituto Federal do Maranhão

Mestre em Desenvolvimento Socioespacial e Regional

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por toda a força e pelas bênçãos que me proporcionou.

Aos meus pais, Iraíldes e Cláudio, por todos os conselhos e todas as orientações, por sempre me apoiarem e fazerem todo o possível para que eu realizasse os meus sonhos.

Agradeço a toda minha família. Em particular à minha irmã, Ingrid, pelo incentivo e conforto nos dias difíceis. À minha madrinha, por todo o acolhimento quando precisei. Aos meus avós, por sempre torcerem por mim. Ao meu primo Arthur, pela troca durante o curso e por todos os bons momentos compartilhados. À minha prima, Glenda, por todo o incentivo e pelo acolhimento. Aos meus primos, meus tios e minhas tias, por todo o apoio, torcida, amor, carinho, acolhimento e descontração.

Ao meu companheiro, Brendo, por todo incentivo, apoio, carinho e amor, por estar comigo nas dificuldades e sempre torcer por mim.

A todos os meus amigos, em especial aos amigos de turma Catharina, Débora, Izabel, Kaled, Leandro, Marina, Paula e Stephanny, por todos os momentos vivenciados, toda ajuda nos trabalhos, pelas trocas de conhecimento e por tornarem o curso mais leve. A Ana Karoline, Ludimila, Mayngred e Sabrina, por todo o apoio, pelo incentivo e pela companhia nos momentos difíceis e por vibrarem com as minhas conquistas.

Aos meus professores, por todo conhecimento compartilhado, pelos ensinamentos e pelas experiências que me foram proporcionadas, em especial à professora Thaís, por me orientar e me apoiar durante esse processo e à professora Marluce, pela coorientação e pelos conhecimentos compartilhados.

A todos que auxiliaram e contribuíram durante o curso e no desenvolvimento desta pesquisa, obrigada.

“O principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos.”

- Jane Jacobs

## RESUMO

Segregação socioespacial, insegurança e densidade populacional são elementos que acompanham o assunto relacionado aos condomínios privados, os quais têm benefícios aqueles que estão em seu interior, mas não tanto em relação aos que estão no exterior dos conjuntos. Este trabalho busca analisar as mudanças socioespaciais geradas pelos condomínios residenciais privados na Avenida General Arthur Carvalho, no Bairro do Turu, em São Luís. Para tal compreensão, entender os conceitos de vitalidade urbana, pensando em elementos de segurança, infraestrutura e caminhabilidade, é relevante. Além disso, a maneira como as pessoas escolhem habitar nos espaços é direcionada pelas mudanças sociais, econômicas e políticas no território, que modificam os modos de morar no ambiente urbano. A partir disso, o estudo da avenida em questão revela os impactos que o grande adensamento condominial e populacional promove na qualidade de vida dos habitantes da região, os quais influenciam o cotidiano dos indivíduos e transformam as formas de viver na cidade.

**Palavras-chaves:** condomínios privados; impactos socioespaciais; modos de morar; Turu; vitalidade urbana.

## ABSTRACT

Socio-spatial segregation, insecurity and population density are elements that accompany the issue related to private condominiums, which benefit those inside them, but not so much in relation to those outside the complexes. This work seeks to analyze the socio-spatial changes generated by private residential condominiums on Avenida General Arthur Carvalho, in Bairro do Turu, in São Luís. For this understanding, understanding the concepts of urban vitality, thinking about elements of security, infrastructure and walkability, is relevant. Furthermore, the way people choose to live in spaces is driven by social, economic and political changes in the territory, which modify the ways of living in the urban environment. From this, the study of the avenue in question reveals the impacts that the great condominium and population density promotes on the quality of life of the region's inhabitants, which influence the daily lives of individuals and transform the ways of living in the city.

**Keywords:** Private condominiums; socio-spatial impacts; ways of living; Turu; urban vitality.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Permeabilidade por meio das portas. ....	20
Figura 2: rua deserta – segurança da cidade. ....	22
Figura 3: Rua movimentada – segurança da cidade. ....	22
Figura 4: sentidos e prédios altos. ....	24
Figura 5: A dimensão humana. ....	25
Figura 6: Avenida Daniel de La Touche – São Luís: a mobilidade dos carros e dos pedestres. ....	26
Figura 7: Condomínios e a reconfiguração das quadras. ....	31
Figura 8: Atrás dos muros – a dinâmica da cidade. ....	34
Figura 9: condomínio jardim. ....	35
Figura 10: Minimercados em condomínios. ....	36
Figura 11: Vista interna do Condomínio Jardins em São Luís. ....	37
Figura 12: Condomínio Jardins em São Luís. ....	37
Figura 13: Folheto de condomínio residencial. ....	48
Figura 14: Edifício Caiçara e seus elementos internos e externos. ....	53
Figura 15: Edifício do Banco do Estado do Maranhão (BEM). ....	53
Figura 16: Edifício João Goulart. ....	54
Figura 17: Ponte do São Francisco: conexão entre a cidade nova e a cidade antiga. ....	56
Figura 18: Cidade dormitório. ....	63
Figura 19: Evolução do Bairro do Turu: 1985-2024. ....	68
Figuras 20 e 21: Pontos de ônibus sem infraestrutura. ....	77
Figuras 22: Calçadas inadequadas. ....	78
Figuras 23: Calçadas com obstáculos. ....	79
Figuras 24: Ruas muradas. ....	80
Figuras 25: Sensação de insegurança: iluminação. ....	81
Figura 26: Formulário Condomínios fechados e mudanças socioespaciais. ....	91

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Permeabilidade de quadras – Av. Oito, Turu, São Luís. ....	30
Mapa 2: Visualização das Pontes em São Luís. ....	56
Mapa 3: Sistema viário de São Luís. ....	57
Mapa 4: Caminho Grande e a evolução urbana em São Luís.....	58
Mapa 5: Novos modos de morar depois de 1992. ....	61
Mapa 6: Localização de conjuntos habitacionais. ....	66
Mapa 7: Zonas residenciais 6 (amarelo) e 11 (azul).....	67
Mapa 8: Principais avenidas do Turu. ....	69
Mapa 9: Crescimento populacional dos anos 1991 a 2000. ....	70
Mapa 10: Recorte da Avenida General Arthur Carvalho. ....	72
Mapa 11: Instituições de ensino na Av. Gen. Arthur Carvalho.....	72
Mapa 12:Condomínios residenciais fechados. ....	73
Mapa 13:Trânsito na Av. General Arthur Carvalho. ....	74
Mapa 14: Pontos de ônibus, km 1. ....	76
Mapa 15: Pontos de ônibus, km 2. ....	76
Mapa 16: Pontos de ônibus, km 3. ....	77

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
1.1 Metodologia e objetivos.....	15
<b>2. A VITALIDADE DA CIDADE.....</b>	<b>17</b>
2.1 Cidades seguras e acessíveis .....	18
2.2 Ruas muradas e seus impactos socioespaciais .....	28
<b>3. MODOS DE MORAR.....</b>	<b>41</b>
3.1 Modos de morar em São Luís .....	51
<b>4. O BAIRRO DO TURU .....</b>	<b>65</b>
4.1 Avenida General Arthur Carvalho .....	71
4.2 Uma análise da infraestrutura, caminhabilidade e segurança na Avenida General Arthur Carvalho. ....	75
<b>5. CONCLUSÃO .....</b>	<b>83</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>85</b>
<b>APÊNDICE A- Questionário “Condomínios fechados e mudanças socioespaciais” .....</b>	<b>90</b>

## 1. INTRODUÇÃO

As cidades estão em constantes mudanças, e alguns elementos intensificam ou não tais alterações. Compreender os agentes modificadores do território é relevante para o entendimento da maneira de viver, conviver e habitar na cidade e das suas modificações urbanas socioespaciais.

Nesse sentido, a cidade de São Luís, capital do estado do Maranhão, localizada na região nordeste do país, também passou por mudanças significativas decorrentes da expansão do território, enfrentando diversas alterações socioespaciais, novas maneiras de construir, de morar e de vivenciar o espaço urbano ludovicense.

Dessa forma, observar as questões relacionadas à segurança, acessibilidade e infraestrutura é necessário para compreender os aspectos que alteram o desenho da cidade, ou seja, é importante perceber o que torna uma cidade segura e acessível e como as extensões muradas dos condomínios interferem nesse planejamento. Ademais, tais mudanças modificam o comportamento da sociedade, que se adapta e passa a desejar novas formas de habitar o território.

Esses conceitos são aplicados com ênfase na Avenida General Arthur Carvalho, no Bairro do Turu, selecionada como objeto de estudo pela existência de uma grande parcela de residenciais privados. A centralidade é investigar os impactos que foram gerados por esses enclaves fortificados a fim de compreender os aspectos envolvidos em tais mudanças, analisando como esses condomínios privados interferiram nas características morfológicas urbanas, bem como na qualidade de vida da sociedade.

Em meados do século XX, o crescimento urbano da capital maranhense se intensificou, obtendo a maior explosão demográfica desde sua fundação (NETO, 2018), consequente do aumento do êxodo rural no Maranhão, do desenvolvimento industrial e da modernização da cidade. Com o crescimento acelerado, a busca por soluções habitacionais se intensificou, e, a partir disso, as propostas modernistas foram inseridas no ambiente e trouxeram consigo a onda de condomínios privados na cidade (ROCHA, 2021). Além disso, esse “boom” imobiliário atrelou-se à construção de malhas viárias, como as avenidas Daniel de La Touche e São Luís Rei de França, nas quais percebe-se uma quantidade expressiva de enclaves residenciais fechados. A partir disso, mudanças significativas ocorreram na configuração do tecido urbano.

A existência da vitalidade urbana depende não só de uma boa infraestrutura citadina, mas também de interações sociais, mobilidade e permeabilidade urbana. Na primeira parte deste trabalho, são abordados os elementos que tornam uma cidade segura e acessível, dentre eles, o dinamismo e as conexões, as quais permitem haver a dinamicidade que traz vida ao território. Baseado nisso, Jan Gehl (2013) aborda sobre a vitalidade das ruas e das escalas humanas, em que declara a importância de ruas vibrantes, onde as pessoas interajam, e projetos em escalas confortáveis com alturas adequadas para não intimidar aqueles que caminham por esses locais.

A intimidação dos usuários permite que haja um distanciamento deles com o exterior, e esse afastamento dos indivíduos das ruas provoca situações que são teorizadas por Jane Jacobs (1961) no livro “Morte e vida das grandes cidades”, em que aborda o conceito de “olhos da rua”. Esse termo também é utilizado por Jan Gehl (2013), que trabalha aspectos de segurança e vitalidade das ruas a partir dos olhos vigilantes que ali se encontram. Jacobs (1961) afirma que a principal característica de uma cidade próspera é que as pessoas se sintam seguras nas ruas desta.

Como elementos de afastamento das pessoas das ruas, estão os enclaves fortificados, os quais implicam no desenho e no dinamismo citadino. Caldeira (1997, 2000) disserta sobre os impactos que as ruas muradas e os elementos de proteção dos enclaves fortificados geram na sociedade e no espaço urbano, promovendo segregação social, desigualdades e, conseqüentemente, redução da vitalidade da cidade. A autora também aborda sobre o surgimento destes empreendimentos, associado a períodos históricos, como a industrialização das cidades, os quais contribuíram para uma cidade fragmentada e segregacionista.

As alterações urbanas que ocorreram ao longo dos anos modificaram a maneira como os indivíduos desejam habitar a cidade. Por isso, a segunda parte deste trabalho trata sobre os modos de morar, abordando os conceitos de modo geral e a região de São Luís. Fatores econômicos, históricos, geográficos e sociais são agentes modeladores dos anseios dos indivíduos em relação ao ambiente citadino. Bauman (2001) explica as mudanças entre as conexões pessoais por conta da liquidez das relações contemporâneas, que valorizam a individualidade. Tais elementos foram intensificados após o processo de industrialização das cidades, como afirma Lefebvre (2008).

Compreendendo os elementos sociológicos que modificaram as relações individuais contemporâneas, Wall (2019) disserta sobre os modos de morar em São Luís, os quais passaram por mudanças influenciadas pelo poder público e pela modernidade que chegava à

cidade. Essas mudanças são melhor compreendidas com o entendimento acerca do crescimento e da expansão da cidade, trabalhados por Burnett (2011) e Monteles (2021), que discorrem sobre a expansão do centro para a “cidade nova” e a verticalização do território ludovicense.

Posterior a isso, a terceira parte do trabalho dá ênfase ao recorte escolhido com vistas à conexão dos conceitos estudados à localidade do Bairro do Turu. Por meio de dados obtidos por Dias (2011) e Wall (2011), são relatados o surgimento e a expansão desta região, compreendendo os aspectos legislativos e sociais que desenvolveram esta localidade, repleta de serviços, enclaves fortificados e grande adensamento populacional. Para obtenção de mais informações, foram utilizados recursos visuais, experiências sensoriais e questionários a fim de estruturar este capítulo.

Aprofundando o recorte, o estudo avança para a Avenida General Arthur Carvalho, local que possui um número elevado de condomínios residenciais privados, motivo da escolha da região, que, ao aplicar os conceitos trabalhados sobre vitalidade e modos de morar, visa compreender quais elementos se inserem no cotidiano dos usuários daquela região, trabalhando elementos de segurança, caminhabilidade e infraestrutura. Assim, por meio de visitas, questionários e visualização de mapas, estruturou-se a análise da avenida para o entendimento das características socioespaciais que os condomínios trazem para o espaço urbano.

Dessa forma, analisar como a cidade está crescendo e quais consequências são implicadas nela é de suma importância para obter recursos que melhorarão a qualidade de vida das pessoas e a forma de projetar as cidades.

O crescimento disperso de São Luís provocou alterações no desenho da cidade. A partir da industrialização dela, atrelada à modernização e às políticas desenvolvimentistas, o inchaço populacional se fez presente no meio urbano, e isso alterou as dinâmicas socioespaciais, o que gerou uma grande demanda por habitações e por uma expansão da cidade. Assim, os condomínios residenciais surgiram e, com eles, as transformações urbanas. Desse modo, essas mudanças afetam diretamente os usuários da cidade e implicam na acessibilidade e na segurança dessas pessoas, requisitos básicos para ter qualidade de vida nos locais de habitação.

Assim, o local a ser estudado, o qual apresenta uma grande quantidade de enclaves fortificados, afeta o sistema viário, a mobilidade pedonal e auto modal, como também o planejamento urbano. Por isso, é necessário entender como e por que esses aspectos

influenciam a dinâmica da cidade e de que maneira isso interfere nos seus habitantes. Além disso, o conhecimento acerca do sentimento dos indivíduos dentro e fora dessas “muralhas” é relevante para a compreensão de tais dinâmicas.

Logo, este estudo pretende contribuir com o entendimento acerca das alterações urbanas que esses condomínios têm trazido ao longo dos anos, em especial no local recortado, auxiliando gestores urbanos, arquitetos, urbanistas, engenheiros e planejadores a construírem cidades que abracem as necessidades dos indivíduos e lhes ofereçam qualidade de vida.

### **1.1 Metodologia e objetivos**

Os procedimentos metodológicos deste trabalho possuem abordagem qualitativa e natureza exploratória. A metodologia dessa pesquisa se baseia, inicialmente, em uma revisão bibliográfica que fundamentou teoricamente o trabalho, por meio da utilização de livros de autores que trabalham com importantes conceitos que estruturam o entendimento acerca das mudanças socioespaciais geradas pelos condomínios. O referencial teórico utilizado tem como base Gehl (2013), Jacobs (1961) e Caldeira (1997, 2000), estruturando a conceituação sobre a vitalidade urbana e a interferência dos enclaves nela, que provoca alterações citadinas, conectando aos elementos observados na cidade de São Luís.

Além destes, utilizou-se o autor Bauman (2001) a fim de entender o comportamento dos indivíduos no decorrer da modernização para, então, compreender as alterações nos modos de morar nas cidades, referenciado por Wall (2019), que traz os conceitos dos modos de morar e suas modificações, fazendo uma conexão com o crescimento de São Luís, teorizado por Burnett (2011) e pela dissertação de Monteles (2021). Documentos iconográficos como mapas, fotografias e figuras foram utilizados para melhor exemplificação das informações trabalhadas.

Os recursos utilizados para a estruturação do último capítulo foram limitados, visto que houve dificuldade de encontrar documentos e informações acerca do assunto. Ainda assim, serviu como material o trabalho final de graduação de Dias (2011), que estruturou as informações acerca do Bairro do Turu e o relatório de pesquisa de Wall (2011), que fornece informações sobre a expansão da região, mapas e ilustrações.

Ademais, foram realizadas visitas no recorte do trabalho. Percursos em 3 horários distintos (7h00, 12h00 e 18h00), na avenida General Arthur Carvalho, com o intuito de compreender a movimentação de pessoas na região, seu uso das ruas, observando e vivenciando o espaço e tirando conclusões particulares e gerais acerca do ambiente. Também foram feitas aplicações do questionário (Apêndice A) com questões que estruturaram o entendimento sobre a vivência e experiência das pessoas na avenida estudada, trabalhando elementos internos – dentro do ambiente privado condominial – e externos – uso do ambiente externo.

Também foram analisados mapas e fotografias, por meio dos documentos estudados, e produzidos mapas pelo *Google Earth* e pelo *Google Maps* e fotografias obtidas com celular particular nas visitas ao local de estudo.

Os objetivos deste trabalho buscam de maneira geral investigar os impactos gerados pelos condomínios fechados no ambiente urbano no recorte do Bairro do Turu, e, de maneira mais específica, estudar sobre conceitos de uma cidade segura, acessível e com vitalidade nas suas ruas, para aplicar na área de estudo, pesquisar sobre os modos de morar em São Luís (MA), trabalhando elementos da sua verticalização, e contextualizar o crescimento condominial na região do Turu, identificando as influências geradas no ambiente urbano, mediante a observação de categorias como: segurança, caminhabilidade e infraestrutura, com enfoque na Avenida General Arthur Carvalho.

## 2. A VITALIDADE DA CIDADE

Neste capítulo são abordados os elementos que tornam uma cidade viva, trabalhando os aspectos que permitem a sua dinamicidade, sua segurança e a sua acessibilidade. Além disso, é abordado como as barreiras físicas dos enclaves fortificados afetam essa vitalidade e impactam, principalmente, os elementos de segurança das ruas da cidade. Entender esses conceitos é de fundamental importância para a compreensão das mudanças socioespaciais que ocorreram na cidade de São Luís, em especial na Avenida General Arthur Carvalho, no bairro do Turu, a qual possui uma grande quantidade de enclaves e um grande fluxo de pessoas. Assim, por meio de autores como Jan Gehl (2013), que disserta sobre a vida nas cidades e seus elementos vitalícios, Jane Jacobs (1961), que aborda sobre os olhos vigilantes que asseguram a segurança das ruas por meio de observadores, e Teresa Pires Caldeira (1997, 2000), que relata sobre os condomínios residenciais fechados e os impactos das ruas muradas para vida, dinâmica e desenho da cidade, fundamenta-se esse capítulo do trabalho.

A vitalidade urbana está relacionada com a vida nas cidades. Tal aspecto inclui o movimento de pessoas nos espaços citadinos, como ruas, calçadas e praças, trazendo dinamismo às relações entre os indivíduos. Essa dinâmica abrange elementos como mobilidade, acessibilidade, economia, cultura e qualidade de vida.

Desse modo, o conceito de vitalidade, para Jane Jacobs (1961), engloba características diversas, dentre elas, a interação social, com a diversidade de usos dos ambientes que, conseqüentemente, proporciona segurança e dinamicidade (JACOBS apud ESTEVES E CASTRO, 2019).

Jan Gehl (2013) aborda sobre a vida das ruas e escalas humanas, em que declara a importância de ruas vibrantes, onde as pessoas interajam, e projetos em escalas confortáveis com alturas adequadas para não intimidar aqueles que caminham por esses locais. Assim, para Gehl, espaços devem ser convidativos a fim de obterem significado para os usuários, proporcionando diversidade de atividades, permanência e vitalidade urbana (GEHL apud ESTEVES E CASTRO, 2019).

Essa vitalidade pode ser influenciada por diversos elementos, dentre eles, os edifícios murados que reduzem a permeabilidade entre os espaços interno e externo, dificultando interações e promovendo ruas vazias. Teresa Pires Caldeira (1997) relata como os enclaves fortificados, os quais segregam os indivíduos, implicam na maneira de interagir, caminhar e utilizar o espaço citadino.

## 2.1 Cidades seguras e acessíveis

Nessa parte do trabalho, são abordados os elementos que tornam uma cidade segura e acessível, entendendo como o movimento de pessoas, a infraestrutura e a dinamicidade presente nas ruas e nas avenidas modificam essas percepções. A compreensão desses conceitos é de grande relevância para a compreensão dos aspectos presentes no local de estudo, em que se faz necessário entender a vitalidade para se obter conclusões acerca do uso do território.

Antes de compreender quais aspectos influenciam na qualidade de vida no recorte a ser estudado, é necessário entender o que torna uma cidade segura e acessível. A partir disso, percebe-se que a segurança e a acessibilidade estão vinculadas à vitalidade da cidade.

Esses aspectos da vida urbana se relacionam com algumas abordagens diversas, determinadas pelas atividades exercidas em ambientes públicos, considerando as interações sociais e o movimento de pessoas como parâmetros vitais de um território (DOMINGOS, 2015).

A segurança é um elemento importante quando se trata da vitalidade urbana. Nesse sentido, há uma correlação entre eles, pois, para uma cidade ser segura, ela precisa ser habitada e precisa permitir relações entre os indivíduos que nela vivem. Um espaço que possui ocupação, vida e dinâmica permite que exista segurança (MONJARDIM 2019).

Assim, Jane Jacobs (1961), na obra “Morte e vida das grandes cidades”, afirma que a segurança urbana é, fundamentalmente, função das ruas e das calçadas das cidades, ou seja, quando os indivíduos se sentem seguros nas ruas, automaticamente possuem a sensação de segurança do meio urbano.

[...] se as ruas da cidade estão livres da violência e do medo, a cidade está, portanto, razoavelmente livre da violência e do medo. Quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que não se sentem seguras nas calçadas. (JACOBS, 1961, pág. 30).

Por esse ângulo, as pessoas devem se sentir seguras e protegidas em meio àqueles que são desconhecidos, pois, quanto maior o uso das pessoas dos espaços públicos, como ruas e calçadas, mais movimento e vida terá aquele local, permitindo que exista mais segurança, e, conseqüentemente, mais usos e interações nos espaços.

Não é preciso haver muitos casos de violência numa rua ou num distrito para que as pessoas temam as ruas. E, quando temem as ruas, as pessoas as usam menos, o que torna as ruas ainda mais inseguras. (JACOBS, 1961, pág. 31).

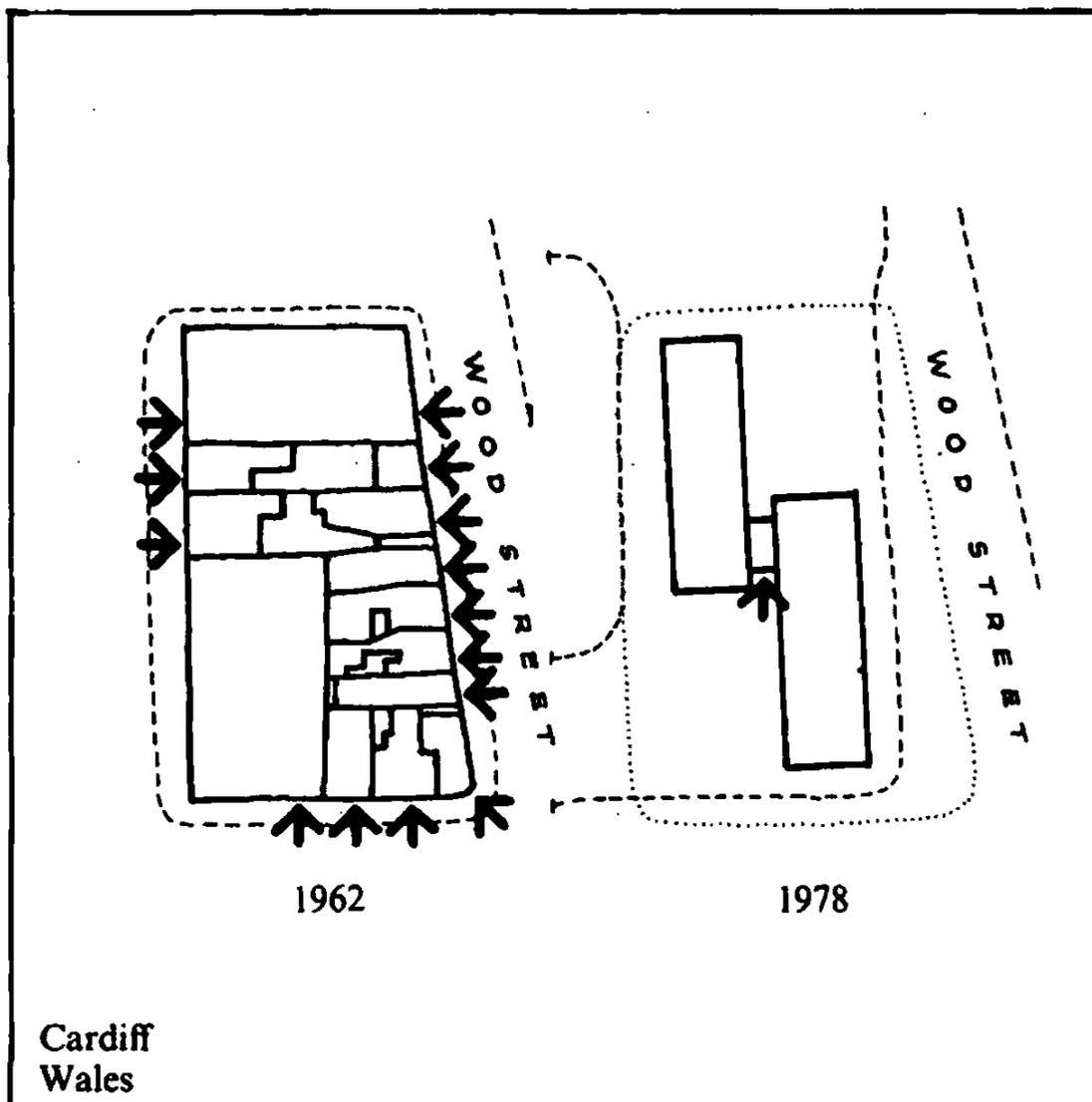
Nesse sentido, é possível afirmar que ambientes movimentados conseguem fornecer segurança às pessoas, já os ambientes desertos, não (JACOBS, 1961).

