

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS TECNOLÓGICAS  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

**WALMIRYA KÉSSIA DOURADO DE MESQUITA**

**DESCAMINHOS AO CAMINHAR  
Um estudo de narrativas urbanas**

São Luís - MA  
2011

**WALMIRYA KÉSSIA DOURADO DE MESQUITA**

**DESCAMINHOS AO CAMINHAR**  
**Um estudo de narrativas urbanas**

Trabalho Final de Graduação apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão como parte dos requisitos para obtenção do título de Arquiteta e Urbanista.

**Orientador:** Prof. Dr. Alex Oliveira de Souza

São Luís - MA  
2011

Mesquita, Walmirya Késsia Dourado de.

DESCAMINHOS AO CAMINHAR Um estudo de narrativas urbanas /  
Walmirya Késsia Dourado de Mesquita.– São Luís, 2011.

95 f.

Monografia (Graduação) – Curso de Arquitetura e Urbanismo,  
Universidade Estadual do Maranhão, 2011.

**WALMIRYA KÉSSIA DOURADO DE MESQUITA**

**DESCAMINHOS AO CAMINHAR**  
**Um estudo de narrativas urbanas**

Trabalho Final de Graduação apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão como parte dos requisitos para obtenção do título de Arquiteta e Urbanista.

São Luís, Aprovada em \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_.

**BANCA EXAMINADORA:**

---

**Prof. Dr. Alex Oliveira de Souza** (Orientador)

---

(1º Examinador)

---

(2º Examinador)

São Luís - MA  
2011

*A cidade existe quando indivíduos  
conseguem criar vínculos provisórios  
em um espaço singular e se  
consideram como cidadãos.  
Jacques Redá (1993)*

*“Dedico esta conquista à minha  
Mãe, **Rosa Dourado**, motivo  
principal das minhas lutas e vitórias.”*

## AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar a Deus, por ter me dado força para resistir todas as dificuldades enfrentadas no período acadêmico, e na vida profissional e pessoal.

Agradeço aos meus Pais, Rosa e Valdeci, por sempre me apoiarem e orientarem sobre as escolhas da vida. Pelos conselhos acarretados de simplicidade, mas ricos em sabedoria. E junto aos meus padrinhos Mariosa e Moacir, que acompanharam todos os medos, as conquistas e as ansiedades.

À minha irmã, Walquirya Dourado, símbolo de amizade, foi quem sempre me protegeu e cuidou para que nada de ruim se aproximasse de mim.

Aos meus familiares que disponibilizaram todo o seu apoio no momento em que estive longe dos meus pais.

Às amigas Adrienne Nascimento e Daniela Torres, por ser o afago dos momentos de *stress*, trazendo e alegria e paciência na minha vida.

Ao Professor Alex Oliveira, pela orientação, sabedoria e acompanhamento neste período de estudos. Em especial também à Professora Ingrid Braga por ser não só uma professora, mas uma amiga e companheira.

Aos colegas de faculdade, em especial Renata Trindade e Luciano Lobato, que são verdadeiros amigos, e destes não dispensei agradecimento nos momentos em que precisei de um pai, mãe ou irmãos, e eles se doaram a mim como uma família.

Aos amigos Sr. Antonio Carvalho e Cleonice Santos, pelo incondicional apoio nos cinco anos que morei em São Luís.

Poderia mencionar mais pessoas especiais e importantes para esta conquista, no entanto, posso finalizar agradecendo a todos que fizeram parte dessa etapa da minha vida. Não existiria nenhuma conquista se não tivesse tido ao meu lado todos que me tem em seus corações.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa do século XVII retrata São Luís.....	16
Figura 2: Produtos expostos nas calçadas no Turu, São Luís – MA.....	21
Figura 3: Pedestres e veículos no “malabarismo” da mobilidade no bairro do Turu, Avenida Mato Grosso .....	22
Figura 4: Esquema de quadra longa .....	25
Figura 5: Esquema de quadra curta .....	26
Figura 6: Muro de um Condomínio em Rua no Turu, monotonia e insegurança.....	27
Figura 7: Centro de São Luís e a expansão através das pontes.....	29
Figura 8: Sítio Britânia, Estrada do Anil. Gaudencio Cunha (1908).....	30
Figura 9: Inauguração da Ponte do São Francisco, São Luís e a travessia a pé da população .....	30
Figura 10: Vista de Viena em meados do século XVII, no cinturão dos muros medievais.....	31
Figura 11: Foto de Satélite de São Luís com marcação de condomínios horizontais e verticais.....	32
Figura 12: Localização Maranhão, São Luís – Turu.....	33
Figura 13: Imagem aérea do Bairro do Turu, com base no mapa do Plano Diretor de São Luís, com a divisão dos bairros. ....	34
Figura 14: Casas de Sítio remanescentes, Avenida General Artur Carvalho .....	34
Figura 15: Comércio de proximidade, Avenida Mato Grosso .....	35
Figura 16: Delimitação do território estudado através do Google Earth .....	36
Figura 17: Residencial Tupy II .....	38
Figura 18: (a) Residencial Rio Pindare na Rua Projetada; (b) Residencial Pedra da Memória e Pedra Grande na Rua Valência .....	38
Figura 19: Planta de Implantação ilustrativa do Conjunto Tupy I e II .....	40
Figura 20: Planta Baixa ilustrativa do Pavimento Tipo .....	41
Figura 21: Planta Baixa ilustrativa do Apartamento.....	41
Figura 22: Residencial Athenas.....	42
Figura 23: Residencial Lyon .....	42
Figura 24: Conjunto Ipem Bequimão (sem muro entre os blocos) .....	44
Figura 25: Condomínio Rei Salomão (com muro entre os blocos) .....	44
Figura 26: Condomínio Ipes I e II (com muro em torno dos blocos).....	44
Figura 27: Avenida General Artur Carvalho .....	46
Figura 28: Placa Condomínio Astúrias, na Avenida General Artur Carvalho .....	46
Figura 29: Rua Projetada em péssimas condições de trafegabilidade.....	47
Figura 30: Ponto de ônibus da Av. General Artur Carvalho .....	51
Figura 31: Avenida General Artur Carvalho .....	56
Figura 32: Avenida Mato Grosso.....	57
Figura 33: Rua Projetada .....	58
Figura 34: Avenida Oito.....	59
Figura 35: Tenda instalada funcionando como abrigo de ônibus .....	60
Figura 36: Mercado de proximidade na Avenida Mato Grosso.....	63

Figura 37: Esquema dos percursos do ponto mais crítico do condomínio à .....	64
Figura 38: Foto tirada dos fundos do condomínio Ipês II .....	65
Figura 39: Divisão da calçada em faixas .....	67
Figura 40: Calçada do Condomínio Ipês I .....	67
Figura 41: Calçada da Associação dos Servidores da Polícia Federal, na Avenida General Artur Carvalho .....	68
Figura 42: Calçada do Condomínio Tupy I .....	69
Figura 43: Calçada obstruída na via lateral de um clube, na Av. Mato Grosso .....	69
Figura 44: Calçadas na Rua Valencia .....	70
Figura 45: Terreno Vazio na Rua Valencia, interrupção do passeio público .....	71
Figura 46: Produtos expostos na calçada – Avenida Mato Grosso .....	72
Figura 47: Esquema de inclinação das calçadas .....	78
Figura 48: Divisão de faixas .....	78
Figura 49: Tipos de revestimentos para as faixas nas calçadas .....	79
Figura 50: Exemplo de sinalização .....	79
Figura 51: Modelo de calçada - 1,5m .....	80
Figura 52: Modelo calçadas entre 1,50m e 2,00m .....	80
Figura 53: Modelo calçadas acima de 2,00m .....	81
Figura 54: Modelo de rampas para veículos .....	81
Figura 55: Rampa para veículos .....	82
Figura 56: Rampas para pedestres .....	83
Figura 57: Detalhe rebaixo em rampas para pedestres .....	84
Figura 58: Curvatura - rampas para pedestres .....	85
Figura 59: Detalhe planta - rampa de acesso para pedestres .....	85
Figura 60: Detalhe corte - rampa de acesso para pedestres .....	86
Figura 61: Vagas para cadeirantes .....	86
Figura 62: Rua em Montmartre, Paris .....	88
Figura 63: Edifício de dois pavimentos sobre pilotis localizado na área residencial das “setecentos” (714), na asa sul .....	89