Outro fator que contribui para a vitalidade dos espaços citadinos refere-se aos edifícios e suas relações com os ambientes abertos, envolvendo a permeabilidade entre o público e o privado. Esses elementos estão relacionados à segurança dos locais, posto que a proliferação de edificações distantes das ruas, redução dos acessos e fachadas com reduzida permeabilidade visual potencializam a insegurança do território (SABOYA, NETTO E VARGAS, 2015).

A permeabilidade dos espaços residenciais se relaciona com a quantidade de portas de acesso às ruas para utilizá-la como um espaço de lazer, deslocamento e relações sociais. Tais elementos possuem uma conexão distinta, ao se tratar dos edifícios residenciais, pois esses concentram suas entradas em um ponto, reduzindo essa permeabilidade por meio de suas fachadas e laterais muradas, o que dificulta a vitalidade da rua (SABOYA, 2013). A partir disso, autores, como Jacobs (1961), abordam sobre aspectos arquitetônicos que melhorariam tais imbrólios, visto que, com fachadas mais permeáveis e acessos mais próximos das ruas, as interações socioeconômicas seriam incentivadas e proporcionariam maior proximidade e contato com o ambiente público, com mais atividades e maiores conexões entre o edifício e a rua (SABOYA, NETTO E VARGAS, 2015).

Dessa maneira, os enclaves residenciais privados têm afetado essa permeabilidade, pois reforçam a ausência de interações entre as pessoas com o espaço público em razão de suas limitadas aberturas para o ambiente externo. Na imagem abaixo, é possível perceber que, com o passar dos anos e com o surgimento dos enclaves privados, a quantidade de aberturas direcionadas para as ruas foi reduzida. Ao existir diversas residências na rua, existem também janelas, portas, aberturas que permitem as interações entre os indivíduos de dentro e fora da moradia; por outro lado, ao haver uma ou duas aberturas para o ambiente externo, a permeabilidade reduz e, com isso, as interações diminuem.

Figura 1: Permeabilidade por meio das portas.



Fonte: BENTLEY et al, 1985 apud SABOYA, 2013.

“Jane Jacobs destaca que os edifícios individuais autônomos poriam um fim ao espaço urbano e à vida na cidade” (JACOBS apud GEHL, 2011, pág. 3). Dessa forma, compreende-se que as determinações espaciais do espaço urbano modificam a vida desse. Sob esse viés, Domingos (2015) abordou os conceitos de Lynch (2010), o qual entende que o território deve acolher a existência humana para ser vital, promovendo segurança, sustentabilidade e consonância. Esses elementos referem-se aos estímulos que as edificações proporcionam aos seres humanos, pois, para este autor, a vitalidade é

[...] o grau em que a forma do aglomerado populacional suporta as funções vitais, os requisitos biológicos e as capacidades dos seres humanos- e acima de tudo, como protege a sobrevivência da espécie. (LYNCH, 2010, apud DOMINGOS, 2015, pág. 63).

Desse modo, percebe-se como as edificações e o desenho urbano influenciam na construção de ambientes vivos, alterando a qualidade de vida dos espaços e de seus usuários.

Jane Jacobs (1961) afirma que existem três elementos que permitem que os locais possuam segurança. Dentre eles, estão a separação entre o público e o privado, os olhos para a rua e o trânsito contínuo de usuários nas calçadas. Esses quesitos possibilitam que haja interação com as pessoas, com vigilância natural e com movimentação que mantém a vitalidade da cidade. Ao afetar a vivacidade desses ambientes, o conceito de “olhos da rua” se encaixa, pois, a partir da ausência de olhos vigilantes nas ruas, a insegurança se eleva e, conseqüentemente, menos atrativo é o local (JACOBS, 1961).

[...] devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega. (JACOBS, 1961, pág. 34).

Essa teoria se refere à vigilância natural que os indivíduos exercem na cidade, já que situações “fora de ordem” são inibidas pela observação dos usuários das ruas e dos olhos curiosos das habitações. Com base nisso, para que tal vigilância ocorra, é necessário que as edificações ofereçam a viabilidade de interações visuais entre o local privado e o público, ou seja, devem ser permeáveis para que, juntamente com o movimento das pessoas nas ruas, formem um conjunto de vigilantes naturais curiosos (SABOYA, 2010).

Indiretamente, o movimento de pessoas atua como atrator para os olhares de quem não está na rua, uma vez que as pessoas costumam gostar de olhar quem passa. Ruas desertas dificilmente atrairão a atenção de quem está dentro das edificações, o que acaba acentuando a sensação de insegurança. (SABOYA, 2010, pág. 3).

Dessa maneira, ao movimentar-se pelas ruas da cidade, é possível perceber que, em espaços desertos e impermeáveis pelos olhos observadores, há uma sensação de insegurança e uma vontade imediata de sair daquele local. A imagem abaixo (Figura 2) exemplifica tal aspecto, na qual a rua, sem dinâmica, interações entre pessoas e elementos convidativos, tende a expulsar seus possíveis usuários por não haver nenhum convite à permanência e até mesmo à passagem pedonal nela, o que permite, cada vez mais, uma menor quantidade de usuários, tornando-se mais insegura e sem vida.

Na figura 3, há outra percepção acerca do espaço. Uma rua convidativa, com elementos que facilitam o andar das pessoas, como árvores e calçadas, além da permeabilidade dos edifícios ao redor, que permite mais interações com os demais indivíduos, convidam os seres a caminhar, interagir e até permanecer por algum tempo nesse espaço. Tais aspectos permitem que a rua seja viva e, conseqüentemente, transmita maiores sensações de

segurança ao caminhar por elas. Assim, o “efeito dominó” também existe do lado contrário, pois, quanto mais pessoas são convidadas às ruas, mais participarão, preservando a vitalidade e a segurança pelos olhos observadores.

**Figura 2:** rua deserta – segurança da cidade.



Fonte: SABOYA, 2010.

**Figura 3:** Rua movimentada – segurança da cidade.



Fonte: MOURA, 2020.

Outro fator importante para a vitalidade urbana é a caminhabilidade, a qual deve ser proveitosa, atendendo às necessidades dos habitantes, confortável, respeitando as escalas humanas, e segura, em que os pedestres se sentem seguros ao caminhar sem riscos de acidentes e entraves (SPECK, 2016 apud MONJARDIM 2019).

Por esse ponto de vista, a dimensão humana foi negligenciada na conjuntura do planejamento urbano, o que resultou em espaços os quais não consideram a importância desse elemento. O desaparecimento dessa dimensão impede que sejam criados locais propícios às

interações humanas, desconsiderando o conforto dos indivíduos, promovido pelas escalas adequadas. Como exemplo, há ruas completamente muradas que alteram a percepção de amplitude dos usuários, que tendem a se sentir oprimidos pelos edifícios verticais e pelas paredes que os contornam.

Posto isso, a vitalidade se caracteriza pela percepção do conforto territorial que os habitantes possuem (DOMINGOS, 2015).

[...] se o local é cercado por paredes, pode aparecer mais estreito do que realmente é, enquanto se estiver rodeado de espaço aberto, a percepção pode ser de maior amplitude do que a verdadeiramente existente. (DOMINGOS, 2015, pág. 66).

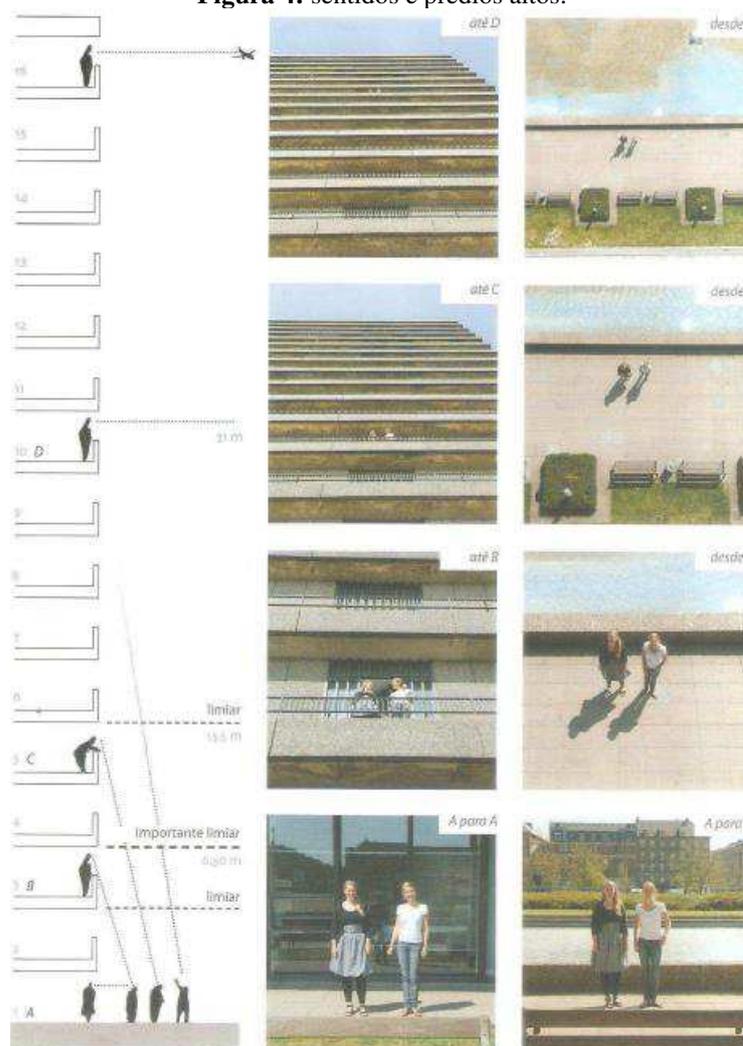
O autor Jan Gehl (2013), na obra “Cidade para pessoas”, aborda sobre o campo visual confortável aos indivíduos e defende a adoção de edificações horizontais, visto que essa configuração é mais agradável aos olhos humanos e os faz não se sentir coagidos pelos grandes prédios. Outros autores também discorrem sobre tais aspectos que implicam no comportamento dos indivíduos nas ruas e até em suas habitações, trazendo características das edificações altas e seus reflexos no território.

[...] viver em edifícios verticais afasta as pessoas do solo, assim como da sociedade casual e cotidiana que acontece nas calçadas e ruas e nos jardins e nos alpendres. Deixa-os sozinhos em seus apartamentos. A decisão de sair para algum tipo de vida pública torna-se formal e desajeitado; e, a não ser que haja alguma tarefa específica que traga a pessoa para fora, a tendência é ficar em casa, sozinho. (ALEXANDER et al, 1977 apud SABOYA, 2013, pág. 3).

A escala das edificações interfere na acessibilidade dos humanos no espaço urbano, já que afeta o caminhar qualitativo dos indivíduos. Com isso, ao projetar, é necessário entender a mobilidade e os sentidos do ser humano, ou seja, o território deve considerar as limitações dos pedestres, em que os edifícios altos não se encaixam no dispositivo sensorial do cidadão, mas os baixos, sim, para tornar o caminhar mais confortável e interativo (GEHL, 2013).

A imagem a seguir (Figura 4) exemplifica esses aspectos. Nota-se que os usuários que se encontram mais próximos do piso, até aproximadamente 7 metros de altura, conseguem interagir com aqueles que estão na parte inferior do plano vertical; já aqueles que estão em posições mais altas não conseguem manter a comunicação com os demais. Logo, isso diminui as conexões entre os seres. Além disso, é possível perceber que o edifício “engole” os indivíduos, o que torna desconfortável até mesmo olhar para a parte superior, ocorrendo a sensação de pequenez em meio às edificações monumentais.

**Figura 4:** sentidos e prédios altos.



**Fonte:** GEHL, 2013, pág.40

A partir disso, identifica-se um desenvolvimento citadino voltado para grandes dimensões, algo que afasta as pessoas das ruas e modifica a acessibilidade do espaço urbano. Dessa maneira, Gehl (2013) também se baseia na afirmativa de que locais prósperos estruturam-se na vida das ruas, em que devem ser consideradas como prioridades as necessidades dos usuários no planejar citadino a fim de obter elementos como segurança, vitalidade, sustentabilidade e saúde (GEHL, 2013 apud DOMINGOS, 2015).

O planejamento das cidades está enraizado no modernismo, programando os territórios em dimensões escalonadas do alto e de fora que, em vez de considerar o espaço urbano por completo, prioriza as edificações, que se tornam cada vez mais autossuficientes e isolados da cidade (GEHL, 2013).

Esses elementos permitiram que o caminhar dos indivíduos se transformasse em algo não mais proveitoso, com obstáculos, distâncias desagradáveis e inseguranças, os quais

prejudicam a mobilidade pedonal e a acessibilidade dos habitantes, afastando as conexões entre os humanos e o espaço.

O rumo dos acontecimentos não só reduziu as oportunidades para o pedestrianismo como forma de locomoção, mas também deixou sitiadas as funções cultural e social do espaço da cidade. A tradicional função do espaço da cidade como local de encontro e fórum social para os moradores foi reduzida, ameaçada ou progressivamente descartada. (GEHL, 2013, pág. 3).

Assim, o uso do espaço público, com enfoque na caminhabilidade das pessoas, se relaciona com o respeito às escalas humanas, visto que a modificação do território altera a maneira como ele é percebido. Dessa forma, torna-se convidativo ou não e permite diferentes formas de uso, o que altera as relações culturais e interativas dos indivíduos (GEHL, 2013).

Abaixo pode-se perceber como a dimensão humana modifica a percepção do ser humano para com a cidade. A verticalização monumental do território “engole” os indivíduos no seu uso do espaço, afetando o conforto visual, pois sua visão do horizonte baseia-se em elevadas torres, interativo, sem conexão com as outras pessoas, que se encontram em seus apartamentos em altos andares, além de afetar o conforto térmico, que influi na caminhabilidade e experiência do uso citadino.

**Figura 5:** A dimensão humana.



**Fonte:** GEHL, 2013, pág.4

Sob outro enfoque, a qualidade de vida das cidades, por volta de 1960, foi afetada com a inserção de grandes quantidades de automóveis. Esse fato interferiu na vida urbana ao alterar a permeabilidade, a caminhabilidade e as mobilidades em geral, passando a projetar cidades para carros e não para as pessoas (GEHL, 2013).

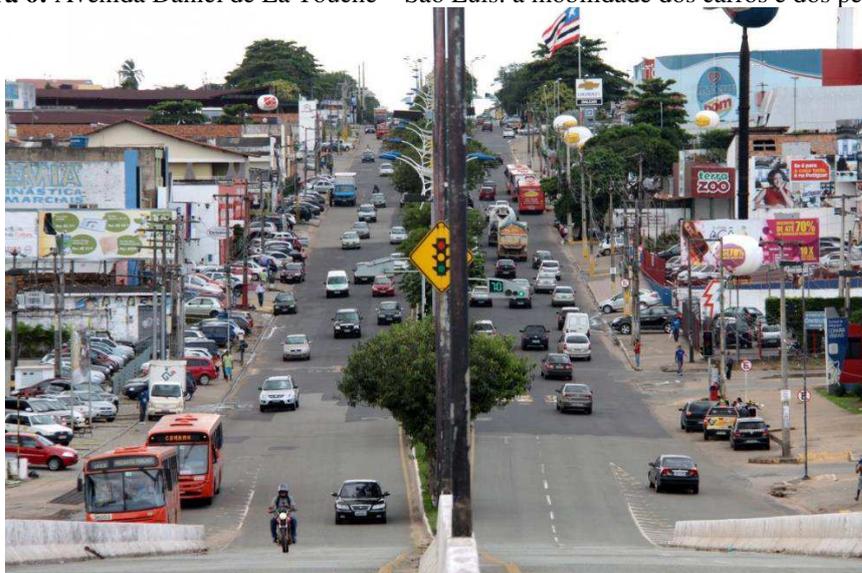
Esse modelo viário, vinculado às largas avenidas, prioriza os transportes motorizados, principalmente os individuais, e a verticalização dos edifícios (BARBOSA, 2022). Os meios de locomoção pedonais são dinâmicos e agregam não só às pessoas que o utilizam, mas também ao ambiente urbano, posto que aumentam a sensação de segurança e a autonomia dos indivíduos e resultam em qualidade de vida.

De forma geral, a caminhabilidade, em conjunto com a intermodalidade do transporte, é o que conecta a cidade e o pedestre ao direito a espaços abertos e acessíveis. (BARBOSA, 2022, pág. 1).

Na cidade de São Luís, o crescimento das vias automotivas também intensificou o uso dos automotivos, e a estrutura viária dos bairros tem sido responsável pela alteração do desenho urbano da cidade. A permeabilidade desses locais é afetada, dificultada pelas grandes ruas muradas e pela grande quantidade de automóveis, o que influencia a caminhabilidade e conforto dos pedestres. Nesse sentido, tornam-se ainda mais complicados os acessos, os percursos e o uso de transportes públicos, por exemplo, elevando questões de insegurança e mobilidade (ROCHA, 2021).

Na avenida Daniel de La Touche (Figura 6), é possível perceber os termos citados anteriormente. Nota-se que há diversas faixas para os automóveis e, apesar de existirem calçadas, essas possuem diversos obstáculos, ausência de acessibilidade e conforto, com faixas de pedestres reduzidas e apagadas, que muitas vezes não são respeitadas pelos motoristas, sem rampas de acesso e linearidade no calçamento, elementos que prejudicam o caminhar saudável da população e reduzem a vitalidade pedonal da cidade.

**Figura 6:** Avenida Daniel de La Touche – São Luís: a mobilidade dos carros e dos pedestres.



**Fonte:** O imparcial, 2015.

Gehl (2013) afirma que, enquanto mais vias são adicionadas à cidade, mais carros são convidados a utilizá-las. Logo, essa afirmativa cabe aos pedestres, pois, ao melhorar a qualidade pedonal, mais pessoas utilizarão as ruas e farão a manutenção da vitalidade cidadina, deixando de priorizar os automóveis e equilibrando o espaço urbano.

Como já mencionamos, um maior número de vias convida ao tráfego de automóveis [...], mas, ao melhorar as condições para os pedestres, não só reforçamos a circulação a pé, mas também – e mais importante – reforçamos a vida da cidade. (GEHL, 2013, pág. 19).

Por conta disso, o planejamento pensado para os automóveis e para os grandes edifícios reduz a qualidade da caminhabilidade dos indivíduos no espaço urbano, dado que, ao invés de projetar ruas e calçadas com qualidade pedonal, garantindo o fluxo e a interação dos cidadãos, projetam-se largas avenidas para acolher uma maior quantidade de automóveis (com redução de calçadas e arborizações), o que, novamente, exclui as pessoas das ruas, as quais tornam-se desertas, sem vida e inseguras.

Em geral, reforça-se o potencial para uma cidade segura quando mais pessoas se movimentam pela cidade e permanecem nos espaços urbanos [...]. Há mais olhos nas ruas e um incentivo maior para acompanhar os acontecimentos da cidade. (GEHL, 2013, pág. 6).

Além disso, o inchaço populacional, que ocorre após essas alterações no desenho da cidade, traz consigo problemas habitacionais e infraestruturais, afetando a caminhabilidade e a segurança desses locais.

Em muitas regiões, abrigar tantos novos moradores levou ao surgimento nas cidades de grandes áreas de habitação informal, densamente povoadas, primitivamente construídas e carentes de todos os tipos de serviços. A pressão sobre as cidades também leva à superpopulação das áreas habitacionais existentes, sobrecarregando os serviços, sistemas de tráfego e, com certeza, parques e espaços comuns. (GEHL, 2013, pág.217).

Esse crescimento exacerbado tem potencial de preencher determinados locais da cidade, em especial espaços verticalizados, os quais deixam regiões com densidade muito elevada, negligenciando outras áreas cidadinas. Tal situação ocasiona diversos vazios urbanos que, conseqüentemente, trazem consigo imbróglis para o território (SABOYA, 2012).

[...] temos pontos específicos da cidade (determinados pelo mercado imobiliário, não pela coletividade) com altíssima densidade [...] com sobrecarga de infraestrutura e graves problemas de acessibilidade. (SABOYA, 2012, pág. 3).

Com base nisso, os condomínios residenciais privados exercem um importante papel no que diz respeito ao desenho da cidade, os quais afetam as interações entre as pessoas e as ruas, por conta de suas extensões muradas, com acessos limitados e pouca permeabilidade.

Esses elementos tendem a deixar as ruas e as calçadas da cidade mais vazias, sem olhos vigilantes e, conseqüentemente, mais inseguras.

## **2.2 Ruas muradas e seus impactos socioespaciais**

Neste trecho, são abordados os elementos de proteção, como os muros, que geram impactos na sociedade e no espaço citadino. Os enclaves fortificados têm alterado o desenho da cidade e a percepção das pessoas acerca desses ambientes, uma vez que, com essas fortificações, as ruas tornam-se mais vazias, sem os “olhos vigilantes”, que, como visto anteriormente, trazem sensação de segurança e alívio àqueles que utilizam a rua. Dessa maneira, Teresa Pires Caldeira (1997, 2000) versa sobre conceitos sobre a fortificação da cidade e seus impactos socioespaciais, trazendo segregação e intensificação de desigualdades.

As barreiras físicas que cercam as ruas das cidades geram impactos no ambiente urbano. Desse modo, diversos aspectos modificam a dinâmica social nas cidades, visto que esses enclaves impactam na interação entre as pessoas e o território citadino. Tais elementos englobam os condomínios residenciais fechados, os quais restringem acessos a fim de obter segurança e privacidade.

A fim de compreender essa configuração, alguns conceitos são definidos para os enclaves fortificados, sendo eles locais privatizados, monitorados e fechados, com funções de residência, lazer, consumo ou trabalho (CALDEIRA, 1997).

A partir disso, essas barreiras tendem a ocasionar implicações no espaço urbano, dentre elas, as segregações socioeconômicas, os impactos na mobilidade e na segurança e desigualdades sociais, afetando o dinamismo social e espacial da cidade.

Enclaves fortificados geram cidades fragmentadas em que é difícil manter os princípios básicos de livre circulação e abertura dos espaços públicos que serviram de fundamento para a estruturação das cidades modernas. (CALDEIRA, 1997, pág. 155).

Contudo, essa configuração socioespacial não é recente, pois, desde o período medieval, os enclaves fortificados já faziam parte do cenário urbano, caracterizados pelas muralhas que possuíam o objetivo de fortalecer a segurança local, e existiam como principal mecanismo de defesa da vida urbana na Idade Média (RIBEIRO; DOS REIS, 2012). A partir do crescimento dessas cidades, tornou-se necessário o avanço de meios de defesa e de controle do território. Esses ambientes detinham características como grandes muros (feitos

de pedra, mármore ou cimento), torres de vigilância e sistema autossuficiente que dificultavam o acesso de invasores e garantiam a segurança dos cidadãos (AZEVEDO, 2010).

Assim, os empreendimentos atuais são influenciados pelo desejo de segurança e pela busca por privacidade e autossuficiência, priorizando aqueles que estão inseridos no espaço privado dos condomínios e negligenciando os demais usuários da cidade.

[...] em certo sentido a arquitetura das cidades volta no tempo, utilizando recursos de autodefesa que remontam ao período medieval. Gera-se um número cada vez maior de espaços privados e, claro, a diminuição de espaços públicos. A cidade passa a hostilizar o homem que a habita. (GALVÃO apud AZEVEDO, 2010, pág. 1).

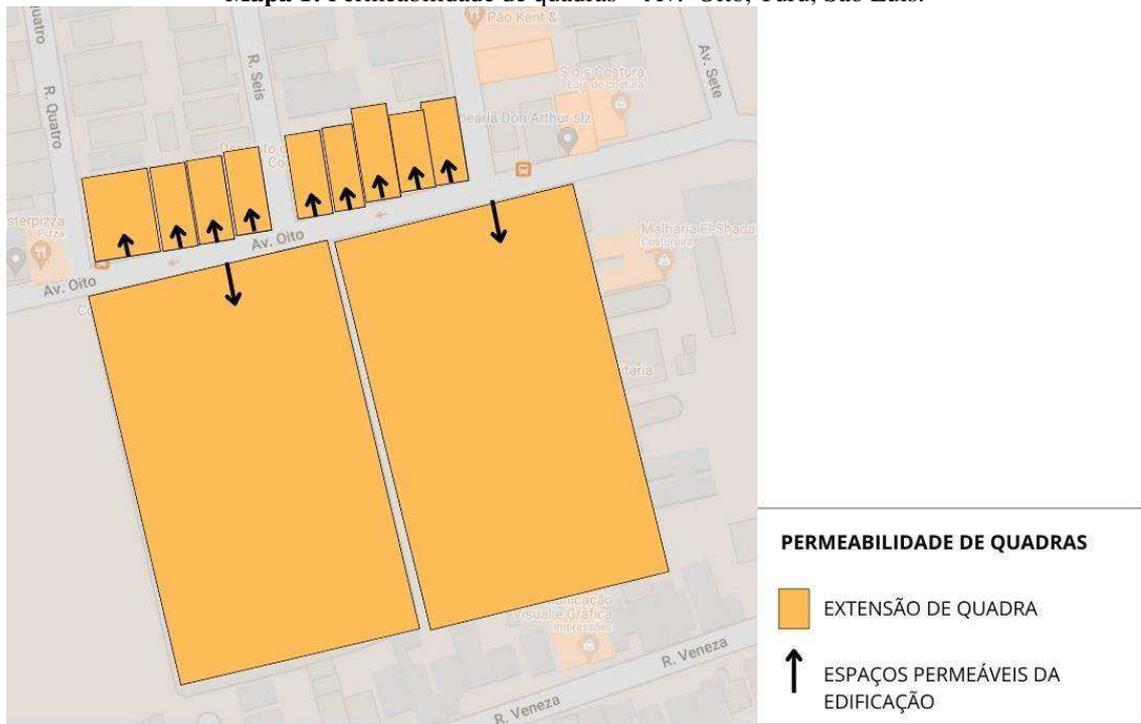
Dentre os impactos que esses condomínios podem gerar no espaço citadino, estão as dificuldades de mobilidade urbana, em que não só a circulação dos pedestres, mas também a dos automóveis, é prejudicada, decorrente de problemas de densidade local, já que o entorno não consegue suportar a quantidade de carros no local, causando congestionamentos e dificuldades de locomoção. Ademais, há as dificuldades na caminhabilidade dos pedestres, as quais são prejudicadas com as barreiras físicas e as grandes extensões muradas, com pouca permeabilidade, que tornam as ruas desertas e inseguras.

[...] podem gerar uma movimentação, antes inexistente, para a qual o entorno não está preparado. Para ele o condomínio valoriza apenas o próprio condomínio. O impacto que ele gera ao redor pode ser negativo. (MELGAÇO apud AZEVEDO, 2010, pág. 2).

Esse sistema condominial é responsável pelo congestionamento da malha urbana, provocando perdas na diversidade tecidual da cidade por conta de sua reduzida permeabilidade. Por esse ângulo, as redes e a mobilidade urbana são modificadas com a supremacia dada aos automóveis, que ressignificam trajetos, não mais caminháveis, e priorizam vias automobilísticas. As alterações socioespaciais são tidas por conta da configuração que esses enclaves impõem à cidade, como as quadras extensas e os usos que limitam as trajetórias, favorecendo uma nova configuração na malha urbana (DE SOUZA, 2012).

É possível perceber esses elementos na cidade de São Luís. Na imagem a seguir (Mapa 1), nota-se como a construção dos enclaves fortificados altera o desenho da malha urbana, modifica a extensão das quadras e, conseqüentemente, afeta o caminhar das pessoas, modificando os elementos de segurança e de acessibilidade das ruas.

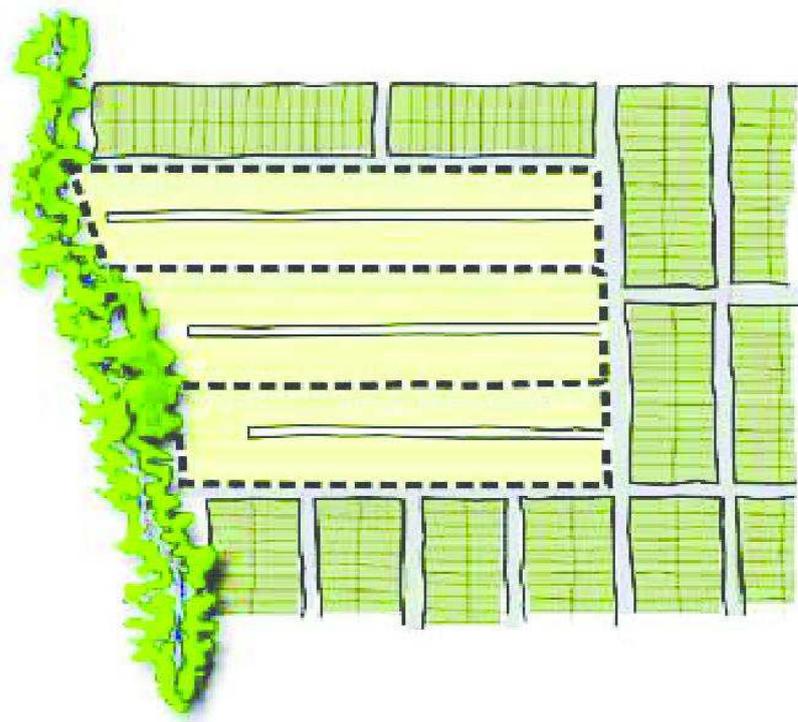
**Mapa 1:** Permeabilidade de quadras – Av. Oito, Turu, São Luís.



**Fonte:** o autor, adaptado de *Google Maps*, 2024.

Essa extensão das quadras torna o caminhar dos pedestres mais desconfortável, visto que deixa a escala humana de lado. Na imagem abaixo (Figura 7), observa-se que os condomínios residenciais privados geram essas modificações no desenho da cidade, aumentando a extensão das quadras, reduzindo as entradas e a permeabilidade dos indivíduos, o que promove alterações na malha urbana, diminui a caminhabilidade e a vitalidade e deixa o trajeto para as pessoas desconfortável, sendo mais atrativo para os automóveis.

**Figura 7:** Condomínios e a reconfiguração das quadras.



**Fonte:** researchgate.net (BELOTO, 2016).

Atrelando esses aspectos aos condomínios residenciais fechados, entende-se que eles implicam na dinâmica urbana. Assim, Teresa Pires Rio Caldeira (1997, 2000), no artigo “Enclaves fortificados: a nova segregação urbana” e em sua obra “Cidade de muros”, aborda como essa proliferação de enclaves cria e delimita um novo modelo segregacionista, alterando a participação dos cidadãos no espaço público, onde esses espaços murados excluem a população que não se insere neles. A partir desse novo conceito de moradia, que vende suas unidades com a promessa de segurança e qualidade de vida, os indivíduos se escondem por trás das paredes muradas e se distanciam da dinâmica urbana, não existindo mais “olhos vigilantes”, nem vitalidade.

No cenário global, Caldeira (1997) disserta sobre os eventos históricos, como a industrialização e urbanização acelerada das cidades, que promoveram o aumento das desigualdades sociais e das alterações nos aspectos geopolíticos do território urbano, razões estas que englobaram as cidades do Brasil, pois esses acontecimentos se inserem no contexto de violência, desigualdades e segregações no país. Trazendo esses elementos para o contexto brasileiro, Caldeira (2000) estuda a cidade de São Paulo, analisando o contexto industrial da cidade, seu crescimento econômico e populacional e como esses fatores modificaram o desenho da cidade, algo que resultou num grande contingente de enclaves fortificados.

Alguns componentes tiveram influência no processo das mudanças urbanas que ocorreram ao longo do tempo. Dentre elas, estão a crise econômica da década de 80, que teve aumento nas taxas de desemprego e de pobreza, os movimentos sociais em busca de melhorias, as atividades econômicas, que permitiram um exacerbado crescimento das cidades, e a intensificação dos crimes violentos e do medo nas cidades, os quais modificam as interações das pessoas no ambiente citadino (CALDEIRA, 1997). Esses componentes foram agentes intensificadores do processo de fortificação da cidade, em que os indivíduos foram buscando, constantemente, a proteção por trás dos muros.

[...] o aumento do crime violento e do medo, desde meados dos anos 80, provocou a fortificação da cidade, à medida que moradores de todas as classes sociais buscaram proteger seus espaços de residência e trabalho. (CALDEIRA, 2000, pág. 232).

Esses aspectos foram estudados na cidade de São Paulo, podendo ser aplicados nas demais regiões do país e do mundo, uma vez que, como nas demais cidades, tais elementos influenciaram o soerguimento dos muros no espaço urbano. Ao tratar dos enclaves fortificados, em especial dos condomínios privados, destaca-se a relação dessas edificações com a segurança, principal aspecto utilizado ao propagandear tais empreendimentos, os quais alteram as dinâmicas de vida da cidade.

Com o crescimento da violência, da insegurança e do medo, os cidadãos adotam novas estratégias de proteção, as quais estão modificando a paisagem urbana, os padrões de residência e circulação, as trajetórias cotidianas, os hábitos e gestos relacionados ao uso das ruas e do transporte público. (CALDEIRA, 1997, pág. 158).

Com o crescimento das cidades, em especial no período industrial, a concentração populacional se intensificou, consequências de um êxodo rural em busca de empregos, e assim diversas desordens se instauraram, dentre elas, doenças, ausência de saneamento e elementos associados ao crime. No contexto global, esses elementos se intensificaram com a Revolução Industrial e foram espalhados por outros territórios a partir da modernização e da industrialização dos países nos quais o cenário foi se repetindo.

A partir disso, houve uma transformação no padrão residencial, mudando para o enclave fortificado. Assim, a segregação se intensificou, isolando as pessoas com maiores recursos financeiros das pessoas mais pobres, as quais eram responsabilizadas pelos problemas existentes da cidade (CALDEIRA, 2000).

As cidades se transformaram em ambientes murados, em que as moradias que possuíam entradas diversas para o contato com o exterior atualmente se escondem e se protegem por trás de altos muros, grades, equipamentos de vigilância e de segurança,

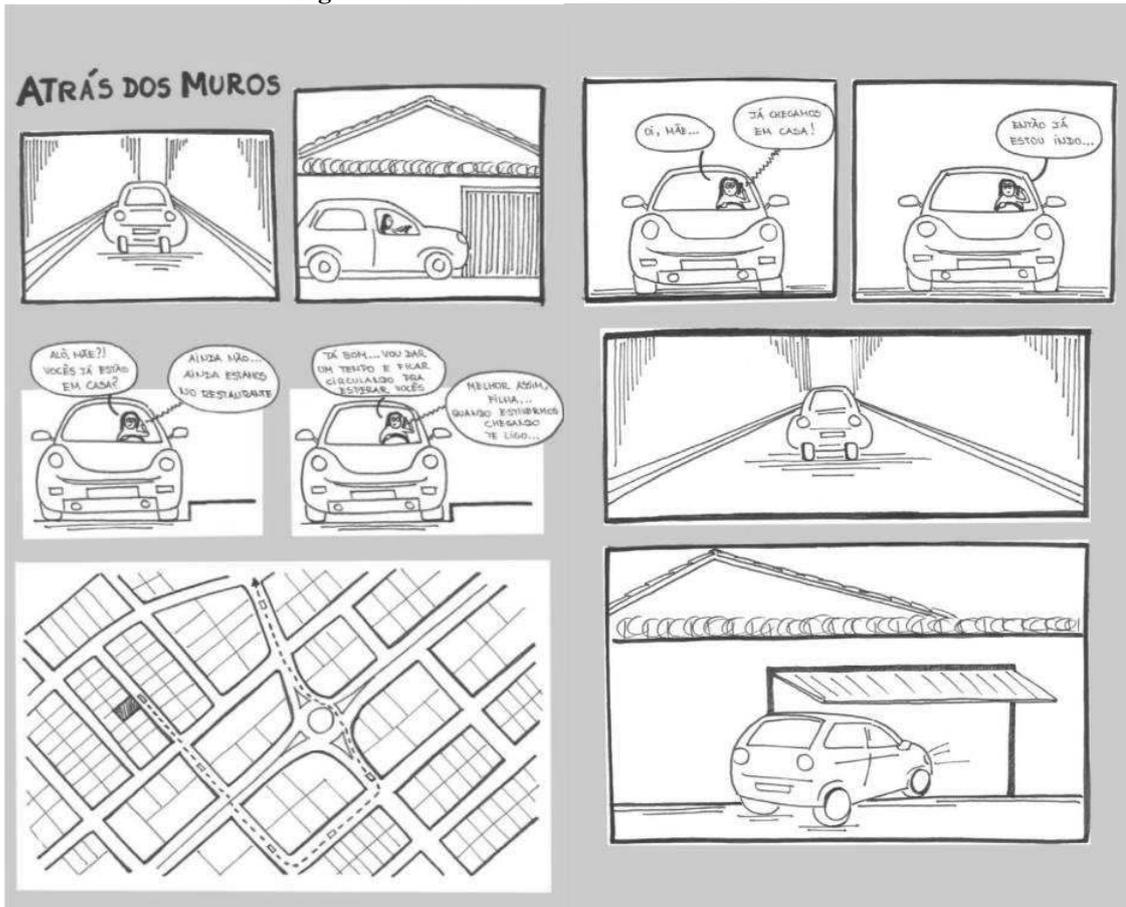
reduzindo interações com os indivíduos, segregando-se, já que essas propriedades estão fisicamente isoladas, voltadas para o seu interior e não para as ruas. Além disso, são edifícios que almejam a autossuficiência, incluindo os elementos essenciais no seu interior, onde não se faz necessária a saída dos seus usuários para fora das barreiras privadas, comportando serviços, comércio e lazer em um só lugar (CALDEIRA 1997).

Uma nova estética de segurança modela todos os tipos de construção, impõe sua lógica de vigilância e distância como forma de status e muda o caráter da vida e das interações públicas. (CALDEIRA, 1997, pág. 159).

Como visto, esse isolamento constante retira as pessoas das ruas, deixando-as mais vazias e sem vida, conseqüentemente, mais perigosas, ou seja, a fuga do perigo das ruas e do medo da violência por trás dos muros torna a cidade ainda mais insegura, reduzindo a quantidade de pessoas. Dessa forma, diminui-se a vigilância e aumenta-se o crescimento no número de automóveis.

Na imagem abaixo (Figura 8), observa-se como as ruas muradas deixam-nas inseguras. Ao se depararem com a ausência de “olhos vigilantes”, outros caminhando pela rua ou uma maior permeabilidade, as pessoas sentem o sentimento de insegurança e utilizam como abrigo os seus automóveis ou outros ambientes murados e cercados por outros elementos de segurança, como câmeras, cercas elétricas e portões completamente fechados. Logo, o uso das ruas reduz ainda mais, e a utilização da cidade passa a ocorrer somente dentro dos automóveis dos indivíduos.

**Figura 8:** Atrás dos muros – a dinâmica da cidade.



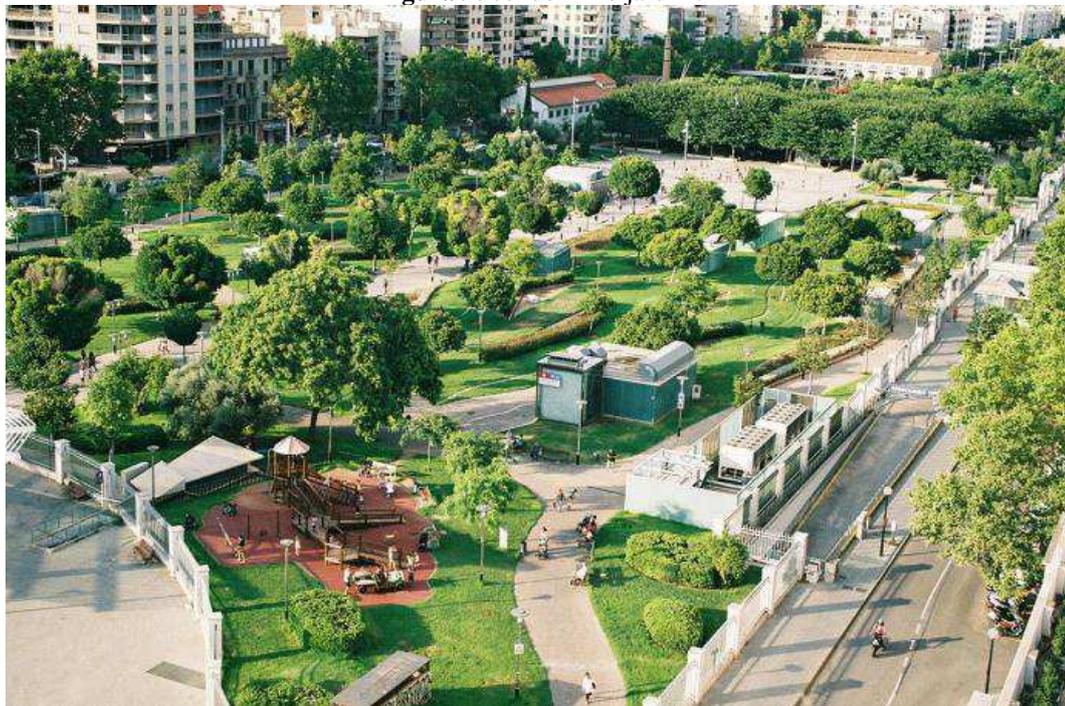
Fonte: (TESCH, 2019).

Esse sentimento de insegurança promoveu a autossuficiência de alguns empreendimentos. Um exemplo disso são os “condomínios jardins”, os quais são considerados “pequenos bairros”, pois possuem diversos serviços e atividades dentro da propriedade privada, incluindo comércio, escritórios, escolas, dentre outros, controlados por uma segurança e cercados por muros, funcionando como pequenas cidades (BURNETT, 2011 apud ROCHA, 2021). Esses empreendimentos surgiram a partir do conceito das “Cidades Jardim”, que visavam solucionar os problemas decorrentes do êxodo rural que acelerou o crescimento urbano dos centros europeus.

As “Cidades Jardim” possuem características de combinação entre a cidade e o campo, além de tamanho limitado, planejamento cuidadoso, abrangendo o zoneamento das áreas residências, comerciais e industriais, propriedades comunitárias, onde todos os presentes utilizam coletivamente o espaço, promovendo igualdade, qualidade de vida, dentre outros. Esses aspectos influenciaram o planejamento urbano em algumas áreas da cidade a partir da visão de criar ambientes que equilibrassem os aspectos da vida urbana com a qualidade de vida, vivendo em um local sustentável (SABOYA, 2008). Locais com arborização, diversos

serviços, espaços de vivências, lazer e comerciais são elementos presentes em empreendimentos que carregam as características das “Cidades jardim”. Observar a figura 9.

**Figura 9:** condomínio jardim.

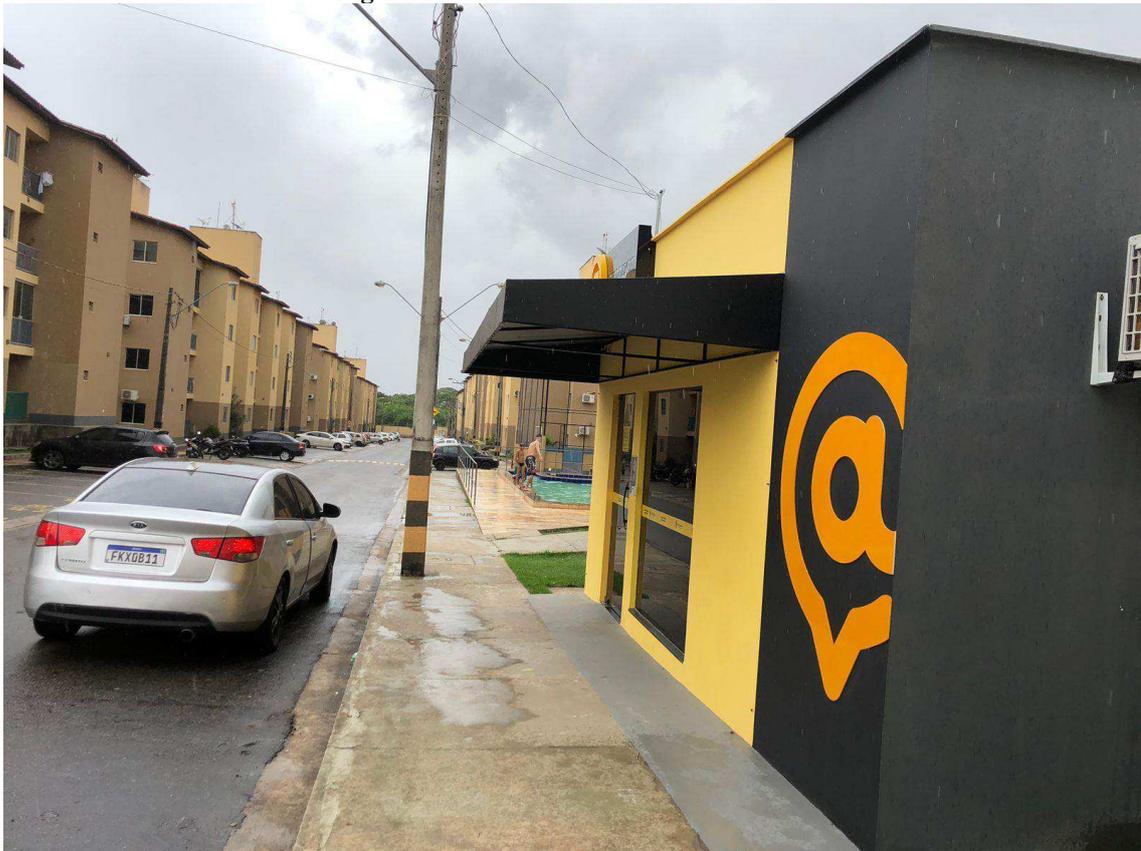


Fonte: Revista Habitare apud ROCHA, 2021.

Em São Luís, esses empreendimentos também se fazem presentes. O “condomínio jardim”, visto como sinônimo de bairro seguro, possui diversos serviços em seu interior, incluindo lazer, ginástica, comércio, vias estruturadas e serviços de segurança (ROCHA, 2021). Diante disso, entende-se que os condomínios fechados são mercadorias e, por isso, prometem suprir as necessidades dos seus futuros usuários, não importando aqueles que farão uso das cidades, os quais estarão desamparados de tais recursos.

Além disso, outros condomínios da cidade vêm aderindo aos minimercados “armazéns” (Figura 10), os quais levam praticidade aos seus moradores, não havendo a necessidade de saírem de sua área particular para utilizar o comércio de abastecimento.

**Figura 10:** Minimercados em condomínios.



**Fonte:** A autora, 2024.

A imagens abaixo (Figuras 11 e 12) exemplificam como são os “condomínios jardins” de São Luís. Observa-se que eles possuem infraestrutura interna com iluminação, limpeza, espaços para o tráfego pedonal e automotivo, além de elementos de arborização e de lazer, comércio e serviços, que tornam a vivência dos seus usuários completa. Observando ainda a figura 12, nota-se a extensão da quadra que esse empreendimento ocupa, com diversas torres e um edifício comercial. Esse enclave possui uma grande quantidade de pessoas, automóveis e poucas aberturas para o exterior, com sua entrada principal e seu tráfego interno, o qual pertence somente àqueles que utilizam do espaço privatizado.

**Figura 11:** Vista interna do Condomínio Jardins em São Luís.



**Fonte:** Adaptado do *Google*, 2023.

**Figura 12:** Condomínio Jardins em São Luís.



**Fonte:** *Google Earth* apud ROCHA, 2021.

A partir disso, o ambiente urbano perde sua funcionalidade quando existe uma grande diversidade de atividades próximas aos limites residenciais, de maneira privada e segura, não havendo a necessidade de utilizar as ruas, caminhar pelas calçadas e percorrer longas distâncias, e, quando necessário, os usuários utilizam os seus automóveis, mantendo a ausência de interações entre a cidade e o ser humano. Essa exclusão aumenta as desigualdades e a segregação social que existem no território, as quais deixam as pessoas que não se encontram nos limites privados à mercê da violência, transformando-se em uma “solução blindada” (BURNETT, 2011).

Dessa forma observa-se que o uso do espaço urbano se torna desnecessário quando se possui grande parte das atividades essenciais próximas ao limite residencial, praticamente dentro de sua morada, possuindo uma mistura de usos e funções, asseguradas por muralhas e por rigorosa vigilância (ROCHA, 2021, pág. 30).

Por conta disso, o território passa a não ser compreendido como um local de experiências e de dinamicidade. Entender a cidade como um espaço de morada, de vivências e de ocupação é importante na transformação dos tecidos urbanos, pois, a intensificação dos enclaves fortificados gera um empobrecimento desse tecido e, assim, elementos como esses, que trazem vida à cidade, são perdidos (DE SOUZA, 2012).