## **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1: Uso e Ocupação do Solo Urbano – Recorte Territorial .....	37
Mapa 2: Habitação Multifamiliar – Recorte Territorial.....	39
Mapa 3: Vias – Recorte Territorial.....	45
Mapa 4: Enclaves territoriais .....	48
Mapa 5: Barreiras Físicas .....	49
Mapa 6: Linhas de Ônibus e Pontos de Parada .....	50
Mapa 7: Raios de abrangência.....	52

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1: Evolução da Divisão Modal (bilhões de viagens/ano) .....	21
Tabela 2: Distancias dos pontos de ônibus .....	66
Tabela 3: Tipos de Acessibilidade aos pontos de parada .....	75
Tabela 4: Atributos de acessibilidade para cada ponto de parada .....	76
Tabela 5: Distancias para plantio em calçadas .....	87
Tabela 6: Distancias das árvores entre si de acordo com as espécies .....	87

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1: Mobilidade Urbana no Brasil. Divisão Modal, 2003.....	18
--	----

## **RESUMO**

O trabalho tem por objetivo geral identificar as condições de mobilidade enfrentadas pelos pedestres moradores em condomínios urbanos de interesse social em um recorte territorial no Bairro do Turu, no sentido à sua mobilidade do condomínio ao ponto de ônibus, através de um diagnóstico com análise qualitativa, e com isso apresentar as narrativas urbanas deste contexto. Primeiro fez-se um estudo teórico para entender como este tema vem sendo debatido nos últimos anos, e qual a relação dos condomínios urbanos com a mobilidade pedonal, e em seguida, procurou analisá-los na realidade de São Luís – MA e na área da pesquisa. Neste sentido, o tema proposto vai apresentar as narrativas dos pedestres moradores em condomínios urbanos de interesse social, no sentido à sua mobilidade do condomínio ao ponto de ônibus. O objetivo é identificar problemas encontrados durante os deslocamentos: condições de passeios públicos, áreas mal atendidas por transporte coletivo, necessidade de deslocamentos automotivos, medo de caminhar na cidade, falta de permeabilidade, etc.; através das narrativas do próprio percurso, narrativas das boas práticas, narrativas do próprio pedestre e as narrativas do observador.

**Palavras chave:** Mobilidade, acessibilidade, enclaves urbanos, condomínios urbanos

## RÉSUMÉ

L'étude vise à identifier les conditions de mobilité rencontrés par les piétons résidents des copropriétés urbaines sociales dans une coupe territoriale dans le quartier Turu, à leur mobilité dans le sens de la copropriété à l'arrêt de bus, à travers un diagnostic par une analyse qualitative. Nous avons d'abord effectué une étude théorique pour comprendre comment cette question a été débattue au cours des dernières années, et ce que la relation de copropriétés urbaines avec la mobilité des piétons et a ensuite essayé de les analyser dans la réalité de São Luís - MA et dans la recherche. En ce sens, le thème proposé présentera les récits des piétons citadins dans les copropriétés urbaines de intérêt social, afin de leur mobilité de le copropriétés à l'arrêt de bus. L'objectif est d'identifier les problèmes rencontrés lors des déplacements : conditions pour les visites publiques, zones mal desservies par les transports publics, nécessaire pour les quarts de l'automobile, peur de marcher dans la ville, le manque de perméabilité, etc.; à travers les récits de leur propre manière, les récits de bonnes pratiques, propres récits piéton et des récits de l'observateur.