A segregação urbana é um importante elemento da cidade e das mudanças socioespaciais dela. É a partir dela que se entende como os grupos sociais se relacionam no ambiente citadino. Essa característica possui diversas formas de expressão, dentre elas, a concentração de pessoas, a disparidade de moradias, separadas por grandes distâncias, e a segregação por muros e elementos de segurança que limitam a conexão dos espaços. Dessa maneira, em territórios modificados pelos enclaves fortificados, a circulação e a acessibilidade são questões difíceis de serem mantidas (CALDEIRA, 2000).

Condomínios fechados, o novo tipo de moradia fortificada da elite, não são lugares para os quais as pessoas caminhem ou pelos quais passem. Eles são distantes, para serem aproximados só de automóvel e apenas por seus moradores uns poucos visitantes e, é claro, os empregados [...] (CALDEIRA, 2000, pág. 257).

Há duas teses que se referem aos condomínios fechados. Inicialmente, existe a que defende o modelo de “cidade jardim”, de Ebenezer Howard, sendo considerada uma das principais origens desses enclaves, em que se trata da genealogia ideológica desses ambientes, tratando de espaço e sociedade. A tese posterior afirma que a verdadeira origem desses se dá nas cidades fortificadas pré-modernas e seus antecedentes históricos, suas formas socioespaciais (RAPOSO, 2012).

Fundamentado nisso, as transformações urbanas modificam o espaço, surgindo diversas formas de configuração espacial, dentre elas, os condomínios residenciais fechados, os quais refletem uma fragmentação e uma segregação urbana. Sendo assim, essas edificações privadas abrangem a especulação imobiliária e os capitais financeiros, intensificando as iniquidades sociais e econômicas oriundas do crescimento econômico durante o processo de urbanização (LEVY, 2010). Desse modo, diversas desigualdades e exclusões sociais preenchem a vida citadina e interferem na qualidade de vida, na violência e no exercício da cidadania.

Assim, a segregação ocasionada por este tipo de enclave urbano, tem contribuído para a degradação do espaço público das cidades, obstaculizando, ou reconceitualizando o exercício da cidadania. (LEVY, 2010, pág. 98).

A relação das construções muradas com o exterior exclui a população externa, negligenciando e enfatizando as desigualdades sociais presentes na cidade. Os locais cercados segregam as classes sociais que estão inseridas no mesmo espaço urbano e tornam as edificações muradas elementos de exclusão social (RAPOSO, 2012).

Nesse viés, tais configurações edificadas não são fenômenos isolados, mas, sim, uma versão residencial de modos de segregação que se inseriram nas cidades, capazes de alterar o caráter do espaço público e as suas interações. Assim, os enclaves fortificados rejeitam a vida pública e tendem a ser homogêneos, abrangendo classes sociais semelhantes, distanciando-se de conexões indesejadas (CALDEIRA, 2000).

Os enclaves privados e fortificados cultivam um relacionamento de negação e ruptura com o resto da cidade e com o que pode ser chamado de um estilo moderno de espaço público aberto à livre circulação. (CALDEIRA, 2000, pág. 259).

A sociedade possui características que buscam interações recíprocas e relações humanas no território e, por meio da cidade, realizam essas funções de conectar-se, não só com os outros humanos, mas com o local e o tempo, transformando o espaço em uma construção social que possui vida. Após alterar essas configurações, a cidade perde a sua função, tornando-se vazia e fragmentada. A partir disso, elementos vitais se perdem, os quais são tidos com estranhamento, isolados, solitários e inseguros (LEVY, 2010).

Em razão de suas características totalitárias, que visam o cumprimento de funções básicas e pelo mundo fechado, restrito para a população que está fora dos muros, os condomínios impedem a expansão das relações sociais, o que gera consequências para a vida urbana, especializando as desigualdades sociais, posto que se tratam de uma defesa contra a cidade, tendo o comportamento de uma cidade dentro da cidade, que possuem ambientes públicos nos seus espaços privados, como as praças e áreas de lazer comunitárias. Dessa maneira, ocorre a “perda da essência do espaço urbano das cidades, qual seja a função de mesclar pessoas e diversificar atividades” (LEVY, 2010, pág. 101).

Com isso, nota-se que as barreiras físicas na cidade impactam as configurações socioespaciais dela, pois essas implicam na maneira como as pessoas utilizam a cidade, se relacionam com o espaço, se deslocam e interagem com os demais usuários. O enclausuramento dos indivíduos interfere nessas relações urbanas, nas distâncias percorridas e na segurança urbana, reduzindo as conexões, elevando a quantidade de automobilísticos e

causando um esvaziamento das ruas, algo que altera os tecidos urbanos e prejudica a vitalidade do espaço citadino.

### 3. MODOS DE MORAR

Neste capítulo, são analisadas as maneiras de habitar e viver a cidade. Os modos de morar no espaço urbano se modificaram no decorrer dos tempos por conta de fatores históricos, econômicos, geográficos, sociais e culturais. Entender esses conceitos é de suma importância para compreender como a maneira de habitar a cidade alterou o desenho desta e influenciou a forma com que os indivíduos interagem e se locomovem nela. A princípio, são trabalhados os elementos que modificaram as formas de morar a partir de suas mudanças socioespaciais e, posteriormente, aplicar esses conceitos na cidade de São Luís a fim de compreender a evolução dos modos de morar nesse território, como foram desenvolvidos até chegarem nos enclaves fortificados, para o entendimento da região da Avenida General Artur Carvalho, no Turu.

Para essa conceituação, são utilizados os conceitos de Lefebvre (2008) e Bauman (2001), atrelados ao livro “Modos de morar no espaço urbano” (2019), que trazem conceitos sobre a construção das cidades a partir das necessidades dos indivíduos, como os seres modificam esses anseios que são refletidos nas cidades, e o entendimento da maneira de morar e de vivenciar esse território.

As formas de habitar a cidade variam de acordo com aspectos geográficos, econômicos e culturais. Ao longo do tempo, esses modos de ocupação sofrem transformações, influenciadas pelas mudanças comportamentais e tecnológicas presentes na história da cidade. Essas alterações refletem as necessidades dos indivíduos, as quais modificam a maneira de habitar e de utilizar o território cidadão.

As relações sociais da atualidade vêm sofrendo mudanças constantes. As vivências dos seres, anteriormente, tinham características repletas de brincadeiras nas ruas, conversas “de porta”, relações comunitárias que mantinham comunicação e conhecimentos compartilhados. Nas experiências atuais, com base na popularização dos residenciais privados, os quais fornecem diversos serviços sem precisar se deslocar pela cidade, as interações são mais limitadas, já que são utilizados os equipamentos e os serviços do local; os que não são fornecidos com fácil acesso, são alcançados por meio de um automóvel, mais uma vez não vivenciando a cidade de maneira pedonal.

As cidades tiveram diversos modos de comportamento durante a história. A partir desses processos evolutivos, os modos de morar e de vivenciar a cidade foram se modificando durante os períodos históricos. Com isso, destaca-se o processo de industrialização,

considerado motor das mudanças sociais, como elemento crucial para o entendimento do espaço urbano atual (LEFEBVRE, 2008).

As expansões territoriais e populacionais da cidade resultaram em diversas transformações nestes locais. Esse crescimento alterou a imagem do espaço citadino com diversas construções e vias que tinham referências europeias em seus desenhos. Como exemplo, na cidade de São Paulo, essa expansão territorial gerou diversas mudanças no tecido e na paisagem urbana, como também nos hábitos e nos comportamentos da população. Tais mudanças transformaram o triângulo histórico, conhecido como o centro velho, espaço que compreendia três importantes ruas no centro histórico da cidade, as quais abrigaram a cidade em seus primeiros séculos e foi um dos primeiros espaços a sofrer grandes alterações (FERNANDES, 2018).

Juntamente com esta nova reestruturação do triângulo histórico, surgiram uma série de novas edificações públicas favorecidas pela Prefeitura de São Paulo, que contribuíram para a criação da imagem europeia da cidade. (FERNANDES, 2018, pág. 21).

Essas características refletiram em outros centros urbanos, no qual o crescimento do território foi modificando a cidade antiga, sendo por esvaziamento – como ocorreu em São Luís – ou por mudanças na forma de vivenciar esses territórios. Em suma, a modernização da cidade modificou o desenho e os usos desses espaços.

No território ludovicense, o esvaziamento do centro histórico (local onde se manifestavam os principais serviços e o comércio, além de diversas moradas) provocou uma mudança no cenário habitacional, visto que os indivíduos passaram a buscar novas maneiras de habitar a cidade, expandindo seus usos para os espaços vazios dessa e construindo conjuntos habitacionais e condomínios fechados, o que reconfigurou o desenho urbano com novos bairros, vias e usos da cidade.

O direcionamento destas alterações foi promovido por estratégias de ocupação da região litorânea, orientadas pelo poder público que conduziu as atuações dos mercados fundiário e imobiliário, as atividades imobiliárias, resultantes das propostas do Plano Diretor de 1974 que priorizou a ocupação e a expansão da cidade para a orla de São Luís (WALL, 2011).

Em uma visão geral, a chegada da industrialização nos espaços citadinos proporcionou avanços na exploração imobiliária em virtude do grande contingente de pessoas se inserindo na cidade, havendo uma redistribuição de serviços e usos comerciais e residenciais no ambiente, o que modifica e dá uma nova estrutura ao espaço urbano (CALDEIRA, 1997). Posto isso, Lefebvre (2008) afirma que há um duplo processo que engloba dois aspectos, os

quais comparam a industrialização com a urbanização assim como a economia e a vida social, em que tais elementos possuem uma unidade, mas são inseparáveis, pois a realidade urbana se choca com a realidade industrial.

A industrialização produz uma nova forma de viver. Com a cidade industrial, surge o grande contingente de pessoas e diversos problemas urbanos que necessitam ser solucionados, como a habitação, a insegurança, dentre outros. Assim, o moderno se insere no território e vem com sua verticalidade e alterações no desenho da cidade, objetivando solucionar os problemas citadinos e dar uma nova imagem para o local.

Fundamentadas nisso, diversas vias foram surgindo na cidade. Mediante o crescimento industrial e automotivo, mais construções viárias se faziam necessárias. Com o processo de modernização do território, a verticalização do espaço, por volta de 1920, em São Paulo, ganha força, tendo a questão habitacional como principal fator dessa evolução. Dessa forma,

[...] por sua vez, construiu traços marcantes para a urbanização das grandes cidades brasileiras, e teve a tecnologia como grande aliada para a sua propagação. (FERNANDES, 2018, pág. 32).

Entretanto, o início desse processo não foi completamente aceito pela sociedade brasileira. Para garantir o acolhimento desta nova forma de morar, serviços foram implantados nestes edifícios, buscando soluções diversas que suprissem as necessidades do mercado imobiliário e objetivassem alavancar a aceitação da classe média aos prédios habitacionais (FERNANDES, 2018). Naquele tempo, os cortiços<sup>1</sup> eram considerados ambientes insalubres, sem conforto e sem infraestrutura. Devido a isso, a implementação de várias habitações em um só lote foi tida de forma negativa. Assim, mecanismos foram sendo implementados para gerar entusiasmo e aceitação dessa nova maneira de habitar a cidade.

Não era visto com bons olhos morar em uma situação tão promiscua como a de sobrepor várias famílias sobre o mesmo lote, ou pior, várias famílias morando no mesmo edifício. Isso dava uma sensação de encortiçamento que não entusiasmou a muitos no início. (FIGUEROA, 2002, pág. 25 apud FERNANDES, 2018).

O movimento modernista também possui significativa relevância para o novo processo de morar da cidade. Tal movimento proporcionou uma revolução nos modos de habitar, construir e planejar as cidades. Nascida em um momento de diversas transformações sociais, a arquitetura modernista veio para transformar as formas de construir e desenhar a cidade, buscando praticidade e soluções para os problemas habitacionais que surgiram nessa época. Nesse sentido, edifícios verticalizados foram se inserindo nas cidades, e assim surgem os

---

<sup>1</sup> Cortiços eram moradias insalubres e dilapidadas, onde doenças se proliferavam, onde habitava a escória da sociedade e onde proprietários exploravam os moradores com aluguéis abusivos (LING, 2018, pág. 1).

residenciais verticais que carregaram consigo a modernidade, tornando possível um aproveitamento do solo, o que alterou os modos de morar das classes médias e das classes de baixa renda, que ficaram cada vez mais periféricas e segregadas (DOMINGUES, 2016).

Influenciado pela sociedade e pelo Estado, o espaço se modificou de acordo com as mudanças econômicas e legislativas da cidade, construindo as novas formas de morar. A partir do surgimento de automóveis, edifícios verticais e novas maneiras de visualizar a cidade, o Estado foi interferindo nas legislações construtivas que definiram as formas de utilizar o espaço, delimitando tamanhos, consumidores e materiais. Com isso, “As kitchenettes dão lugar a construção e grandes conjuntos residências (SOMEKH, 1997, p. 24 apud DOMINGUES, 2016).

Com a expansão do capitalismo, as transformações sociais e urbanas devido à industrialização e crescente urbanização, desenvolvimento da tecnologia e novos materiais, surgiram os residenciais verticais, os prédios de apartamentos, representando a modernidade e o progresso juntamente com a exaltação do uso do automóvel. (DOMINGUES, 2016, pág.81).

Sendo assim, a modernização e industrialização da cidade foram fatores relevantes no surgimento de novas formas de ver, viver e habitar a cidade. A verticalização trouxe consigo não só distintas maneiras de habitar o território, como também novos modos de vivenciar, caminhar, consumir e utilizar o espaço cidadão. A construção dos enclaves mudou a malha urbana e as características socioespaciais que existem no local, alterando também sua urbanidade.

Em São Luís não foi diferente, pois, de acordo com o crescimento cidadão, não só os conjuntos habitacionais e enclaves residenciais privados surgiram, como também avenidas foram cortando a cidade e remodelando o seu desenho. A necessidade automotiva cresceu junto com a população e, cada vez mais, foi havendo a necessidade de construção de mais vias, visando atender à demanda automotiva do local e de mais residenciais, almejando suprir as necessidades individuais e mercadológicas da região. Com o crescimento dos automóveis, foram priorizados os corredores para os carros, deixando de lado as calçadas e vias pedonais que trazem qualidade de vida aos pedestres. Logo, a partir dessas alterações, os seres modificam suas formas de usar os espaços.

Além disso, o habitar a cidade se relaciona com o uso dos espaços e com o aperfeiçoamento dos saberes. Em meados do século XX, o escape de interações e dos espaços diversificados começaram a se desenvolver com mais rapidez, impactando o território urbano. Baseado no abandono da vida em comunidade, o compartilhamento de conhecimentos vivenciados nas cidades reduz significativamente, aumentando o processo de isolamento e

modificando a maneira de utilizar o espaço citadino (SENNETT, 2018 apud JABUR et al, 2021).

As características dessa mudança conectiva entre as pessoas podem ser explicadas por Zygmunt Bauman (2001), na obra “Modernidade Líquida”, o qual descreve a liquidez das relações contemporâneas, afirmando que essas são fluidas, sem profundidade e frágeis. Bauman (2001) também destaca a individualidade e o consumismo presentes na sociedade atual, em que relata o imediatismo de gratificações de acordo com as necessidades individuais, evidenciando a superficialidade das relações.

Desse modo, a relação do tempo e do espaço se modifica, visto que as interações, antes tidas nas ruas das cidades, hoje são buscadas em instalações privadas que supram as necessidades habitacionais mais seguras e autossuficientes, como os condomínios residenciais fechados, que fornecem, além de serviços, uma noção de comunidade ao redor dos muros, e novas versões de segurança, englobando as cercas, câmeras e vigilantes, que substituem os olhos e as bocas da comunidade que vigiava os que saíam de suas casas para usar a cidade (BAUMAN, 2001).

A diferença entre o passado afetuosamente lembrado e sua réplica atualizada é que o que a comunidade das memórias da infância de Hazeldon obtinha usando os olhos, línguas e mãos [...] no Heritage Park é confiado a câmeras de TV ocultas e dúzias de seguranças armados verificando senhas nos portões e discretamente (ou ostensivamente, se necessário) patrulhando as ruas. (BAUMAN, 2001, pág. 89).

As formas de viver na cidade possuem relação com o que o mercado oferece aos indivíduos, pois as escolhas desses refletem nas opções disponíveis. Entretanto, não se trata somente disso, uma vez que a dinâmica da cidade, as maneiras de interagir com os elementos urbanos, como pessoas e lugares, e de vivenciar os espaços delimitam como o território será utilizado (NASCIMENTO, WALL, 2019).

Nesse sentido, os habitantes da cidade podem ser vistos como consumidores que estão, frequentemente, dividindo espaços de consumo sem, necessariamente, interagirem entre si, visto que são ambientes que promovem a ação de consumo e de passagem, e não a conexão entre as pessoas, pois se tratam de ações individuais e subjetivas. Assim, as relações superficiais são tidas em diversos espaços da cidade e são levadas para o ambiente privado, em que necessitam da proteção para satisfazerem seus anseios de segurança e de privacidade, preservando suas individualidades.

O lugar é protegido contra aqueles que costumam quebrar essa regra — todo tipo de intrometidos, chatos e outros que poderiam interferir com o maravilhoso isolamento do consumidor ou comprador. (BAUMAN, 2001, pág. 94).

A partir desses aspectos, que modificam o espaço urbano, o mercado utiliza os anseios e as necessidades das pessoas para delimitar formas distintas de habitação. Sob essa perspectiva, com os elementos de expansão da cidade, que modificam a vitalidade dessa, e o esvaziamento de ruas locais públicos, os anseios por segurança seguem crescendo, e o comércio utiliza essas características para propagandear novos empreendimentos na cidade, pois:

Ninguém sai de casa para se expor em uma rua vazia, e, se ninguém sai, ela permanece no mesmo estado, dando lugar a ambientes hostis que cada vez mais afetam as pessoas. (NASCIMENTO, WALL, 2019, pág. 55).

Dessa maneira, o mercado imobiliário utiliza da sensação de insegurança dos indivíduos para vender seu produto, o qual garante uma forma de morar mais adequada para a realidade, prometendo segurança e serviços dentro do ambiente. Diante disso, o espaço público se esvazia ainda mais, posto que as relações comunitárias perdem espaço para o individualismo (NASCIMENTO, WALL, 2019).

Este “comércio de nova cultura” resulta em uma extensão às formas de lazer cada vez mais realizadas nos ambientes monitorados e fechados, que obrigam os usuários a utilizá-los em uma relação de consumo. Este não é o estilo contemporâneo de viver, mas o modo mais rentável de controlar os gostos e hábitos de uma população. (NASCIMENTO, WALL, 2019, pág. 55).

Este individualismo possui relação com as novas maneiras de interações entre as pessoas na contemporaneidade. Essa individualidade é marcada pela separação, substituindo a vida em comum, tornando-se as principais grandezas evolutivas da vida urbana (BAUMAN, 2001). Com isso, a “cultura do eu” se intensifica e deixa diversas barreiras, como os espaços murados privatizados ou o isolamento da vida pública, que tomam a cidade e permitem que os habitantes vivam em um mundo voltado para o “eu”. Nesse viés, são priorizados anseios e desejos individuais, e o ato de segregar tem o efeito pretendido, pois “o muro que nos protege é o mesmo muro que nos deixa ainda mais expostos” (NASCIMENTO, WALL, 2019 pag. 56).

Diante disso, como já citado por Jacobs (2000), o esvaziamento das ruas as torna ainda mais inseguras e, como um efeito “dominó”, exclui as pessoas desses espaços, aumentando a insegurança dos usuários da cidade. Assim, a intenção de trazer segurança, por meio dos grandes muros, possui um efeito oposto no espaço urbano, além de segregar e isolar as pessoas.

O espectro arrepiante e apavorante das “ruas inseguras” mantém as pessoas longe dos espaços públicos e as afasta da busca da arte e das habilidades necessárias para compartilhar a vida pública. (BAUMAN, 2001, pág. 91).

A cidade é construída por meio das relações e dos comportamentos das pessoas além das práticas urbanas e comunitárias. Com base nisso, os modos de habitar e de produzir a cidade são definidos pelos contextos históricos e sociais, influenciados por elementos de mudanças econômicas, culturais e tecnológicas, em que o espaço possui determinados objetivos funcionais e objetivos mercadológicos. Isto posto, é possível compreender o território com suas diversas formas de uso e de produção, dentre elas, a participativa – que abrange a individualidade dos seus habitantes –, a mercadológica – a qual, ao se tornar produto, busca convencer o usuário com distintas estratégias de produção –, e a representacional – que abrange as vivências dos seres no espaço (LEFEBVRE, 2000 apud NASCIMENTO, WALL, 2019).

Tais características podem ser analisadas no processo industrial capitalista das cidades, onde a vigilância pelos olhos comunitários começa a ser substituída pela exaustiva rotina industrial (BAUMAN, 2003 apud GARIM, 2020).

Assim, duas tendências descenderam do capitalismo moderno: a substituição do entendimento natural da comunidade pela rotina projetada artificialmente e permanentemente monitorada; e a tentativa de ressuscitar o sentido comunitário dentro dessa nova estrutura de poder. (BAUMAN, 2003 apud GARIM, 2020, pág. 127).

Esses elementos podem ser vistos na contemporaneidade, no que diz respeito ao tempo escasso dos indivíduos em prol de suas rotinas exaustivas e repletas de afazeres. Por esse ângulo, não só os aspectos de desenvolvimento tecnológico e industrial influenciam essa dinâmica escassa, mas também a configuração da cidade interfere nessa administração do tempo dos habitantes. Do mesmo modo que os modos de viver influenciam o território, o território também interfere nos modos de viver.

A segregação socioespacial, além de tornar o local de morada como “cidade dormitório”, retira o tempo de qualidade dos indivíduos em seus lares. As longas distâncias do trabalho até as residências afetam a qualidade de vida das pessoas, as quais não possuem mais vivências com os seus. Assim, as vidas agitadas tornaram a morada um local apenas para o repouso, somente para dormir. A agitação do dia, as rotinas repletas de afazeres na rua, incluindo estudos, trabalho ou a fusão dos dois também influenciam no novo conceito de moradia. Além disso, impactam no uso da cidade, já que, ao realizarem o movimento pendular nesses locais, se deslocam entre a “cidade trabalho” e a “cidade dormitório” (TESCH, 2019).

Tais aspectos influenciam na escolha da morada, visto que essa absorve as necessidades dos usuários. A partir disso, a venda do espaço citadino é enfatizada, surgindo

diversos enclaves fortificados que utilizam de diversos recursos de propaganda para convidar os cidadãos a esse novo estilo de morada.

Em decorrência do atendimento dos anseios da sociedade, os condomínios residenciais privados possuem a concentração de diversos serviços dentro de um espaço privado e autossuficiente, garantindo a segurança dos que pertencem àquele ambiente. Com isso, "Segurança total" é crucial para "o novo conceito de moradia" (CALDEIRA, 1997, pág. 162).

Na figura 13 a seguir, exemplifica-se como essa forma de morada é propagandeada, com a inclusão de elementos de segurança e a afirmação de possuírem tudo que o futuro usuário precisa em relação a uma moradia segura, confortável e acessível. Além disso, incluem elementos de lazer e ótima infraestrutura, correspondendo aos anseios destes indivíduos.

**Figura 13:** Folheto de condomínio residencial.



**Fonte:** Expo Imóvel, 2017.

A obra "Modos de morar no espaço urbano" apresenta diversas ilustrações por Marina Tesch (2019), dentre elas, a "Sonho de consumo", que demonstra os recursos utilizados pelo mercado imobiliário, como a propaganda sobre novos conceitos de moradia, a qual usa o consumismo da modernidade para vender residências que oferecem todos os recursos (o

principal, a segurança que esses buscam ao se enclausurar). Esses aspectos implicam nas relações dos indivíduos que, anteriormente, mantinham contato com sua vizinhança e, após entrar nas cidades muradas, são segregados desse mundo, deixando para trás seus laços. Essas experiências na cidade permitem que as ruas tenham vida, pois essas estarão sendo utilizadas por jovens, crianças e adultos, com conversas e brincadeiras, com caminhabilidade; isso também dá ao humano a sensação de pertencimento. “O sonho de consumo deixa para trás laços e liberdade” (TESCH, 2019, pág. 13).

Bauman (2003), em “Comunidade”, também aborda elementos que explicam as mudanças comportamentais dos seres no espaço urbano. Por meio disso, define as comunidades como grupos pequenos e autossuficientes, os quais mantêm o entendimento entre os indivíduos que as pertencem, ou seja, possuem densa comunicação que prioriza seu interior e possuem um isolamento aos membros de fora, tornando-se assim, homogêneas (GARIM, 2020).