**Mots-clés:** Mobilité, accessibilité, enclaves urbaines, copropriétés urbaines.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>2 REFLEXÃO SOBRE A MOBILIDADE E A EVOLUÇÃO URBANA .....</b>	<b>17</b>
2.1 A mobilidade urbana e acessibilidade .....	17
2.2 O deslocamento a pé .....	20
2.3 A questão do medo da cidade .....	23
2.4 A cidade fluida x enclaves territoriais .....	25
<b>3 SÃO LUÍS: o pedestre no <i>boom</i> do crescimento desorganizado .....</b>	<b>29</b>
3.1 A relação da mobilidade do pedestre em São Luís .....	29
3.2 Análise do Território .....	32
3.3 Um recorte territorial para estudo de caso. ....	35
<b>4 AS QUATRO NARRATIVAS .....</b>	<b>54</b>
4.1 As narrativas do percurso .....	54
4.2 As narrativas da população .....	59
4.3 As narrativas do observador .....	63
4.4 As narrativas das boas práticas .....	72
<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>90</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>92</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A urbanização no Brasil é um fato recente, a contar da metade do século passado em que seu processo se deu de forma mais rápida com mudanças econômicas e sociais. Segundo ALVES C. D. et. al, é na década de 70 que considera-se que a população se tornou mais urbana que rural. Para estes autores, entre as conseqüências deste processo, pode-se destacar: a formação de regiões metropolitanas; a verticalização e adensamento das áreas já urbanizadas; e a expansão urbana para as áreas periféricas.

Tais fenômenos são responsáveis por aumentar a necessidade de deslocamentos da população atraindo viagens, que por sua vez chegam a atingir percursos maiores, bem como um aumento de veículos circulando pela cidade, e ainda provocar uma nova configuração espacial viária e ambiental, evidenciando a importância dos sistemas de transporte para a urbanidade da cidade.

Segundo TOMÉRIUS (2009), para organizar e garantir uma boa qualidade de vida urbana, a cidade deve cobrir tarefas diversas, nas áreas da economia, da ecologia e dos interesses sociais, muitas vezes com entrecruzamentos e interdependências entre eles. Com isso, a necessidade do veículo motorizado é essencial para a fluidez nos deslocamentos na cidade. No entanto, o que se tem é a priorização do automóvel em detrimento dos transportes de uso coletivo, as políticas de transporte se voltam para esse uso, o que gera ainda mais desigualdade social urbana, uma vez que o automóvel se torna o modo mais rápido e eficiente de deslocamento da população.

Ao se falar de economia no Brasil, tem-se a indústria automobilística em um dos primeiros patamares, o transporte individual torna-se sinônimo de poder, status social, liberdade, etc., e em contrapartida o modo coletivo entra em segundo plano, e ainda o modo a pé na maioria dos casos esquecido. Com isso, os problemas ambientais de poluição, congestionamentos, deslocamentos com tempos mais longos, tarifas de transporte mais caras, stress, passam a ser rotineiros.

Este tipo de transporte além de ser de grande impacto na infra-estrutura urbana, não é de fácil acesso a toda a população. DÉACK e SHIFFER (2004) afirmam que a renda familiar é um dos fatores determinantes mais fortes para o modo a ser utilizado ao deslocamento. Para eles, pessoas com rendas de até quatro salários mínimos consideradas de baixa renda fazem o uso do modo coletivo para

deslocamento, ao mesmo tempo estes são os que viajam menos na cidade, em contrapartida, os que são considerados com rendas acima de quatro salários viajam quatro vezes mais na cidade e fazem em grande maioria o uso do automóvel para os deslocamentos na cidade.

Com essa abordagem o que se pode perceber que é muito menos difícil circular na cidade (considerando que todos os modos hoje apresentam dificuldades de mobilidade na maioria das grandes cidades brasileiras, devido à falta de organização espacial das vias e acessos e principalmente pela falta de oferta) de veículo individual (carro ou moto) que são de maneira geral modos mais caros tanto para a cidade em se tratando de infra-estrutura quanto para o usuário que depende de um perfil econômico para utilizá-lo, do que fazer o uso de modos coletivos que possuem baixo impacto ambiental, e baixo custo de infra-estrutura considerando o custo benéfico em longo prazo e a quantidade de pessoas que podem ter acesso a este tipo de transporte.

Mas, cabe aqui ressaltar que no Brasil, a maior parte da população é de classe baixa, sendo a grande massa de trabalhadores que circulam todos os dias na cidade em modos de transporte coletivo de baixa qualidade e em vias que não suportam a grande frota de automóveis que disputam os corredores com os ônibus lotados, onde seus usuários estão submetidos a pouco espaço, falta de higiene nos ônibus, viagens que chegam a durar mais de duas horas, grande tempo de espera para pegar sua linha ao destino desejado, etc.

ALVES e JUNIOR afirmam que as conseqüências desta “política urbana eficiente e, de uma quase ausência de medidas de planejamento urbano ordenando as atividades, de forma articulada, de uso do solo com as de transportes, são inúmeras e comprometem a mobilidade e acessibilidade urbana, além, de um desconforto ambiental para a população”.

Segundo estes autores, os principais problemas nas cidades, relacionados à mobilidade urbana são: *congestionamentos; conflitos entre diferentes modos de transportes; redução na segurança para pedestres; eliminação de parte de áreas verdes visando ampliar espaços para circulação e estacionamentos de veículos; aumento no número de acidentes de trânsito e nos níveis de poluição sonora e do ar*. Estes problemas são os responsáveis por não garantir a mobilidade urbana sustentável, afetando principalmente a acessibilidade e o meio ambiente,

descaracterizando o efetivo conceito de urbanidade<sup>1</sup> – sentir-se bem na cidade, fazendo o uso de todas as suas funções.

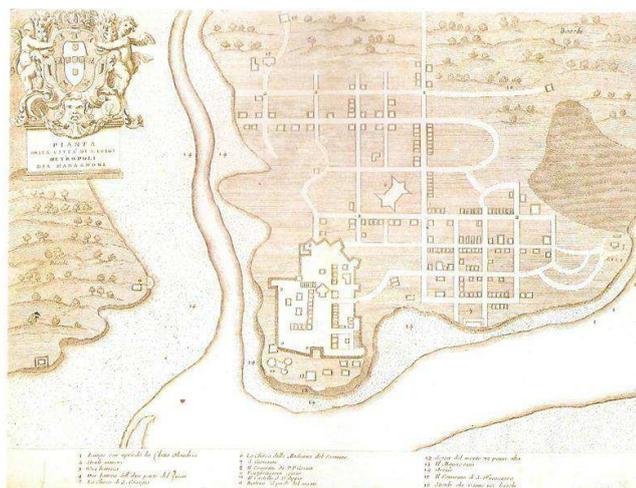
A Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável define mobilidade como: *“um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas”*, assim, a mobilidade urbana esta definida no deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, fazendo o uso de meios como veículos, vias e a infra-estrutura urbana (Ministério das Cidades, 2007).

Diante deste conceito, implica dizer que o termo mobilidade é o resultado de um deslocamento entre origem e o destino, e este intrinsecamente ligado às necessidades das pessoas em realizar determinada ação em algum lugar da cidade. Com isso, podem-se identificar pedestres, ciclistas, passageiros de transportes coletivos, motociclistas e motoristas. Dentre estes, e seguindo o conceito de sustentabilidade, considera-se que o pedestre é o que se destaca, pelo fato de ocupar menos espaço em seu trajeto, no entanto, essa ação de se mover deve estar associada à idéia de acessibilidade no contexto urbano, garantindo condições adequadas independente das necessidades de cada individuo.