A separação do interior com o exterior foi diretamente influenciada pelos meios tecnológicos, de transporte e comunicacional, em que são enfatizadas as individualidades, as quais buscam o conforto de maneira artificial por meio das vigilâncias e dos mecanismos de defesa. Dessa maneira, essa individualização gera uma troca de valores que substitui a liberdade pela segurança. Em decorrência disso, os indivíduos se isolam em “comunidades cercadas”, distanciando-se dos outros seres que não possuem o mesmo modo de vida que o seu, investindo grandes valores para se distanciar da sociedade e fugir da comunidade em geral (BAUMAN, 2003 apud GARIM, 2020).

Sendo assim, os condomínios residenciais privados ganharam destaque na moda de morar no espaço urbano. Apesar de terem suas características iniciais advindas das cidades medievais e de haver diversas comunidades com as características condominiais em tempos anteriores, os condomínios fechados surgem, conceitualmente, nos Estados Unidos, no século XX, nomeadas por “Gated Communities”. Além disso, outros processos se inseriram no espaço urbano, como o fechamento de ruas gradeadas e privatizadas que objetivavam levar proteção a populações de classes mais altas (MONTELES, 2021).

Com o tempo, esses empreendimentos se tornaram cada vez mais comuns, tornando-se uma tendência imobiliária nas décadas de 70 e 80, o que passou a atuar como uma potência mercadológica. No Brasil, o processo de inserção dos condomínios privados se deu com residenciais para as classes mais altas, como o Alphaville, em São Paulo, que posteriormente se espalhou pelas demais cidades do território brasileiro (MONTELES, 2021).

Posteriormente, essa nova maneira de habitação se prolongou e se instaurou como um modo de morar que abraçou outras classes sociais. Todavia, tal maneira de configuração resulta em segregação socioeconômica e espacial.

No contexto atual, as formas de morar no habitat urbano tendem a cada vez mais enviesar na segregação, uma vez que os condomínios se propõem a configurar áreas de homogeneidade socioeconômica. (MONTELES, 2021, pág. 36).

Ou seja, as barreiras físico-arquitetônicas de caráter voluntário resultam em segregação socioespacial e ênfase de desigualdades sociais, visto que essas separam os indivíduos que pagam para se manter longe daqueles que estão fora dos muros privatizados (RAPOSO, 2012). Esses empreendimentos carregam as necessidades das pessoas e as usam como forma de mercadoria, vendendo ambientes, proteção e qualidade de vida, em que há alteração da dinâmica urbana, do mercado e do desenho citadino.

Nesse sentido, as teorias das maneiras de morar na cidade estão relacionadas com o planejamento e a gestão urbana, que englobam o desenho da cidade, a economia e o mercado imobiliário, como também, as particularidades cotidianas dos habitantes, os modos de viver e interagir com a cidade e os seus desejos de vida (NASCIMENTO, WALL, 2019).

[...] ela é feita, também, dos comportamentos e relações humanas, das representações de uma comunidade e da prática urbana que cada pessoa e grupo fazem. Essa urbanidade, sim, ditará a moda de morar, mas de forma a evocar a qualidade de vida e moradia que transcendem o espaço físico do habitar. (NASCIMENTO, WALL, 2019, pág. 59).

Com isso, os condomínios residenciais privados surgem com o intuito de solucionar os anseios da população por segurança, privacidade e facilidades, emergindo como símbolos de segregação socioespacial, o que enfatiza as desigualdades sociais e econômicas. Além disso, a mercadificação desses empreendimentos promove alterações econômicas e delinea novas configurações para o tecido urbano, que alteram as dinâmicas sociais, os usos dos espaços e a mobilidade na cidade.

Logo, a evolução dos modos de morar nas cidades possui uma significativa trajetória, a qual engloba elementos geográficos, econômicos, culturais e tecnológicos que moldaram o espaço público, destacando o período de industrialização das cidades até a contemporaneidade. Esses elementos promoveram a individualidade dos seres e a modernização dos ambientes, transformando as cidades e modificando as interações sociais e a forma desses viverem o espaço urbano.

### 3.1 Modos de morar em São Luís

Neste item, são discutidos os elementos que englobam os modos de morar na cidade de São Luís e como essa se modificou ao longo dos anos. A fim de compreender estes aspectos, será analisado o crescimento urbano da cidade, bem como sua expansão populacional e, conseqüentemente, habitacional, elencando os quesitos históricos que influenciaram as mudanças socioespaciais e o habitar da cidade. Para esse entendimento, serão utilizados os autores Burnett (2011) e Monteles (2021), os quais dissertam sobre a expansão da cidade e o seu crescimento condominial, e Wall (2011, 2019), que aborda sobre os modos de morar no território ludovicense.

Na cidade de São Luís, os modos de morar também tiveram um processo com diversas transformações, refletindo a história, a cultura e a geografia do território que mesclam a tradição com a modernidade e fornecem distintas opções de estilo de vivenciar a cidade. Assim, durante o processo de desenvolvimento da cidade, os anseios dos habitantes e as suas necessidades diárias foram se alterando, e isso modificou a forma de habitar o ambiente urbano ao longo do tempo.

No fim do século XX, com a modernização da cidade, os condomínios fechados foram se instaurando em São Luís, visando novas formas de configuração do espaço urbano, como também a promoção de um novo estilo de vida. Ainda assim, enfatizaram-se diversos problemas já existentes no ambiente, como a fragmentação socioespacial, que modificou as formas de morar na cidade, tal como o desenho dessa (OLIVEIRA, 2009 apud MONTELES, 2021).

Anterior a esse processo, diversos acontecimentos proporcionaram a expansão e a alteração na sua dinâmica urbana. Até a década de 1950, São Luís se resumia a três cidades em uma, sendo elas a mercantil, a militar e a industrial, as quais definiam o traçado do território. Em um curto espaço de tempo, com a modernização, São Luís passou por um intenso processo de urbanização que resultou em uma segregação intensa, pois tratava-se de uma modernidade inacessível à grande parte da população, que se distanciou da grande movimentação cidadina ocorrida naquela época (BURNETT, 2011).

A área histórica de São Luís começou a passar por um processo de abandono institucional com ausência de políticas públicas para preservar o estado do ambiente. Alguns momentos influenciaram o distanciamento dessa região, dentre eles, a mistura de usos no local, que comprometeu a qualidade do ambiente para as elites comerciais que ali habitavam e

fez com que essa se desinteressasse pela área por conta de sua fusão social e funcional. A disparidade das realidades socioeconômicas que surgiram no território é exemplificada por esses elementos, em que o poder público e a elite abandonam o Centro Histórico, e, com a chegada do novo setor modernizado, os olhos se voltaram para a ocupação de novos territórios e para um novo planejamento (BURNETT, 2011).

A população se concentrava no Centro Histórico Ludovicense. Em meados do século XX, fatores direcionaram a expansão da cidade em direção ao seu litoral nordeste, por exemplo, a construção de pontes que interligavam a cidade, o crescimento dos automóveis, as extensões viárias, o aumento populacional e o surgimento de novas maneiras de morar, os quais se interligam com o processo de explosão demográfica da cidade (ROCHA 2021).

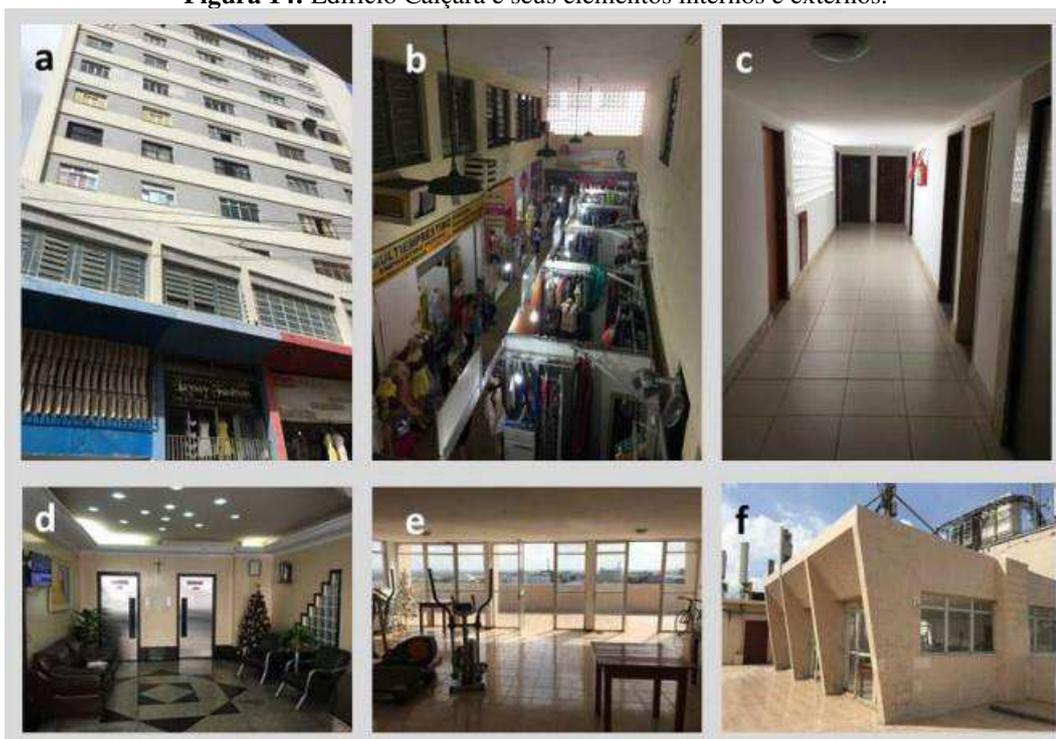
A segunda etapa da expansão urbana de São Luís acontece com a chegada dos automóveis e dos novos padrões urbanos residenciais, originados nos subúrbios americanos dos anos 40 e 50, viabilizados pela melhoria do acesso rodoviário para a Cidade Balneária do Olho d'Água realizado, mais uma vez, com o decisivo apoio do poder público que investe em infra-estrutura. (BURNETT, 2011, pág. 19).

Como um dos primeiros passos para a verticalização de São Luís, o Edifício Caiçara (Figura 14) é construído com intuito residencial na área central da cidade (TARGINO, 2017). Além dessa edificação, outras construções haviam sido realizadas, como a do Edifício do Banco do Estado do Maranhão (BEM) (Figura 15) e a do Edifício João Goulart (Figura 16). Dessa forma, acompanhando o modelo arquitetônico modernista, “o Edifício Caiçara, do BEM e João Goulart marcaram o início do processo de verticalização em São Luís” (NASCIMENTO, MENDONÇA, 2017, pág. 15).

Esses arranha-céus mudaram a paisagem da capital ludovicense, pois romperam com a horizontalidade homogênea que predominava na cidade até a metade do século XX. Essas edificações em altura juntamente com bangalôs e palacetes ecléticos deram um ar moderno à capital maranhense. (NASCIMENTO, MENDONÇA, 2017, pág. 2).

As imagens abaixo exemplificam os edifícios verticais que foram inseridos no Centro Histórico de São Luís. Por meio deles, é possível perceber os elementos da modernidade que foram conectados à cidade colonial. Considerados arranha-céus, suas altas estruturas de concreto, com grande quantidade de janelas de vidro e tipologia distinta das demais edificações daquele espaço, expõem os elementos modernos que englobaram a cidade.

**Figura 14:** Edifício Caiçara e seus elementos internos e externos.



**Fonte:** NASCIMENTO, 2016 apud NASCIMENTO, MENDONÇA, 2017).

**Figura 15:** Edifício do Banco do Estado do Maranhão (BEM).



**Fonte:** NASCIMENTO, 2015 apud NASCIMENTO, MENDONÇA, 2017).

**Figura 16:** Edifício João Goulart.



**Fonte:** O imparcial, 2020.

Apesar de essas edificações terem surgido por volta dos anos 50, a ideia de modernização já havia se inserido no ideal da população. À vista disso, foram implementados alguns planos de modernização da cidade, como o “Plano de Melhoramento e Remodelação”, idealizado por Otacílio Saboya, o qual pretendia a ampliação de ruas, a construção de avenidas e a reestruturação de espaços públicos. Ademais, englobava a implementação de um novo código de obras, buscando atender as demandas do desenvolvimento urbano, adotando ideais modernistas, como o zoneamento da cidade e uma hierarquia viária, além de preservação do patrimônio histórico, verticalização do Centro e substituição dos cortiços, abolidos do centro citadino, estabelecendo padrões de higiene e segurança para as construções (SÃO LUÍS, 1936 apud NASCIMENTO, MENDONÇA, 2017).

Posteriormente, a partir dos planos do Engenheiro Ruy Mesquita, uma nova expansão surge com a proposta de cruzar os rios Anil e Bacanga, permitindo acesso direto às praias e ao Porto do Itaqui (BURNETT, 2011). Dessa forma, há um deslocamento de parte da sociedade, em especial a elite ludovicense, que anseia a região litorânea, a fim de garantir conforto e tranquilidade e separação de seus diferentes, segregando-se das demais classes sociais, que foram periferizadas e negligenciadas nesse processo expansionista.

Numa estratégia de segregação social, o Plano Diretor de 1975 (MARANHÃO, 1977) reserva a faixa litorânea para as camadas de alta renda, as regiões internas para as classes médias e a periferia longínqua e sem

serviços para as camadas populares. (BURNETT, 2006 apud BURNETT, 2011, pág. 20).

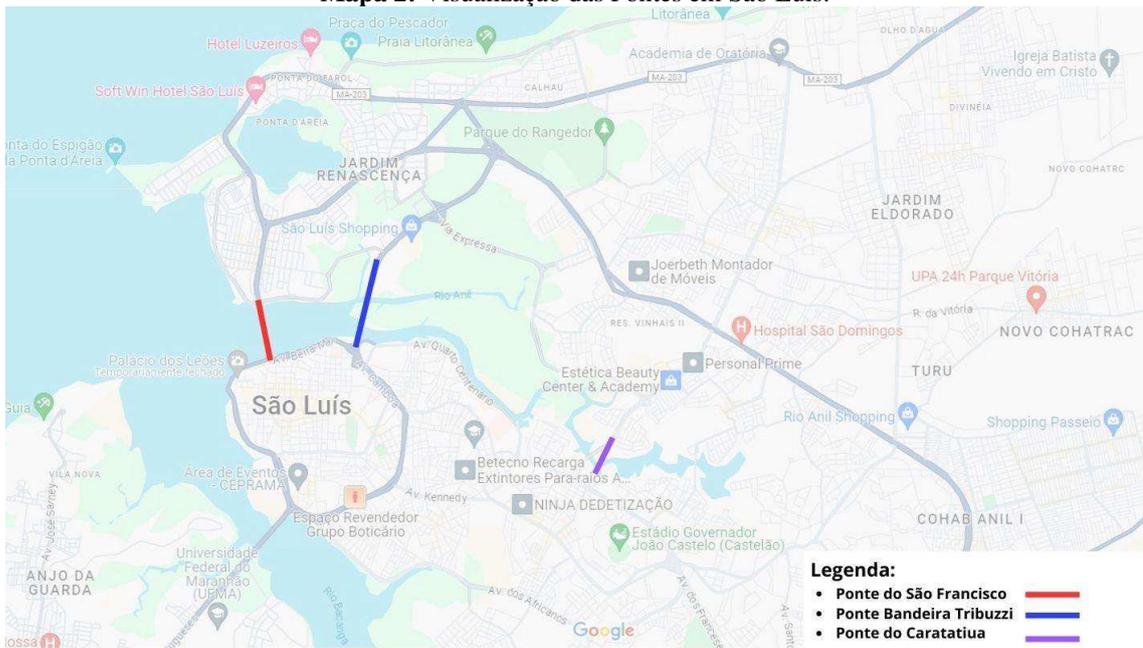
Essa expansão teve um direcionamento governamental que foi crucial para a ampliação cidadina rumo ao litoral ludovicense. A atuação dos mercados, conduzidas pelo poder público, além das legislações urbanísticas que induziam o crescimento para aquela região, foi um dos elementos que incentivaram a ocupação local. Além disso, essa influência despertou nos cidadãos o anseio de novas formas de moradia, o que garantia individualidade, privacidade e o conforto de morar próximo da praia. Novamente, como estratégia de trazer os indivíduos para essa região de maneira mais atrativa, as vias foram criadas a fim de facilitar o deslocamento dessa parte da população (WALL, 2011).

Atrelado a isso, os desejos de modernização chegam à cidade. Com ela, as edificações verticalizadas se inserem na “Cidade antiga”, que elevaram o distanciamento entre o território antigo e o moderno desejado. Ademais, a área manteve a sua centralidade em virtude da permanência do seu núcleo residencial conectado a serviços administrativos e comerciais, buscando a convivência entre o moderno e o antigo (BURNETT, 2011).

O abandono do centro histórico como local de morada junto com a busca por habitações com proximidade com a praia e a construção de novas pontes e vias que abriram caminho para uma nova cidade foram elementos que edificaram os novos modos de morar. Além disso, o anseio pela casa própria também foi um aspecto importante, pois, com ele, a individualidade, a privacidade e o conforto prevaleciam, propagandeados aos indivíduos para a aquisição e a ocupação de novos espaços na cidade (WALL, 2019).

Gradativamente, o plano de Ruy Mesquita foi sendo executado, e houve o surgimento de diversas vias como a ponte do Caratatiua (Newton Bello), a Bandeira Tribuzzi e a do São Francisco (José Sarney), construídas sobre o Rio Anil, permitindo a expansão da cidade em direção às praias e criando um elo entre o antigo e o moderno. Além disso, foram construídas vias largas com intuito de suprir a grande quantidade de automóveis que se inseriam na cidade, como a Avenida Daniel de La Touche, a Avenida dos Holandeses, dentre outras, as quais permitiram a criação de novos bairros e o desenvolvimento de um espaço fragmentado na cidade de São Luís (FONSECA NETO, 2018).

**Mapa 2: Visualização das Pontes em São Luís.**



**Fonte:** O autor, adaptado *Google Maps*, 2024.

A criação das pontes possibilitou a conexão entre a cidade histórica e a cidade moderna, além de facilitar e garantir a nova forma de morar do outro lado, uma vez que, a partir do uso dos automóveis e da facilidade de chegar ao local anteriormente frequentado, essas vias permitiram o deslocamento mais proveitoso para esses indivíduos que procuravam espaços mais elitizados e segregados do núcleo original (Figura 17).

**Figura 17:** Ponte do São Francisco: conexão entre a cidade nova e a cidade antiga.



**Fonte:** LEDA, 2020.

A imagem abaixo permite perceber as conexões que foram criadas por meio do sistema viário de São Luís. Com base nessas vias, foi possível expandir a cidade por meio de diversos bairros e incentivar o mercado imobiliário na construção dos enclaves privatizados no território. Além disso, a partir delas, atendeu-se à demanda de automóveis que se inseriam no espaço urbano, facilitando a vida daqueles que buscavam os novos modos de morada enclausurados e segregados dos demais.

**Mapa 3:** Sistema viário de São Luís.

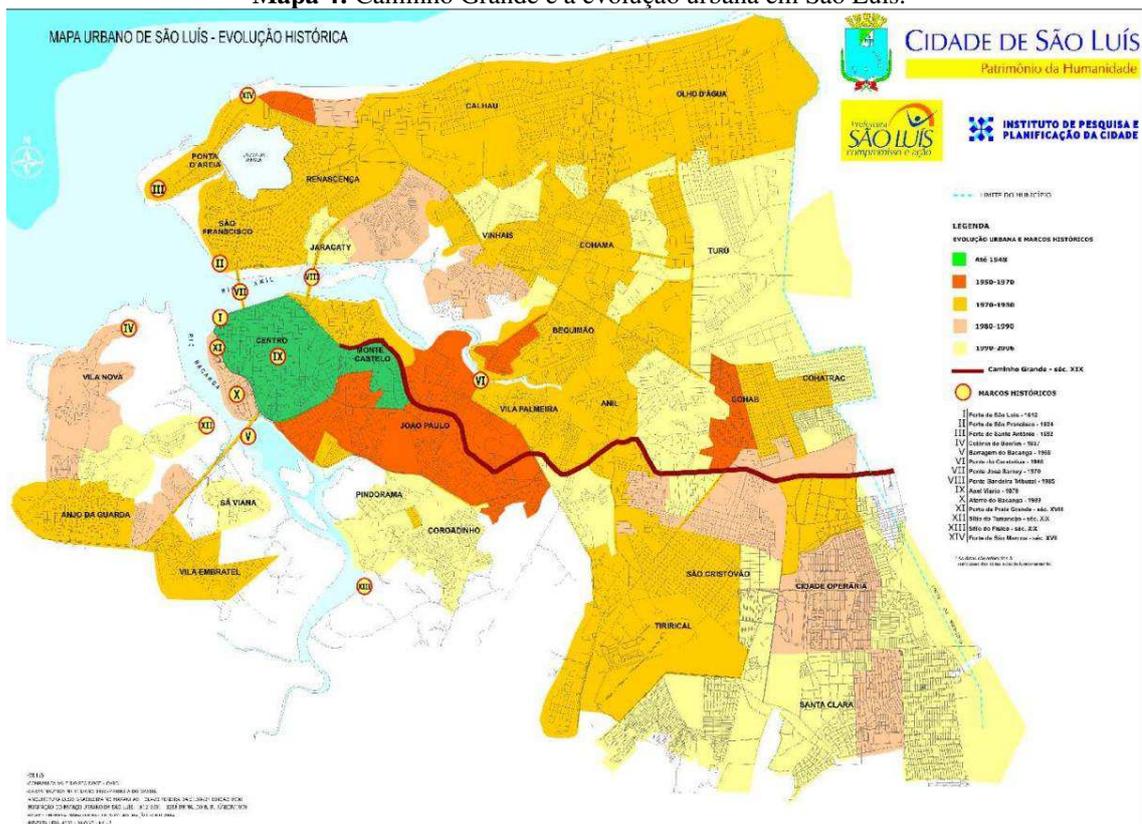


**Fonte:** O autor, adaptado *Google Maps*, 2024.

Visando diminuir distâncias e facilitar a vivência dos moradores daquela região, as vias influenciaram o deslocamento da população, com percursos mais rápidos e práticos, possibilitando a realização das tarefas cotidianas sem abrir mão do conforto e da segurança de morar na região litorânea, o que trouxe ainda mais olhares para a nova região nobre da cidade (WALL, 2011).

Além dessas, houve o “Caminho grande”, como se pode observar no mapa 4, que se constituiu em uma rede viária na cidade que interligava a área central de São Luís em direção a São José de Ribamar, o qual fez surgir diversas vias secundárias, bairros e novas moradias (PFLUEGER, NUNES, 2015). Dessa forma, a cidade se expande de maneira desconcentrada e faz surgir eixos segregadores da habitação e das vivências citadinas, separando “os iguais” por meio de um zoneamento excludente.

**Mapa 4:** Caminho Grande e a evolução urbana em São Luís.



Fonte: ESPÍRITO SANTO, 2006.

Até os dias atuais, os residenciais e as moradias próximas à região litorânea da cidade possuem uma visão prestigiada, que é almejada por muitos. A propaganda do conforto, do lazer e da qualidade de vida de se habitar próximo à praia tornou-se um elemento enriquecedor para o mercado imobiliário.

O “morar na praia” foi considerado o modo de habitar a cidade mais adequado e qualitativo por conta de sua proximidade do centro – onde eram executadas as atividades comerciais e empresariais – e da tranquilidade e da privacidade que o ambiente oferecera, em que era possível distanciar-se do trabalho sem ter problemas para chegar até ele. Ademais, essa não foi a única forma de habitação que abraçou a cidade de São Luís. A busca pela casa própria fez surgir diversos conjuntos habitacionais no território que promoveram a aquisição de imóveis, distantes do centro, e expandiram a área da cidade de forma dispersa, preenchendo espaços vazios nos arredores da cidade (WALL, 2019).

Outro fator a ser destacado é a construção dos conjuntos habitacionais, por volta da década de 80, propostos para a população de baixa renda, que possuíam certo poder de compra. Por meio da Companhia Habitacional do Maranhão, diversos bairros surgiram na cidade, dentre eles, Cohama, Cohab, Cohafuma, Vinhais e Bequimão.

Esses empreendimentos tiveram um importante papel na configuração da cidade de São Luís, pois possuíam um grande volume de construção e abrigava uma boa parte da população. A COHAB-MA englobou cerca de 12% da população ludovicense e, além desse, cerca de 55 conjuntos foram construídos em, aproximadamente, 3 décadas (WALL, 2011).

Apesar de ter abrigado milhares de pessoas, esse programa não se intensificou, dando espaço para o mercado imobiliário buscar novas alternativas para a classe média ludovicense. Assim, diversos conjuntos privatizados começaram a surgir e se propagaram como nova forma de habitação (MONTELES, 2021).

Em outro segmento, houve a construção do Shopping Tropical, que modificou a forma das pessoas utilizarem a cidade. Não mais seria necessário ir até o centro para fazer uso do comércio ou de serviços, agora havia um novo ponto de interações comerciais.

Dessa forma, um novo núcleo elitista surge na cidade e, com ele, é impulsionada a construção de condomínios verticais privados, os quais tiveram a simpatia da população e continuaram se expandindo de maneira fragmentada e dispersa pelos espaços vazios citadinos (MONTELES, 2021).

Tal modelo de ocupação e investimento imobiliário consolidou-se nos anos seguintes passando a ocupar outras glebas ociosas dentro da Ilha. O sucesso dos condomínios fechados se tornou patente e foi disseminado pelo território levando ao atual quadro no qual todos os investimentos do setor imobiliário voltam-se a produção de moradias desse tipo. (MONTELES, 2021, pág. 23).