A cidade de São Luís teve um planejamento urbano ao seu tempo com um traçado ortogonal e quadras perpendiculares de Francisco Frias da Mesquita. Mas, assim como outros centros urbanos que tiveram sua urbanização acelerada com um planejamento ultrapassado, São Luís passa a ter graves problemas relacionados à mobilidade urbana.

---

<sup>1</sup> De acordo com KREBS (2002), a utilização do termo urbanidade vem desde o período que se percebe o aparecimento da cidade, ou seja, por volta da época grega, em que a cidade de fato existia, entretanto não com as funções de hoje, nem tampouco com esta nomenclatura. As cidades gregas, conhecidas como polis, assim como as cidades romanas, conhecidas como civitas, já desempenhavam funções não só de local de moradia das pessoas, mas sim como local em que estas pessoas realizavam suas atividades e conviviam umas com as outras. A polis grega era baseada no sistema de troca de mercadorias, portanto, percebe-se a interação entre os moradores, a fim de que a comercialização pudesse de fato ocorrer. Já a civitas romana, estava baseada nas atividades políticas, e que por mais que nem todas as pessoas tivessem a liberdade de escolher ou atuar, as pessoas responsáveis pela política local apresentavam entre si uma relação de convívio, a estas relações estabeleceu-se o nome de urbanidade.



TÁBUA XVIIa - Cidade de São Luís do Maranhão. Planta anterior a 1647, ano em que sua publicação na *História panegírica* do conde de Nassau, de Caspar Barléu. É possível que seja ainda a mesma projetada pelo engenheiro-mor do reino Francisco de Frias de Mesquita, em 1616. (De Giuseppe di S. Teresa, *Storia delle guerre del regno del Brasile* [...], Roma, 1698). A planta de Santa Teresa introduz ligeiras modificações nos caminhos e acrescenta a indicação de casas, que não constavam da planta de Barléu.

**Figura 1: Mapa do século XVII retrata São Luís**  
**Fonte: BARLÉU, 1974**

Enquanto que os órgãos gestores da cidade apregoam que o que se pretende com os novos projetos de mobilidade é proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável, priorizando a implementação de sistemas de transportes coletivos, dos meios não motorizados (pedestres e ciclistas), da integração entre diversas modalidades de transportes, bem como implementação do conceito de acessibilidade universal para garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade, esta cidade vive o caos de projetos que não atingem a maior parte da população.

Nas principais avenidas é muito comum ver em horários de *rush* o alto número de veículos formando extensas filas, como grande exemplo é a Avenida São Luís Rei de França, localizada no Bairro do Turu.

Logo o que se pretende aqui é apresentar os principais problemas enfrentados por este modo de deslocamento: o pedestrianismo na nova dinâmica espacial de ocupação urbana das cidades, a dos condomínios urbanos de interesse social, em especial na cidade de São Luís, em um recorte territorial, no bairro do Turu. Para isso, será montado um produto teórico que identifique o conceito de mobilidade sustentável no contexto urbano, a questão da acessibilidade e sustentabilidade urbana, o medo de andar na cidade, em seguida diagnosticar, através de uma análise qualitativa territorial, a mobilidade na cidade de São Luís, na área de abrangência do recorte territorial que é o Turu, e no próprio local de estudo.

A partir daí, serão montadas quatro narrativas para Compreender quais as reais inquietações dos pedestres, principalmente os que o são por necessidades de deslocamento: as narrativas do próprio território, as narrativas do pedestre, a narrativa do observador e por fim a narrativa das boas práticas.

## **2 REFLEXÃO SOBRE A MOBILIDADE E A EVOLUÇÃO URBANA**

### **2.1 A mobilidade urbana e acessibilidade**

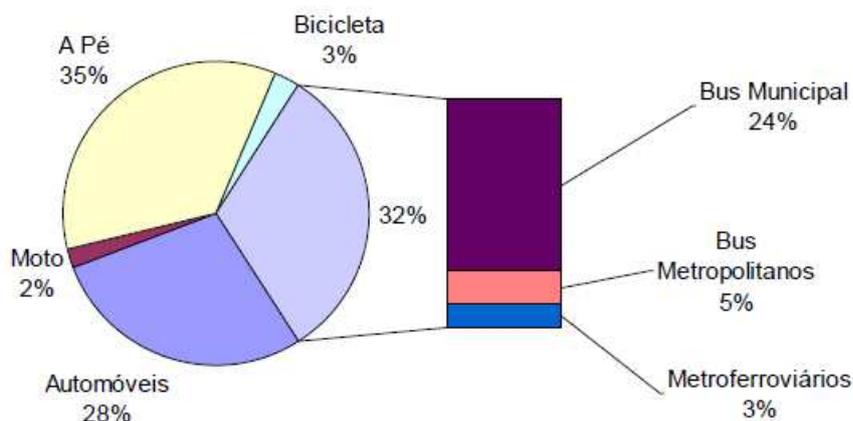
Mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro (VARGAS e SIDOTTI, 2008). Logo, a mobilidade pode ser considerada como “habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas.” (VASCONCELOS, Eduardo A., 1996).

O autor considera ainda que a mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens, corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. (VASCONCELOS, Eduardo A., 1996).

Segundo o Plano Diretor de São Luís – MA, a mobilidade é a “combinação dos elementos envolvidos no processo de deslocamento de pessoas e bens no meio urbano e rural” (Lei nº 4669-06, Art. 52). Ainda fala que: “a mobilidade urbana no seu elemento estruturador do espaço urbano tem por objetivos promover: I - desenvolvimento urbano, integrando-se nas políticas de uso do solo e atendendo às características de cada macrozona; II - garantir que todo cidadão tenha acesso homogêneo ao território, com o custo compatível, permitindo ainda que a população participe nas decisões. (Lei nº 4669-06, Art. 53 do plano diretor de São Luís).

Com o desenvolvimento urbano e a tecnologia de ponta hoje presente em muitos meios urbanos, são varias as maneiras de se deslocar via terrestre de um local a outro: a pé, bicicleta, motocicleta, automóveis, ônibus, metrô, etc. No entanto, o que se busca é desenvolver de forma mais rápida, eficiente e segura este percurso desejado. Mas, um dos principais problemas referente à mobilidade é a disponibilidade de usos na cidade, que acaba por acumular determinados serviços

em um só lugar, levando o usuário se tornar refém deste monopólio enfrentando problemas como: engarrafamentos enormes por levar todas as pessoas a um só lugar, baixa frequência de transporte coletivo, superlotação destes, barreiras físicas ao pedestre para facilitar e dar mais espaço aos veículos automotivos, etc.



**Gráfico 1: Mobilidade Urbana no Brasil. Divisão Modal, 2003**  
**Fonte: Cadernos da Cidade**

VARGAS E SILDOTI (2008) observam este fator também em bairros residenciais que a partir de certo momento possuem uma determinada demanda e são abastecidos de serviços públicos de educação, saúde e lazer, mas que com pouco tempo este cenário poderá ser alterado significativamente quer seja por uma nova demanda de população ou mesmo mudança de faixa etária por exemplo. Isto pode ser observado facilmente em bairros mais antigos ou em bairros novos que não possuem qualquer tipo de equipamento, com escolas e postos de saúde sobrecarregados ou mesmo ociosos, e também praças com usos inadequados. E como necessidade imediata é o aumento da frota de transporte escolar para se deslocar a outros bairros, e os autores consideram que se esta falta de mobilidade persistir será o caso de render-se ao ensino a distância.

“O percurso a pé ou de bicicleta, que tem se apresentado como alternativa ao alto custo e lentidão do trânsito, também é feito em condições precárias devido à falta de travessias adequadas, ausência de vias exclusivas ou falta de qualidade das calçadas. É visível o número de pessoas que trafegam a pé pelo leito carroçável. Calçadas com vegetação mal escolhida e mal implantada, pisos mal escolhidos e mal assentados, drenagem mal projetada e mal executada – sem contar, é claro, a

falta de iluminação pública que aumenta a insegurança – tais elementos compõem o retrato das nossas grandes cidades hoje.” VARGAS E SILDOTI (2008).