A expansão de São Luís, a partir da ocupação de terras distantes da “cidade compacta”, resultou em uma “cidade dispersa”, condição que se inseriu no território por meio do processo de urbanização. Essa dispersão da cidade implicou em mudanças socioespaciais, as quais modificaram o desenho da cidade, como também, práticas distintas pelos indivíduos, criando novas formas de habitar o ambiente (WALL, 2019).

A dispersão é um novo modo de produção de espaço, mas é também um novo modo de morar. Um modo de morar individualizado e separado da cidade, dos centros concentradores das atividades de trabalho. (WALL, 2011, pág. 27).

Essa nova cidade cresce juntamente com a indústria neste território. Com a chegada da Companhia Vale do Rio Doce e da Alumar, além do crescimento da indústria da construção civil e do mercado imobiliário, o espaço urbano se expande para as demais regiões de maneira dispersa, sendo essa uma consequência das características desejadas na construção do espaço, o qual desejava englobar o desenvolvimento industrial, sendo justificado pelo plano diretor de 1974 (WALL, 2011).

Dessa maneira, ansiosos por uma modernização e por um morar que suprisse suas necessidades individualistas e privativas, os habitantes buscam novas habitações em direção ao litoral, distanciando-se dos locais de trabalho e do comércio a fim de garantir conforto, privacidade, segurança e individualidade em suas vidas, facilitadas pelas vias que permitiram um acesso rápido ao centro de atividades.

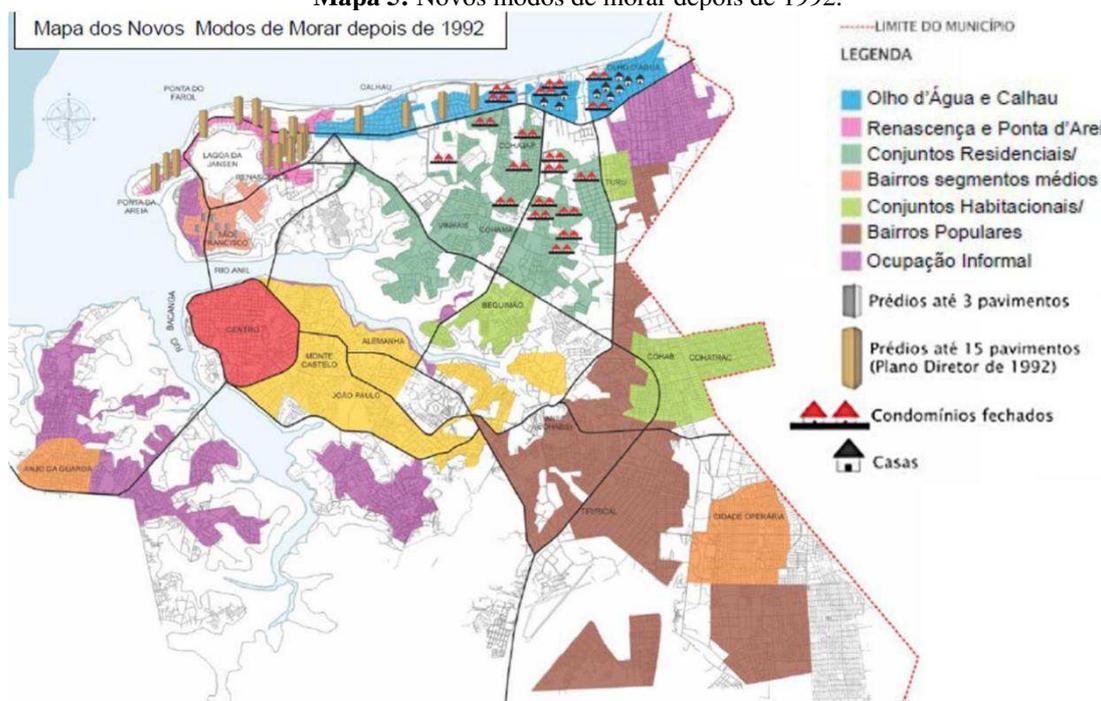
Essa nova forma de morar traz consigo não só condomínios fechados, apartamentos e espaços murados, mas engloba itens de lazer, os quais o mercado utilizou como itens facilitadores da vida dos usuários, trazendo sofisticação e modernidade às habitações. A partir disso, chega a São Luís um dos primeiros condomínios com essas características, o qual foi implementado pela Alumar para acolher seus funcionários. Dois empreendimentos que separavam por classes os seus usuários, repletos de espaços de lazer, arborizações, com residências individuais e um edifício com 6 pavimentos, trazendo inovação, conforto e segurança para esses indivíduos. Além disso, o condomínio contava com uma escola que contemplava os funcionários da empresa (WALL, 2011).

Assim, percebe-se a inserção de uma forma condominial de moradia que se comporta como bairros autossuficientes que promovem aos seus usuários o uso de diversos serviços essenciais dentro das barreiras seguras da propriedade. Esses elementos se proliferaram pela cidade e passaram a representar uma maneira de morar sofisticada e idealizada pela população.

A verticalização, portanto, acontece por uma conjunção de fatores e interesses por parte do mercado imobiliário, da indústria da construção civil, dos empresários de diversos setores comerciais e do próprio poder público, aliados a uma visão de planejamento urbano. (WALL, 2011, pág. 52).

Na imagem abaixo (Mapa 5), observa-se como se deram a expansão e o desenvolvimento dos modos de morar em São Luís após a década de 90, englobando a expansão dos bairros, dos condomínios privados (verticais e horizontais, com distintos gabaritos) e a dispersão da cidade que cresceu em volta das vias construídas.

**Mapa 5:** Novos modos de morar depois de 1992.



Fonte: WALL, 2011.

A expansão desse tipo de moradia teve relevante influência da legislação urbanística da cidade. Por meio dos planos diretores de São Luís, leis de zoneamento, dentre outros, foi possível haver a difusão desses enclaves no território, pois:

[...] a legislação urbanística é que promove a distribuição de potencial construtivo na cidade e gera a abertura de novas frentes imobiliárias, ao redefinir as possibilidades de uso do solo urbano. (FONSECA NETO, 2011 apud MONTELES, 2021, pág. 30).

Por meio disso, a verticalização de diversas áreas se tornou realidade. Com o aumento da área construída, dos gabaritos em determinadas zonas, o Plano Diretor de 1992 permitiu que bairros como do Renascença II aumentassem significativamente seu contingente condominial (MONTELES, 2021). A proliferação de enclaves residenciais privados se relaciona com a produção de projetos multifamiliares, inseridos em lotes individuais, contemplando residenciais verticais e horizontais, os quais modificam de forma intensa o tecido urbano (DE SOUZA, 2012).

Este novo modo de morar traz uma individualização e uma segregação da cidade, que foram se construindo a partir de espaços vazios de maneira dispersa, e instigam o uso de meios de transporte automotivos para o deslocamento no espaço urbano, que engloba diversas vias que compõem o desenho da cidade durante o seu processo de crescimento (WALL, 2019).

É relevante salientar que as formas de morar não se tratam somente de uma ocupação física do espaço, mas de uma experiência sensorial, intelectual e narrativa, com constantes modificações de fluxos e trajetórias (DE SOUZA, 2012).

A cidade não é representada somente por seu espaço físico construído e concreto. Também são elementos que compõem as emoções, as individualidades e as memórias que são criadas nela, os comportamentos de seus habitantes, os quais refletem seus usos nos ambientes urbanos, e as maneiras de vivenciar, gerenciar e apreciar os espaços e o tempo que nela percorre.

O que evidencia o fato de que a cidade não se resume a uma experiência territorial, material, física; ela é, também, uma criação mental, vinculada a comportamentos individuais e coletivos que se manifestam na prática espacial, e que transparecem nas suas representações dialeticamente. (WALL, 2019, pág. 68).

O surgimento de novas formas de morar na cidade, essas que se distanciavam da cidade histórica, possuem características homogêneas, as quais unem anseios, necessidades e classes sociais e econômicas, em que o espaço se torna uma mercadoria, satisfazendo os anseios daqueles que desejam obter aquele espaço de maneira privatizada. Dessa maneira, é possível afirmar que esses elementos englobam as características de um modelo de produção industrial, o qual, com a modernização e a industrialização da cidade, transforma o território em uma mercadoria (WALL, 2019).

O Centro Histórico passou a interagir de maneiras diferentes com a cidade após o seu esvaziamento. Como a “cidade nova”, que se inseriu de forma dispersa, possui diversos modos de habitação, com diversas distâncias e usos, as experiências foram variadas, visto que alguns se afastaram pela tranquilidade, a fim de fugir da agitação, em que almejavam a área litorânea; outros buscavam a individualidade e o sonho da casa própria; e outros eram afastados para as periferias, e os trajetos se tornavam difíceis e exaustivos, prejudicando a qualidade de vida cidadina dessas pessoas (WALL, 2019).

Esses quesitos se mantêm na contemporaneidade, já que, ao observar a cidade, aqueles que habitam os locais mais periféricos e marginalizados da cidade são os que mais necessitam de infraestrutura e de mobilidade adequada na cidade, pois esses estão mais distantes dos seus trabalhos. A partir disso, observa-se um evento comum em grandes centros urbanos, o movimento pendular, que faz com que as pessoas vivam em suas casas somente para dormir, passando a maior parte do tempo no deslocamento ou no trabalho, não vivendo de fato sua morada (Figura 18).

Figura 18: Cidade dormitório.



Fonte: (TESCH, 2019).

Ademais, a cidade tem sido pensada para diversos movimentos, entretanto, tem negligenciado o movimento pedonal. As calçadas possuem muitos obstáculos, o que dificulta a caminhabilidade das pessoas. Além disso, existe uma exacerbada ausência de acessibilidade, não abrangendo a sociedade como um todo. Dessa forma, o caminhar se torna trabalhoso e desagradável, torna-se uma maratona diária, na qual os automóveis sempre vencem (TESCH, 2019).

Como visto anteriormente, esses aspectos impactam no caminhar das pessoas. As distâncias curtas, possíveis de serem realizadas a pé, são feitas por automóveis, e, com o aumento da densidade populacional desses, surgem os congestionamentos, que afetam a qualidade de vida do ser humano, pois, em tempos de tempo escasso, a redução deste se torna um problema. Além disso, essa ausência de caminhabilidade também é influenciada pela falta de pessoas na rua, gerando novamente o efeito dominó: sem pessoas, sensação de insegurança, logo sem pessoas (TESCH, 2019).

Posto isso, os modos de morar em São Luís tiveram seu processo evolutivo direcionado por aspectos políticos, econômicos, geográficos e sociais. A partir de incentivos e

legislações que conduziram à expansão ludovicense para a “cidade nova”, foi criada uma nova moda de morar, a qual englobou elementos atrativos para a movimentação da população do centro para o litoral ludovicense. Dessa maneira, a habitação condominial se expandiu pelos novos bairros que surgiram na cidade e entrou na popularidade dos cidadãos, que buscavam privacidade, conforto e individualidade.

#### 4. O BAIRRO DO TURU

Neste capítulo, abordam-se o surgimento e o desenvolvimento do Bairro do Turu, em São Luís, visando compreender como se deu a expansão dessa localidade, trabalhando os elementos políticos, econômicos e sociais que modificaram o espaço. Posteriormente, analisa-se a Avenida General Arthur Carvalho, a qual possui um grande contingente de condomínios fechados, aplicando os conceitos anteriormente vistos sobre cidades acessíveis e qualitativas.

Para fundamentar este capítulo, são utilizados Dias (2011) e Wall (2011) com intuito de capturar as informações que constroem a conceituação dessa região. Os demais dados a serem utilizados foram adquiridos com visitas de campo, aplicações de questionários e experiências presenciais, observações visuais e fotográficas, visto que houve uma dificuldade de encontrar materiais acerca do objeto de estudo.

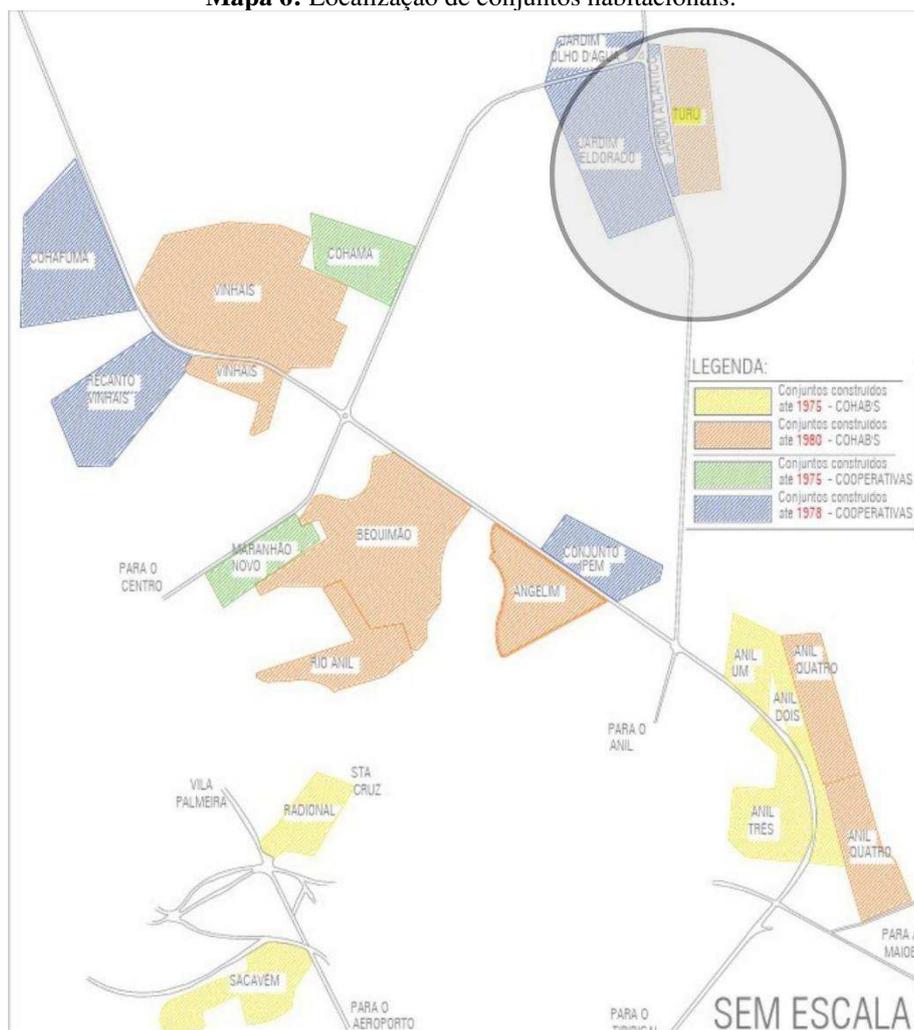
A princípio, é necessário entender como o bairro se instaurou nos planos urbanísticos e desenvolvimentistas da cidade. Assim, por meio dos Planos Diretores e de Planos de Expansão, a região do Turu ganhou mais visibilidade. Como exemplificação, está o Plano de Ruy Mesquita (1958) que visava expandir a cidade de forma delimitada pelos rios nela presentes, descentralizando-a, tendo como base o plano rodoviário de 1950, que contemplou o Turu com a estrada “Anil-Olho D’água” (Velha estrada do Turu), atual Avenida São Luís Rei de França, não existindo ainda um bairro consolidado naquele período (DIAS, 2011).

[...] o Bairro em questão não existia, devido à escassa ou nenhuma ocupação territorial da região, existindo tão somente um “caminho” que permitia a comunicação com a costa marítima. (DIAS, 2011, pág. 21).

Além disso, o Plano Diretor (1975) buscou zonificar o território, pois a cidade já havia se transformado de maneira considerável, delimitando os perfis socioeconômicos, propondo um parcelamento do solo. O Bairro do Turu já se apresentava habitado e foi inserido na zona residencial 1 (ZR-1) com sua devida rede viária. Esse zoneamento, inicialmente, delimitava a região com usos residenciais unifamiliares, além de instituições de ensino, serviços coletivos e comércio (DIAS, 2011).

Nesse período, diversos conjuntos habitacionais foram inseridos na cidade (Mapa 6), dentre eles, o Habitacional Turu nas margens da Avenida São Luís Rei de França. Com aproximadamente 770 unidades, o conjunto possuía equipamentos infraestruturais educacionais, de serviços e de lazer (WALL, 2011).

**Mapa 6:** Localização de conjuntos habitacionais.



**Fonte:** Vasconcelos, 2007 apud WALL, 2011, adaptado pelo autor.

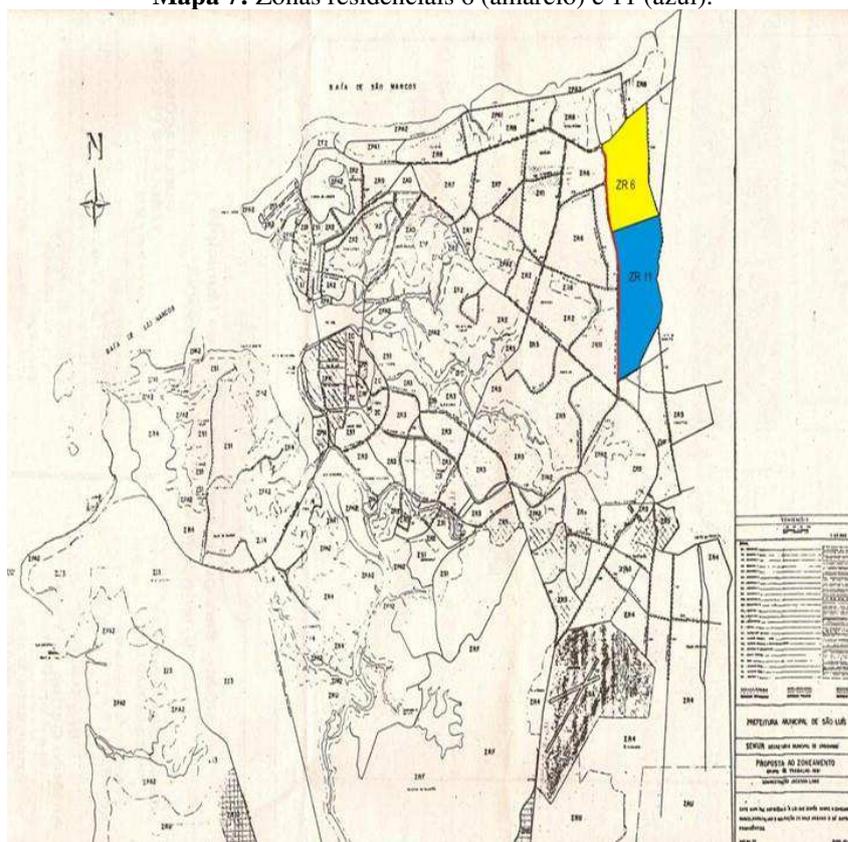
Em continuidade, o Plano Diretor de 1992 almejou a redução dos trajetos e dos deslocamentos, a construção de conjuntos habitacionais e a distribuição de comércio e de serviços, além de dividir a região do Turu em duas zonas residenciais: a 6, com delimitações de gabaritos de 4 a 10 pavimentos, escolas de ensino básico e superior; e a 11, com gabarito máximo de 4 pavimentos. (DIAS, 2011).

[...] o Plano Diretor de 1992 foi importante e interferiu na configuração espacial da cidade e nos modos de morar. Especialmente porque foi neste plano que aconteceu uma correta apreensão dos imensos vazios criados na cidade pela urbanização dispersa. A cidade se tornara a cidade dos caminhos, das estradas, dos labirintos e dos pedaços de cidade que não conseguiam nem ao menos se unir, os pedaços deliberadamente espalhados pelo território. (WALL, 2011, pág. 49).

A alteração dos gabaritos em algumas regiões favoreceu o crescimento da verticalização do local, e, onde a legislação não permitia construções verticalizadas, foram instaurados os condomínios horizontais (PREFEITURA DE SÃO LUÍS, 2016).

O mapa abaixo exemplifica a divisão da ZR6 e ZR11, bem como as demais divisões realizadas na cidade, seus recortes feitos pelas vias, a fim de melhorar os deslocamentos dos usuários e a divisão por zonas que fatiou os espaços da cidade dispersa.

**Mapa 7:** Zonas residenciais 6 (amarelo) e 11 (azul).



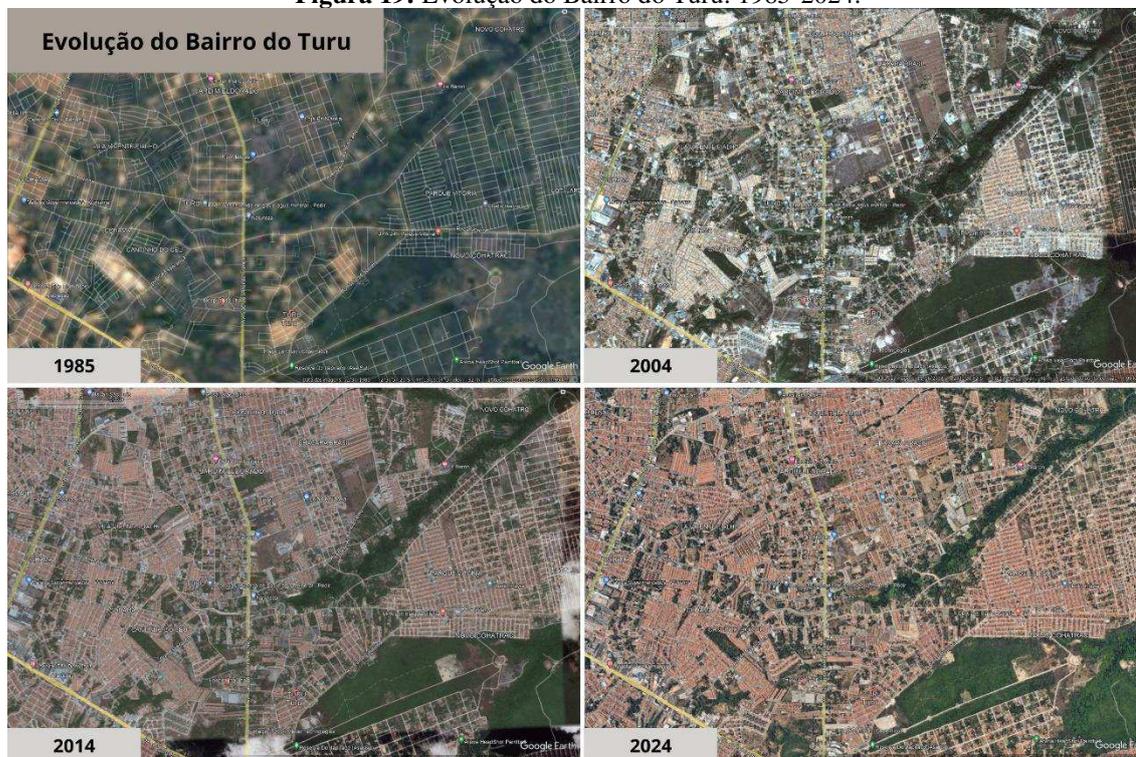
**Fonte:** LEI N° 3.252 apud DIAS, 2011.

Posteriormente o Plano Diretor de 2006 dividiu a cidade em 5 macrozonas. O Turu, por sua vez, foi inserido na Macrozona em Consolidação 2. Dessa maneira, o crescimento e o desenvolvimento do bairro se deram de forma evolutiva, saindo de uma zona praticamente inabitada para uma macrozona ludovicense (DIAS, 2011).

Na figura abaixo (Figura 19), é possível perceber como o bairro cresceu ao longo dos anos, saindo de uma região repleta de sítios, glebas e áreas verdes para um local cheio de construções dos mais variados tipos, com destaque para os condomínios residenciais privados, além do comércio e dos conjuntos habitacionais. Observa-se também que a vegetação

existente foi amplamente desmatada, o que gerou impactos ambientais para a cidade e afetou a qualidade de vida dos usuários.

**Figura 19:** Evolução do Bairro do Turu: 1985-2024.



**Fonte:** o autor, adaptado de *Google Earth*, 2024.

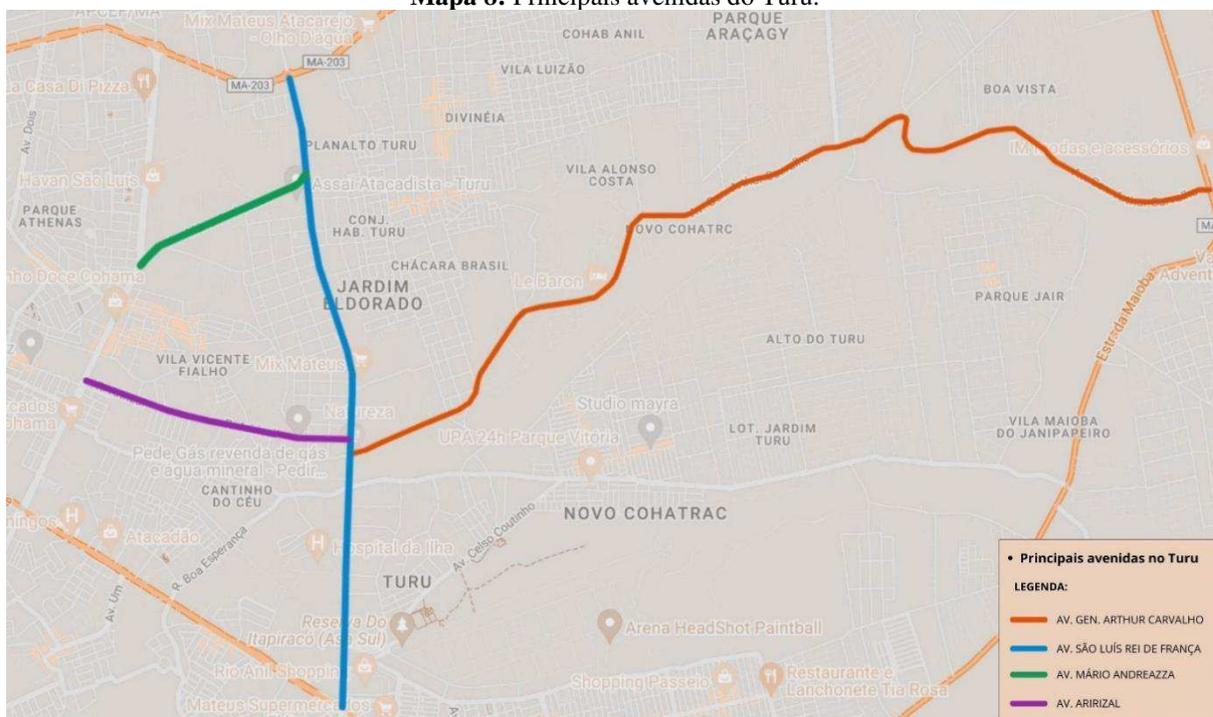
A partir disso, nota-se como a região se expandiu, cresceu nos quesitos populacionais e econômicos, tornando-se um dos principais polos econômicos da cidade de São Luís. O bairro possui diversos estabelecimentos comerciais, uma grande quantidade de condomínios residenciais privados, além de diversos serviços.

Como citado anteriormente, as vias de acesso aos bairros tiveram uma grande influência no crescimento e no desenvolvimento dessas regiões, e no Turu não foi diferente. Cortado por diversas avenidas importantes, o local possui como avenida principal a Av. São Luís Rei de França, além da Av. Mário Andreazza, da Av. Aririzal e da Av. General Arthur Carvalho, recorte deste trabalho. Tais vias conectam o bairro a outras regiões da cidade e fornecem grande movimento de automóveis diariamente, além de possuírem acesso a diversos edifícios, comerciais, residenciais e de serviços.

O mapa (Mapa 8) demonstra a localização destas vias. Por meio dele, é possível perceber as ligações que estas possuem com outras vias importantes da cidade, como a Avenida Daniel de La Touche, a Jerônimo de Albuquerque, a Holandeses e a MA-204,

fazendo a ligação dos bairros e dos municípios adjacentes, mantendo-se como os principais trajetos dos usuários de São Luís.

**Mapa 8:** Principais avenidas do Turu.



**Fonte:** o autor, adaptado de *Google Maps*, 2024.

Esta região possui uma grande quantidade de atividades comerciais, por exemplo, restaurantes, supermercados, shopping, instituições médicas e educacionais, ambientes comerciais diversos e de lazer, dentre outros empreendimentos. Tais elementos trazem as características de um bairro completo para os seus habitantes, os quais não precisam de grandes deslocamentos para realizarem as atividades principais do cotidiano.

No aspecto populacional, a região possui uma grande densidade, o que, como um efeito dominó, anseia para que mais condomínios sejam construídos com o objetivo de acolher esses indivíduos. Não só os condomínios, mas os empreendimentos diversos chegam ao bairro para suprir a necessidade de seus habitantes. Esse grande adensamento populacional afeta a dinamicidade do bairro, visto que a quantidade de pessoas na região, principalmente nos horários de pico, interfere no deslocamento destes, surgindo diversos congestionamentos que prejudicam a mobilidade e a qualidade da movimentação dos cidadãos.

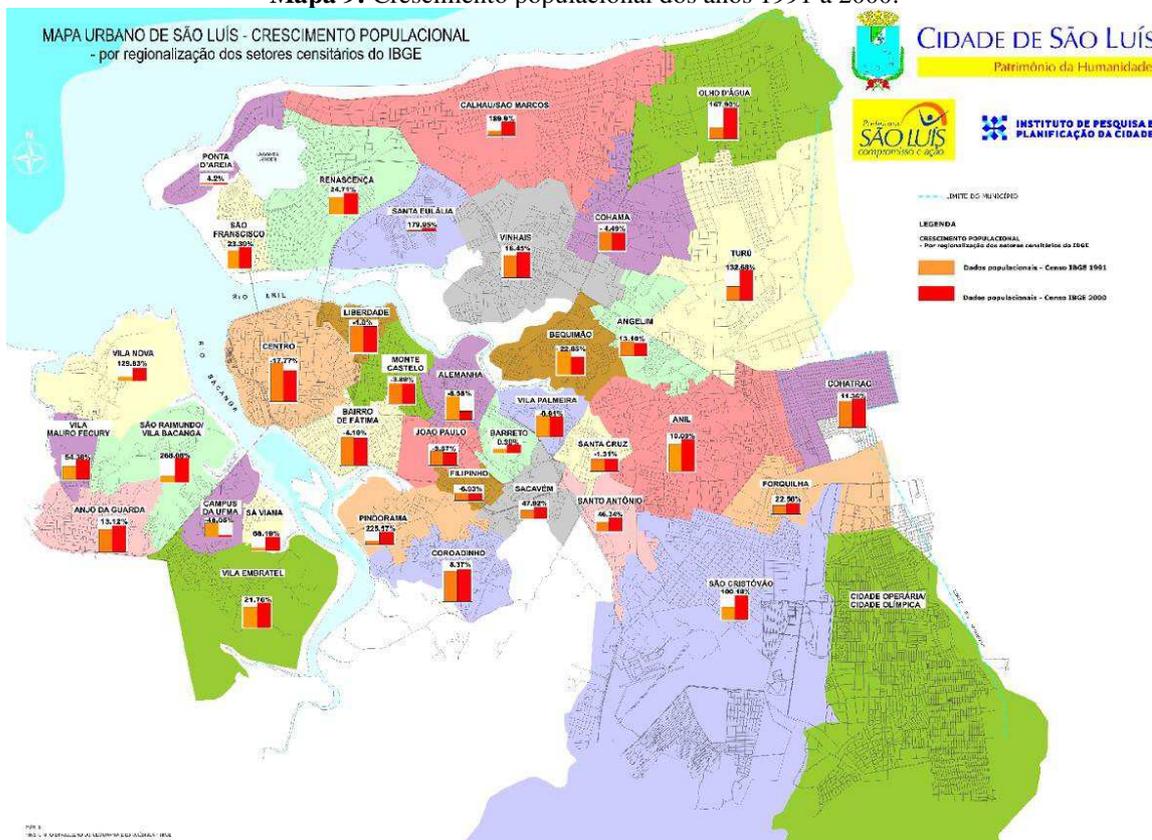
Os vazios urbanos da cidade têm sido preenchidos por condomínios fechados, tendo o Turu como local de destaque dessa produção. Com a concentração entre as Avenidas São Luís

Rei de França e Daniel de La Touche, estes empreendimentos impactam na estrutura viária do território, possuindo uma grande densidade (PREFEITURA DE SÃO LUÍS, 2016).

Este processo vem gerando impactos na própria estrutura viária dos bairros, onde algumas vias, inicialmente utilizadas por ocupações unifamiliares (em regiões de baixíssimas densidades), foram sobrecarregadas com o aumento da densidade advinda do novo perfil de ocupação. (SÃO LUÍS, 2016, pág. 13).

O mapa abaixo (Mapa 9) traz dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) sobre o crescimento populacional em São Luís. Ao analisar o bairro do Turu, observa-se um grande crescimento de habitantes na região (comparando os anos de 1991 até 2000), o que o tornou um bairro denso e fortemente habitado.

**Mapa 9:** Crescimento populacional dos anos 1991 a 2000.



Fonte: ESPIRITO SANTO, 2006.

O meio urbano produzido por este processo de urbanização é marcado pela segregação socioespacial, que promove vazios urbanos e dispersão territorial. Tais itens impactam na necessidade de grandes deslocamentos dos indivíduos na cidade, visto que há uma diferenciação socioeconômica na ocupação do solo (PREFEITURA DE SÃO LUÍS, 2016).

Posto isso, infere-se que o Bairro do Turu passou por um amplo processo de urbanização, direcionado pelas legislações e planos urbanísticos que visam o crescimento e o

desenvolvimento do local. Dessa maneira, com vias automotivas e incentivos habitacionais, o bairro desenvolveu-se e se destacou no que se refere aos condomínios residenciais privados, além do destaque nos elementos comerciais e de serviços existentes no bairro.

Estes empreendimentos se expandiram cada vez mais na região e hoje promovem uma intensa densidade populacional, interferindo na mobilidade e na movimentação dos seus habitantes. Os enclaves fortificados modificaram o desenho e a maneira de habitar o território.

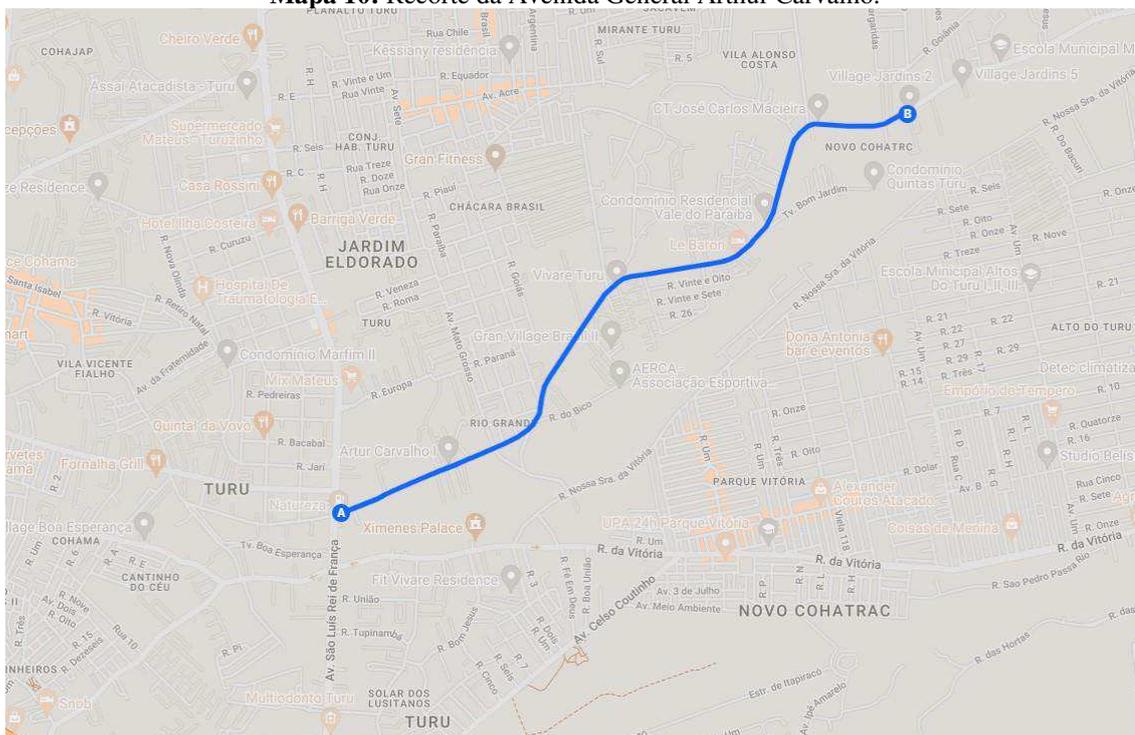
#### **4.1 Avenida General Arthur Carvalho**

Dentro do Bairro do Turu, analisaremos a Avenida General Arthur Carvalho, escolhida por sua grande quantidade de condomínios residenciais privados, com vistas a entender como esses elementos são inseridos na cidade e como as pessoas vivenciam seu dia a dia habitando nestes enclaves fortificados. Para obtenção dos dados, recursos fotográficos, aplicação de questionário e experiências presenciais foram realizados a fim de exemplificar e compreender os elementos que compõem a avenida.

Possuindo aproximadamente 8km de extensão, a Avenida General Arthur Carvalho é uma importante via que dá acesso a diversos condomínios privados, possui conexão com os municípios de Paço do Lumiar e de São José de Ribamar e, no decorrer de sua extensão, dispõe de diversos empreendimentos habitacionais privatizados, além de ter vários pontos comerciais, escolas, UBS, dentre outros, sendo uma relevante e movimentada via do bairro Turu.

O mapa abaixo (Mapa 10) faz um recorte da avenida estudada, de aproximadamente 3,5 km, buscando compreender os elementos estruturais da região, bem como a vivência de seus habitantes no cotidiano.

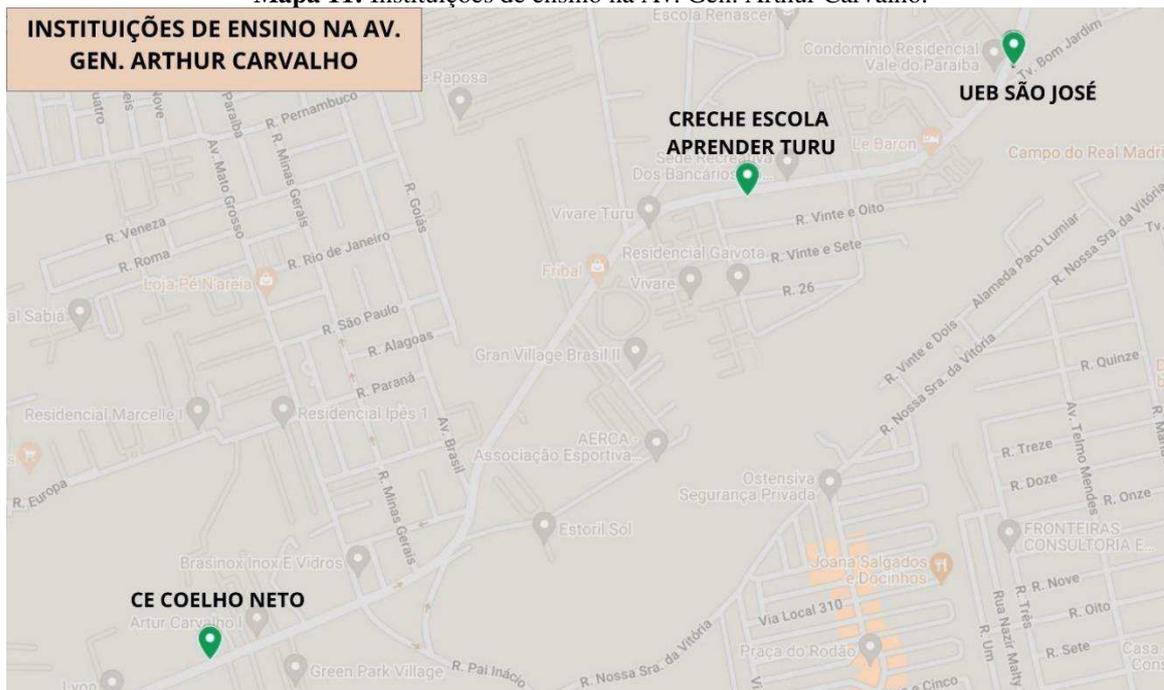
**Mapa 10: Recorte da Avenida General Arthur Carvalho.**



**Fonte:** o autor, adaptado de *Google Maps*, 2024.

O local apresenta uma grande quantidade de condomínios fechados e instituições de ensino, como a CE Coelho Neto, a UEB São José e a Creche Escola Aprender Turu (Mapa 11). Ademais, é uma região próxima de Instituições de Ensino Superior (o Pitágoras e a Anhanguera) e diversas instituições de nível básico e médio, as quais estão fora do recorte.

**Mapa 11: Instituições de ensino na Av. Gen. Arthur Carvalho.**

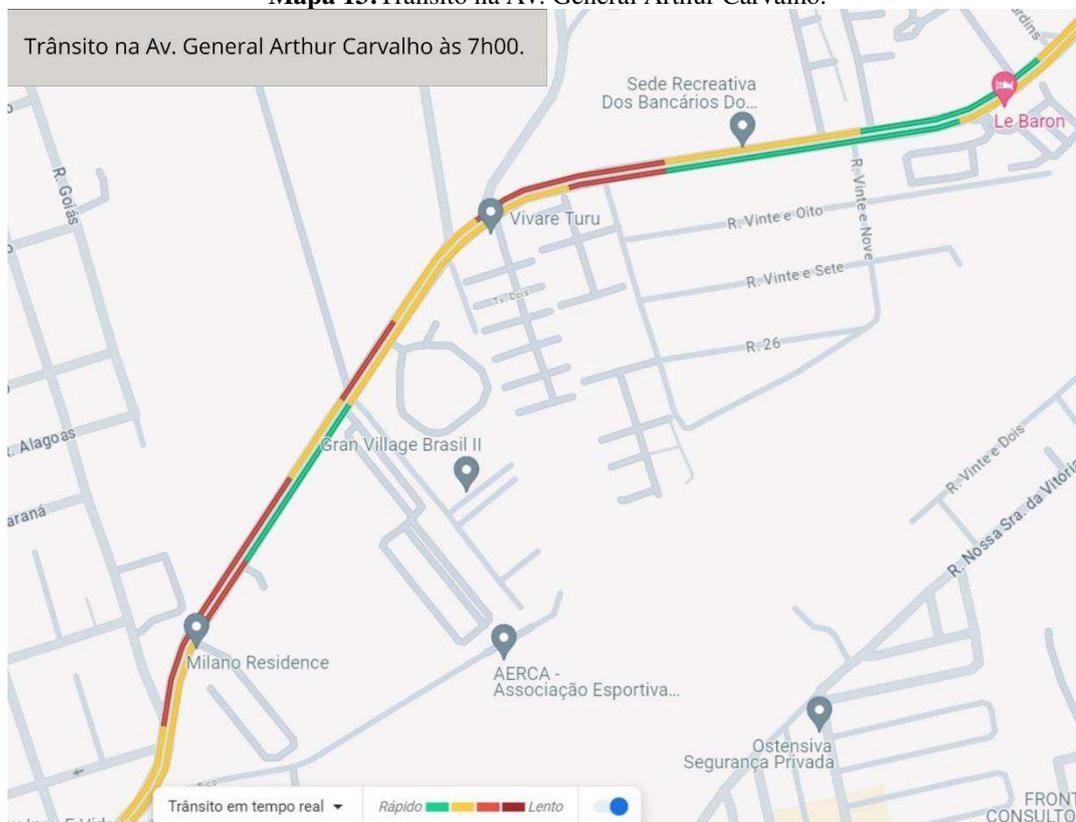


**Fonte:** o autor, adaptado de *Google Maps*, 2024.



afeta a mobilidade dos indivíduos e torna o percurso mais demorado e estressante. Em visitas ao local, foi possível perceber que as regiões com maior densidade de condomínios possuíam um trânsito mais lento, por conta do “entra e sai” dos conjuntos.

**Mapa 13:** Trânsito na Av. General Arthur Carvalho.



**Fonte:** o autor, adaptado de *Google Maps*, 2024.

Outro fator de grande relevância para a região é a diversidade de estabelecimentos comerciais como restaurantes, padarias, centros comerciais, postos de gasolina, mercados, lojas variadas, dentre outros, que contribuem para a dinâmica econômica do território.

Dessa forma, percebe-se que a Avenida General Arthur Carvalho possui grande relevância no território ludovicense, englobando uma grande quantidade de pessoas, em diversos condomínios residenciais privados, além de possuir muitos serviços e comércios que movimentam o lugar e diversificam seus aspectos socioespaciais.

## **4.2 Uma análise da infraestrutura, caminhabilidade e segurança na Avenida General Arthur Carvalho.**

Neste subcapítulo, busca-se compreender os elementos de infraestrutura, caminhabilidade e segurança na Avenida General Arthur Carvalho. Para tal, são aplicados os conceitos estudados anteriormente, os quais identificam cidades vivas, seguras e qualitativas, entendendo como os condomínios residenciais privados afetam essa dinâmica e como esse modo de morar é tido pela sociedade habitante do local.

A fim de entender as experiências dos usuários, foi aplicado um questionário com o intuito de absorver informações sobre as experiências cotidianas dos habitantes da região, trabalhando elementos de acessibilidade nos deslocamentos, segurança e afazeres diários. Além disso, conclusões acerca destes aspectos foram levantadas com observações diretas e indiretas em visitas ao local.

A avenida General Arthur Carvalho, como visto anteriormente, possui uma grande extensão, portanto, para esse estudo, foi selecionado um trecho desta via. Neste trecho, foi possível observar o caminhar das pessoas, o fluxo de carros, os usos dos indivíduos em ruas, calçadas e suas atividades nas ruas.

Nessa análise, foi observada a existência de diversas paradas de ônibus. Durante a permanência no local, verificaram-se algumas linhas de transporte público transitando pela avenida. Dos entrevistados, cerca de 60% são usuários do transporte público; em relação à facilidade desse meio de locomoção, os usuários dividiram opiniões, visto que algumas linhas são mais demoradas que outras.

Os mapas abaixo (Mapa 14, 15 e 16) demonstram a localidade e a quantidade de pontos de ônibus no recorte da avenida. No km 1, a via é de sentido único, logo, as paradas de ônibus estão presentes em um só lado. Já nos demais quilômetros selecionados, a via se torna de mão dupla, havendo paradas de ambos os lados da avenida. As paradas de ônibus se encontram próximas aos residenciais, o que facilita a rotina dos usuários.



**Mapa 16: Pontos de ônibus, km 3.**



**Fonte:** o autor, adaptado de *Google Maps*, 2024.

Em termos de infraestrutura desses pontos de ônibus, alguns possuem estrutura coberta para abrigar os indivíduos, já outras são totalmente descobertas (Figura 20). Tais aspectos tornam a vida do usuário mais difícil e desconfortável, pois este aguarda seu transporte exposto ao sol e à chuva.

**Figuras 20 e 21: Pontos de ônibus sem infraestrutura.**



**Fonte:** o autor, 2024.

Pela manhã, entre 6:30 e 7:00 horas, observaram-se diversas pessoas indo em direção às paradas de ônibus, em que movimentação indicava boa parte dos indivíduos indo para a escola e para o trabalho. O mesmo foi observado no horário das 18:00 horas. A partir dessa visualização, foi possível notar que, em alguns trechos da avenida, as pessoas precisavam dividir a rua com os carros (Figura 22) em razão de calçadas inadequadas. Nas respostas obtidas pelo questionário, os indivíduos dividem opiniões acerca do assunto. Metade dos entrevistados, que fazem trajetos a pé no bairro, consideram o local adequado para a caminhabilidade; os demais acreditam que não é um local “caminhável” por conta de calçadas inapropriadas, obstáculos (Figura 23) e diversos buracos.

**Figuras 22:** Calçadas inadequadas.



**Fonte:** o autor, 2024.

**Figuras 23:** Calçadas com obstáculos.



**Fonte:** o autor, 2024.

Outros elementos observados em relação à caminhabilidade na região foram a quantidade de extensões muradas que reduzem a permeabilidade do local, deixando sensação de insegurança e vazio urbano na região. Esses elementos foram percebidos durante a pesquisa de campo, uma vez que há grandes muros prejudiciais ao caminhar confortável dos indivíduos, como visto anteriormente. Na figura abaixo (Figura 24), é possível perceber estes elementos.

**Figuras 24:** Ruas muradas.

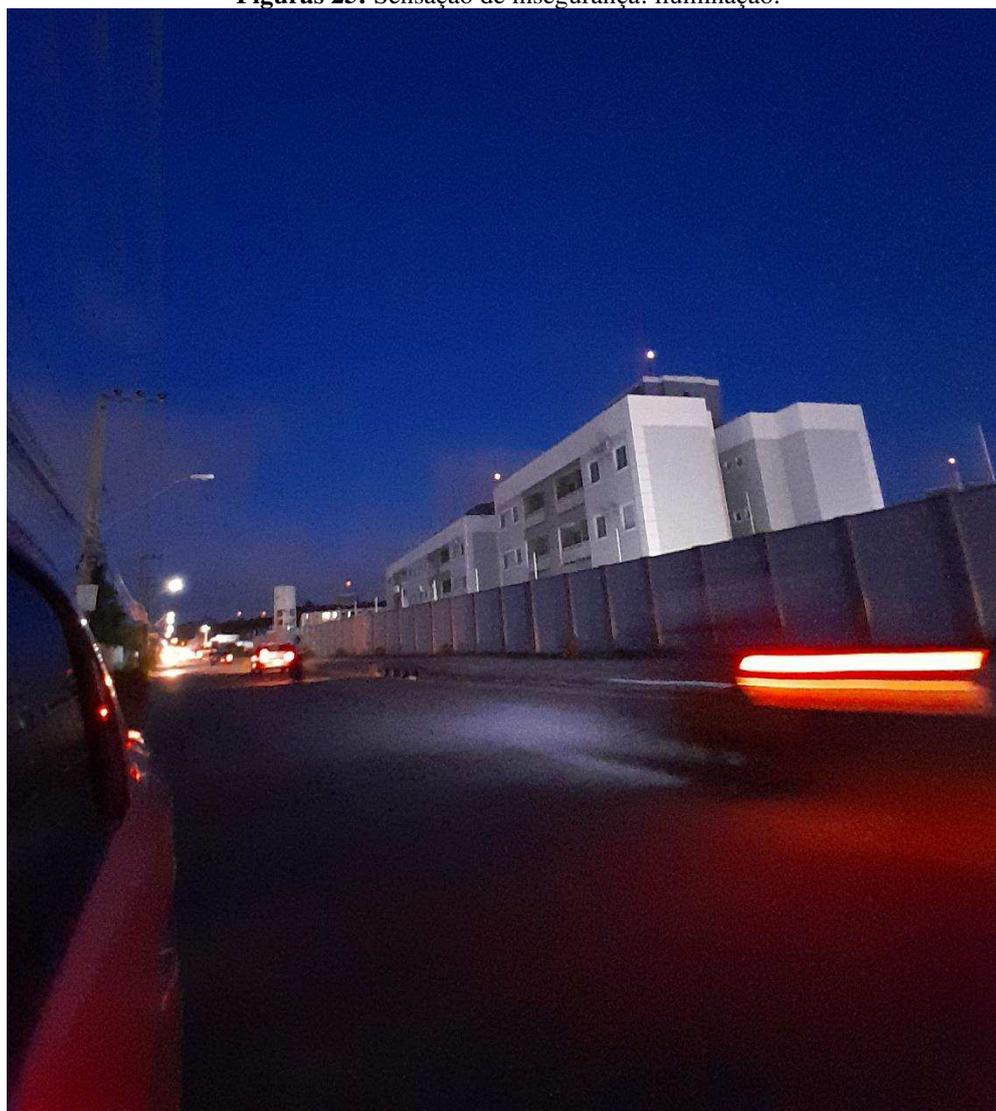


**Fonte:** o autor, 2024.

Esse sentimento de insegurança pode ser potencializado por diversos fatores. Cerca de 55,5% dos entrevistados não fazem trajetos a pé no bairro ou os fazem com pouca frequência. Diversas respostas afirmam que estes usuários não sentem segurança ao caminharem nesta região, e sua maioria faz seus trajetos pela manhã, pois se sentem mais inseguros ainda no período noturno em virtude da ineficiência da iluminação, da ausência de pessoas nas ruas e do receio de assaltos.

A figura abaixo (Figura 25) demonstra a falta de iluminação que assola o local. Mesmo com os postes destinados a esse fim, a avenida fica escura e deserta, o que afasta os pedestres, posto que a sensação de insegurança se intensifica.

**Figuras 25:** Sensação de insegurança: iluminação.



**Fonte:** o autor, 2024.

Aqui percebe-se que a ausência de pessoas nas ruas, e de “olhos vigilantes”, prejudica a caminhabilidade e a vivacidade do local. Das pessoas interpeladas que fazem uso de forma pedonal na avenida, uma parte relatou que a insegurança é um ponto presente neste local, afirmando ter mais acesso para automóveis do que para pedestres, ou seja, o território prioriza a mobilidade dos automóveis e negligencia a qualidade da caminhabilidade da região. Dos entrevistados, 63,6% afirmam que o bairro possui mais acessos para os automóveis do que para os pedestres, enquanto os demais afirmam existir fácil acesso para ambos.

Em relação aos condomínios residenciais do recorte, os mais habitados em relação às entrevistas foram o Gran Village Brasil II, Village Jardins II e Arthur Carvalho II. Esses possuem diversos elementos de lazer, como quadras, salões de festa, churrasqueira, piscina nos dois últimos, localização almejada, espaços para atividades físicas e segurança.

O elemento segurança obteve resposta positiva de 100% dos entrevistados sobre os residenciais que eles habitam. Como principal aspecto que influenciou a escolha da moradia condominial está a segurança, seguido de facilidades na localização, privacidade, lazer e facilidade na compra. Alguns usuários relataram a facilidade de atividades dentro do residencial que, apesar de maior parte dos indivíduos realizarem suas atividades cotidianas fora dos condomínios, alguns possuem serviço de lavanderia e minimercados.

Por meio da pesquisa, foi possível entender que os indivíduos se sentem seguros em suas moradias, mas são seletivos em horários e turnos em relação as ruas, pois não possuem a mesma sensação nelas. Dessa maneira, pode-se depreender que os condomínios residenciais e sua elevada densidade possuem influências no cotidiano das pessoas. A individualidade, a impermeabilidade e a ausência de pessoas nas ruas na maior parte do tempo reduzem a vitalidade do local que, embora possua grande movimentação por conta da importância da avenida e de diversos serviços comerciais e institucionais, deixa a desejar em elementos qualitativos para os pedestres, priorizando a passagem dos automóveis.

## 5. CONCLUSÃO

A cidade de São Luís passou por um processo de urbanização e modernização, decorrente do crescimento industrial, do êxodo rural e do crescimento populacional. Essa expansão gerou no território diversas mudanças socioespaciais, novas maneiras de habitar a cidade e uma grande quantidade de condomínios residenciais privados.

O estudo do conceito de vitalidade foi de grande relevância para o entendimento do que ocorreu nas cidades com esse processo de urbanização acelerada. Uma cidade com vida necessita ter movimentações e dinâmica de pessoas nas ruas, bem como infraestrutura e acessibilidade, elementos que promovem um caminhar saudável e atrativo no território e, conseqüentemente, promovem mais sensação de segurança visto que, com a quantidade de usos nas ruas, há mais “olhos vigilantes” para garantir tal aspecto.

Além disso, observou-se que os condomínios residenciais privados, ao se inserirem de forma intensa nas cidades, trouxeram consigo diversas características que remetem aos tempos medievais, como grandes muros, guaritas de vigilância, elementos que são utilizados para promover a segurança dos indivíduos em suas habitações. Entretanto, como as conseqüências geradas por estes enclaves tendem a desertificar as ruas, esses elementos de segurança englobam somente aqueles que estão nos locais privatizados e segregam a população que se encontra na parte externa. Ou seja, estes empreendimentos tendem a enfatizar a segregação socioespacial e as desigualdades sociais.

Apesar disso, os condomínios fechados se tornaram um fenômeno no que diz respeito aos novos modos de morar nas cidades. Isso se dá porque a sociedade contemporânea se tornou mais líquida, com relações que priorizam a individualidade e a privacidade. A partir disso, as formas de morar variaram de acordo com os anseios e as necessidades dos indivíduos, já que o mercado utilizou de tais elementos para promover a venda de novas habitações que suprissem estas vontades. Assim, o modo de morar condominial se expandiu, promovendo a segurança, a privacidade e a praticidade aos seus usuários.

Em São Luís, não aconteceu de maneira distinta. Durante seu processo de expansão, com a saída da população do Centro para a “cidade nova”, os indivíduos foram atraídos por tais propagandas de locais seguros, práticos e tranquilos. Não só o mercado impulsionou a chegada destes enclaves na cidade, mas também houve um grande direcionamento do poder público que garantiu a expansão citadina para o litoral e promoveu uma popularização desse novo modo de morar. Por meio de Leis de Zoneamento, Planos de Expansão e Planos

Diretores, a cidade se expandiu com novas vias que intensificaram ainda mais o surgimento dos condomínios privados.

Dando ênfase a uma região ludovicense, o Bairro do Turu surge com estes aspectos. Impulsionado por fatores políticos, econômicos e sociais, a região, inicialmente pouco habitada, se expandiu às margens da Avenida São Luís Rei de França e urbanizou-se com o direcionamento dos Planos Diretores e de Expansão. Assim, com diversos pontos comerciais, de serviços e uma grande quantidade de condomínios privados, o bairro transformou-se em um polo econômico e residencial importante na cidade.

Recortando este local, na Avenida General Arthur Carvalho, percebe-se a importância da via para o bairro e para a cidade de São Luís, a qual interliga diversos bairros e possui acesso aos municípios adjacentes. Possuindo uma grande densidade condominial, a avenida revela alguns serviços, comércio e uma grande quantidade de automóveis circulando na área. Ao aplicar os conceitos estudados e entrevistar seus moradores, conclui-se que a avenida reflete complexidades urbanas trabalhadas, como a ausência de segurança para o pedestre, além de acessibilidade e mobilidade pedonal prejudicada, isto é, não há locais convidativos ao pedestre. Com a fragmentação do espaço promovida pelos condomínios fechados, há a ampliação de insegurança e vazio urbano em determinados momentos.

Posto isso, nota-se que os condomínios residenciais privados têm o poder de fragmentar e provocar mudanças socioespaciais no meio urbano. Dessa forma, é relevante que, para garantir a vitalidade de uma cidade, os aspectos infraestruturais das ruas e avenidas sejam convidativos às pessoas, visto que, com a presença destas nestes locais, as configurações socioespaciais se tornam mais harmônicas, melhorando assim a qualidade de vida dos habitantes do espaço urbano.

## REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Bruna. Condomínios usam arquitetura medieval para garantir melhoria de vida. Campinas, n. 122, p. 0-0, ISSN 1519-7654, **ComCiência** [online]. Out. 2010. Disponível em: [http://comciencia.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1519-76542010000800006&lng=es&nrm=iso](http://comciencia.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1519-76542010000800006&lng=es&nrm=iso). Acesso em: 25 Ago. 2023.

BARBOSA, Verônica Vaz Oliveira. Caminhabilidade, o que é?. **ArchDaily Brasil**, [S. l.], ISSN 0719-8906, p. 1-16, 3 jul. 2022. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/982710/caminhabilidade-o-que-e#:~:text=De%20forma%20geral%2C%20a%20caminhabilidade,diferentes%20caracter%C3%ADsticas%20antropom%C3%A9tricas%20e%20sensoriais>. Acesso em: 11 dez. 2023.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2001.

BURNETT, Frederico Lago. **São Luís por um triz: escritos urbanos regionais**. São Luís, MA: Editora Universidade Estadual do Maranhão, 114 p. 2011.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. São Paulo: Edusp, ed. 34, 400p. ISBN 85-316-188-9. 2000.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. "Enclaves fortificados: a nova segregação urbana". **Novos Estudos**, v. 47, n. 1, 1997.

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil: o longo caminho**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

DIAS, Márcio. **USO E OCUPAÇÃO DO SOLO: UMA ANÁLISE SOBRE O BAIRRO DO TURU**. Orientador: Marluce Wall. 2011. 61 p. Trabalho final de Graduação (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual do Maranhão, [S. l.], 2011.

DOMINGOS, Natércia. **Desenhando a Vida Pública: Vitalidade Urbana: Interface entre Edificações e Espaços Públicos**. Orientadora: Maria Soares de Almeida. 2015. 333 p. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre- RS, 2015.

DOMINGUES, Maria Carolina. **ARQUITETURA MODERNA E DESENVOLVIMENTISMO: o morar brasileiro**. Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dra. Anete Marília Pereira. 2016. 110 f. Dissertação (Pós Graduação em Desenvolvimento Social) - Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES, Montes Claros - MG, 2016.

ESPÍRITO SANTO, José Marcelo (org.). **São Luís, uma leitura da cidade**. Prefeitura de São Luís/ Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade. São Luís/ Instituto de Cidade, 2006.

ESTEVES, Juliana Cardoso; CASTRO, Carolina Maria Pozzi de; "Urbanidade e vitalidade: revisão de conceitos", p. 329-333 ISSN 2357-7592, DOI: 10.5151/singeurb2019-47. *In: Anais do II Simpósio Nacional de Gestão e Engenharia Urbana*. São Paulo: Blucher, 2019.

FERNANDES, Marcela. **VERTICALIZAÇÃO EM SÃO PAULO**: Novos modos de morar no centro. 2018. 136 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário Belas Artes, [S. l.], 2018. Disponível em: [https://issuu.com/marcellafranca7/docs/caderno\\_mono\\_final\\_](https://issuu.com/marcellafranca7/docs/caderno_mono_final_). Acesso em: 5 jan. 2024.

FONSECA NETO, Hermes da Fonseca. **O status do Lugar**. São Luís: Editora Universidade Estadual do Maranhão, 2018. 225 p. ISBN 978-85-8227-164-3.

GARIM, Luíze. COMUNIDADE: A busca por segurança no mundo atual – Zygmunt Bauman. **Cadernos Zygmunt Bauman**, [S. l.], p. 1-8, 23 jan. 2020.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 262 p.

JABUR, Pedro *et al.* Encontro na cidade: práticas de se habitar como vínculos para a produção de cuidado pelas ruas. **Ciência & Saúde Coletiva**, [S. l.], p. 1-10, 10 out. 2021.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

LEDA, Gilberto. **O Caso da Ponte**. 9 fev. 2024. 1 fotografia. Disponível em: [https://gilbertoleda.com.br/2020/02/09/fundamos-uma-nova-cidade-diz-sarney-ao-lembrar-ponte-do-sao-francisco/#.Xj\\_v8c8klnc.whatsapp](https://gilbertoleda.com.br/2020/02/09/fundamos-uma-nova-cidade-diz-sarney-ao-lembrar-ponte-do-sao-francisco/#.Xj_v8c8klnc.whatsapp). Acesso em: 27 jan. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 5 ed. São Paulo: Ed. Centauro, 2008.

LEVY, Dan. Os condomínios residenciais fechados e a reconceitualização do exercício da cidadania nos espaços urbanos. **Ponto-e-vírgula 7**, [S. l.], p. 95-108, 2010.

MENEGUETTI, Karin Schwabe; BELOTO, Gislaíne Elizete. Entre a rua e o muro: a construção de uma interface em condomínios horizontais fechados. **Paisagem e Ambiente: ensaios**, São Paulo, n. 37, p. 6. 1 Jul. 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.11606/ISSN.2359-5361.V0137P35-49>. Acesso em: 15 Dez. 2023.

MONJARDIM, Manoela Paulinelli. **VITALIDADE E MORFOLOGIA**: O que torna uma cidade feliz?. 2019. 108 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto Federal do Espírito Santo, Colatina- ES, 2019.

MONTELES JUNIOR, Ribamar. **A CONDOMINIALIZAÇÃO DE SÃO LUÍS DE 2000 A 2020: CONDOMÍNIOS FECHADOS E A CIDADE DE SÃO LUÍS NOS PRIMEIROS ANOS DO SÉCULO XXI**. 2022. 132 f. Dissertação de mestrado (Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) - UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO, São Luís-MA, 2021.

MOREIRA, Honório. Personalidades que dão nomes às avenidas de São Luís: Avenida Daniel de La Touche. São Luís: **O Imparcial**, 02 Set. 2015. 1 fotografia. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/noticias/2015/09/personalidades-que-dao-nomes-as-avenidas-de-sao-luis/>. Acesso em: 12 Dez. 2023.

MOURA, Rodrigo. Segurança nas ruas e o novo paradigma. **Caos Planejado**, [S. l.], p. 1-14, 18 nov. 2020. Disponível em: <https://caosplanejado.com/seguranca-nas-ruas-e-o-novo-paradigma/>. Acesso em: 11 dez. 2023.

NASCIMENTO, Izabel; WALL, Marluce. MODOS DE MORAR E MODA DE MORAR. *In*: WALL, Marluce. **MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO**. São Luís: Editora UEMA, 2019. p. 54-61. ISBN WALL, Marluce. MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO. São Luís: Editora UEMA, 2019. 80 p. ISBN –978-85-8227-226-8.

NASCIMENTO, Lúcia; MENDONÇA, Adriana. A ARQUITETURA VERTICAL EM SÃO LUÍS: os arranha-céus e a construção do moderno. **Anais do caderno de resumos do II Seminário de Arquitetura Moderna na Amazônia - II SAMA**, Centro Universitário Luterano de Palmas - CEULP/ULBRA; Organização: Marcos Cereto. - Palmas, TO, 2019. ISBN: 978-85-5659-026-8, p. 1-17, 2017.

NUNES, Alicia Maria Pires; PFLUEGER, Grete Soares. URBANISMO VISIONÁRIO: O plano de Ruy Mesquita para expansão para São Luís em 1958. **Anais do XVI ENANPUR**: Belo Horizonte, ST 8, v. 16 n. 2015. Disponível em: <https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/2293/2272>. Acesso em: 20 Dez. 2023.

O Imparcial. **Edifício João Goulart**: primeiro prédio a ser ocupado após reformas. 12 jan. 2020. 1 fotografia. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/cidades/2020/01/edificio-joao-goulart-primeiro-predio-a-ser-ocupado-apos-reformas/>. Acesso em: 7 jan. 2024.

PREFEITURA DE SÃO LUÍS. Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de São Luís. **ELABORAÇÃO DE PROJETO BÁSICO PARA A CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS: P8 – AVALIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA URBANA, VIÁRIA E DA MOBILIDADE**. São Luís: [s. n.], 2016. 115 p.

Propriedades e Apartamentos no Condomínio Gran Village Brasil Turu 2. **Imovelweb**, São Luís, 2023. Disponível em: <https://www.imovelweb.com.br/propriedades/aptos-no-cond-gran-village-brasil-iii-turu-2-2951021720.html>. Acesso em: 9 Mar. 2024.

RAPOSO, R. Condomínios fechados, tempo, espaço e sociedade: uma perspectiva histórica. **Cadernos Metrópole**, [S. l.], v. 14, n. 27, p. 171–196, 2012.

RESIDENCIAL VILA REAL. **Expo Imóvel**. 2017. 1 folheto. Disponível em: <https://www.expoimovel.com/imovel/apartamentos-lancamento-mirueira-paulista-pernambuco/405298/es/ES>. Acesso em: 28 fev. 2024.

RIBEIRO, Luiz Augusto; DOS REIS, Jaime. A MURALHA MEDIEVAL E SUAS FUNÇÕES. **XVIII SEMANA DE HISTÓRIA**, [S. l.], p. 1-8, 7 Nov. 2012. Disponível em: <http://www.indev.com.br/semana/trabalhos/2012/36.pdf>. Acesso em 31 Ago. 2023.

ROCHA, Estéfane. **Configurações socioespaciais de condomínios fechados nas fronteiras intermunicipais da Ilha de São Luís, MA, entre os anos de 2003 a 2011**: uma abordagem tipo-morfológica. 2021. p. 1-50. Relatório de Pesquisa (Iniciação Científica, Bolsista FAPEMA). Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2021.

SABOYA, Renato. Condições para a vitalidade Urbana #1: Densidade. **Urbanidades**, [S. l.], p. 1-5, 6 nov. 2012. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2012/11/06/condicoes-para-a-vitalidade-urbana-1-densidade/>. Acesso em: 20 dez. 2023.

SABOYA, Renato. Condições para a Vitalidade Urbana #3: Características da relação edificação x espaço público. **URBANIDADES**, [S. l.], p. 1-8, 3 mar. 2013. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2013/03/03/condicoes-para-a-vitalidade-urbana-3-caracteristicas-da-relacao-edificacao-x-espaco-publico/>. Acesso em: 5 dez. 2023.

SABOYA, Renato. Ebenezer Howard e a Cidade-Jardim. **Urbanidades**, [S. l.], p. 1-7, 13 out. 2008. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2008/10/13/ebenezer-howard-e-a-cidade-jardim/>. Acesso em: 28 dez. 2023.

SABOYA, Renato. Segurança nas cidades: Jane Jacobs e os olhos da rua. **Urbanidades**, [S. l.], p. 1-7, 10 fev. 2010. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2010/02/10/seguranca-nas-cidades-jane-jacobs-e-os-olhos-da-rua/>. Acesso em: 11 dez. 2023.

SABOYA, Renato; NETTO, Vinicius; VARGAS, Júlio. Fatores morfológicos da vitalidade urbana: Uma investigação sobre o tipo arquitetônico e seus efeitos. **Vitruvius**, [S. l.], p. 1-24, 29 jan. 2015. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/15.180/5554>. Acesso em: 11 dez. 2023.

SOUZA, A. O. de. ENCLAVES RESIDENCIAIS FECHADOS: privatização territorial e empobrecimento dos tecidos narrativos da cidade. **Revista de Políticas Públicas**, [S. l.], v. 16, p. 347–352, 2013. Disponível em: <https://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/rppublica/article/view/1383>. Acesso em: 28 Ago. 2023.

TARGINO, Renata Soares. **DO ALTO DAS TORRES, OS NOVOS MODOS DE MORAR EM CONDOMÍNIOS**. Orientador: Marluce Wall de Carvalho Venâncio. 2009. 72 p. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual do Maranhão, São Luís- MA, 2009.

TESCH, Marina. CIDADE DORMITÓRIO. In: WALL, Marluce. **MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO**. São Luís: Editora UEMA, 2019. p. 30-41. WALL, Marluce. **MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO**. São Luís: Editora UEMA, 2019. 80 p. ISBN –978-85-8227-226-8.

TESCH, Marina. O RITMO URBANO. In: WALL, Marluce. **MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO**. São Luís: Editora UEMA, 2019. p. 30-41. ISBN WALL, Marluce. **MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO**. São Luís: Editora UEMA, 2019. 80 p. ISBN –978-85-8227-226-8.

TESCH, Marina. OS MUROS. In: WALL, Marluce. **MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO**. São Luís: Editora UEMA, 2019. p. 06-29. ISBN WALL, Marluce. **MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO**. São Luís: Editora UEMA, 2019. 80 p. ISBN –978-85-8227-226-8.

TESCH, Marina. PESSOAS INVISÍVEIS. *In*: WALL, Marluce. **MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO**. São Luís: Editora UEMA, 2019. p. 42-53. ISBN WALL, Marluce. MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO. São Luís: Editora UEMA, 2019. 80 p. ISBN –978-85-8227-226-8.

TESCH, Marina. SONHO DE CONSUMO. *In*: WALL, Marluce. **MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO**. São Luís: Editora UEMA, 2019. p. 30-41. ISBN WALL, Marluce. MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO. São Luís: Editora UEMA, 2019. 80 p. ISBN –978-85-8227-226-8.

WALL, Marluce. ENTRE A CIDADE COMPACTA E A CIDADE DISPERSA OS MODOS DE MORAR EM SÃO LUÍS. *In*: WALL, Marluce. **MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO**. São Luís: Editora UEMA, 2019. p. 62-80. ISBN WALL, Marluce. MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO. São Luís: Editora UEMA, 2019. 80 p. ISBN –978-85-8227-226-8.

WALL, Marluce. **ENTRE A CIDADE COMPACTA E A CIDADE DISPERSA, OS CAMINHOS DE SÃO LUÍS**: Um estudo sobre a produção do espaço urbano de São Luís do Maranhão – da urbanização modernizadora de 1974 à urbanização contemporânea. 2013. 76 f. Relatório Técnico de Pesquisa- Curso de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Estadual do Maranhão, [S. l.], 2011.

WALL, Marluce. **MODOS DE MORAR NO ESPAÇO URBANO**. São Luís: Editora UEMA, 2019. 80 p. ISBN –978-85-8227-226-8.

## APÊNDICE A- Questionário “Condomínios fechados e mudanças socioespaciais”

### Condomínios fechados e mudanças socioespaciais.

Olá, me chamo Estéfane Rocha, sou aluna de Arquitetura e Urbanismo na UEMA. Venho por meio deste questionário buscar informações acerca da Av. General Arthur Carvalho a fim de agregar ao meu trabalho de conclusão de curso. Agradeço a ajuda!

Em qual residencial você habita? \*

Texto de resposta curta

Qual a sua idade? \*

Até 18 anos

19 a 29 anos

30 a 40 anos

41 a 55 anos

55 a 65 anos

65 +

Qual meio de transporte você utiliza para se locomover pela cidade? \*

Automóvel próprio

Transporte de aplicativo ou táxi

Transporte público

Bicicleta

Outros...

Possui fácil acesso ao transporte público? (caso faça uso desse meio)

Sim

Não

Você costuma fazer trajetos a pé no seu bairro?

Frequentemente

Com pouca frequência

Não faço trajetos a pé no bairro

Outros..

Caso faça os trajetos, se sente seguro? E em qual horário ou período do dia costuma fazê-los?

Texto de resposta longa

Caso a resposta seja insegurança, quais elementos lhe dão essa sensação?

Texto de resposta longa

Considera a sua rua caminhável? \*

Sim

Não

Outros..

E o seu bairro, possui fácil acesso para pedestres e para automóveis? \*

Mais para automóveis

Mais para pedestres

Fácil acesso para ambos

Considera o seu condomínio um local seguro? \*

Sim

Não

Outros..

Existiu algum motivo especial para escolher a moradia condominial? Se sim, disserte (segurança, privacidade, lazer, facilidades, valores, tamanho do apartamento, etc.)

Texto de resposta longa

Como realiza suas tarefas do dia a dia? As faz dentro do residencial, ou sai para realizá-las? (Lazer, atividades físicas, mercado, etc.)

Texto de resposta longa

**Figura 26:** Formulário Condomínios fechados e mudanças socioespaciais.  
**Fonte:** *Google Forms.*