É neste sentido que o conceito de mobilidade deve estar intrinsecamente ligado ao conceito de acessibilidade. A acessibilidade vai garantir que o deslocamento da origem ao destino desejado seja feito de maneira fácil e acessível. O Anteprojeto de lei, de 6 de julho de 2006, Art. 4º, Inciso X, que diz tratar-se da “facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade”, pois leva em consideração outros aspectos, como o custo, sendo esse um dos principais obstáculos quando analisa-se a acessibilidade e inclusive a mobilidade, já que os que mais sofrem pela falta dessas são os indivíduos de menor poder aquisitivo, e a rapidez, necessária para avaliar o grau de infra-estrutura urbana da localidade

De acordo com a NBR 9050:2004, a acessibilidade pode ser definida como “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos”. Na Lei nº4669-06 do plano diretor de São Luís define, no Art. 43, que acessibilidade urbana e rural é a função pública destinada a garantir o acesso de todas as pessoas e animais, ao conjunto de infra-estrutura, mobiliário urbano, veículos e equipamentos utilizados para os deslocamentos, possibilitando a todos, o acesso com segurança e autonomia ao processo produtivo, serviços e aos bens e lazer.

Pode-se então, admitir que a acessibilidade diz respeito a acesso, à autonomia, segurança e economia que determinado ambiente urbano proporciona ao cidadão, sendo esses três últimos fatores questões de grande importância também quando se analisa o conceito de mobilidade, entendido, portanto, como a permissividade do deslocamento das pessoas e dos bens, estando assim os dois conceitos correlacionados.

## 2.2 O deslocamento a pé

*O homem move-se com eficácia sem ajuda de qualquer aparelho. Faz caminho ao caminhar. A locomoção de cada grama de seu próprio corpo ou da sua carga, por cada quilômetro percorrido em cada dez minutos, consome-lhe 0,75 calorias. (...) Com este índice de eficiência de menos de uma caloria por grama, organizou historicamente o seu sistema de circulação, baseado prevalentemente no trânsito. Explorou o mundo, criou culturas, manteve comércios e, tanto quanto nos é dado saber, não gastou mais do que 3% a 5% do tempo social em mover-se fora do seu lar ou do seu acampamento (ILLICH, 1975, p.69).*

Para ROCHA, 2003 o deslocamento a pé é o meio mais antigo de deslocamento do homem, logo, além dos lactentes e pessoas com deficiência física locomotora, caminhar é o modo natural do homem, mesmo que esta maneira não seja mais fácil hoje tendo em vista as dificuldades encontradas por esse modo nas cidades brasileiras. No entanto, com o desenvolvimento das cidades, e o aumento da distância percorrida entre ponto e origem, outros modos surgiram, dentre eles o motorizado, como automóvel, ônibus, metrô, etc.

Mas, mesmo com esse avanço nos modos de transporte, em algum momento deixamos de ser condutor ou passageiro, para assumir novamente o modo a pé, estando vulneráveis a todas as barreiras e percalços de sê-lo. O grande problema é que mesmo com uma lei de uso e ocupação do solo que garante a qualificação das calçadas, com o Código de Transito Brasileiro que institui o pedestre como prioridade no transito, e o ministério das cidades que menciona em seus cadernos sobre mobilidade urbana sustentável, a aplicação destes não acontece em sua grande maioria nas cidades brasileiras.

Barbosa e Moura (2010) em sua pesquisa sobre a avaliação de calçadas e centros urbanos segundo a opinião de pedestres, mostraram através do Relatório Comparativo 2003-2007 (ANTP, 2008) do qual integra informações sobre mobilidade de 438 municípios, que 21,1 bilhões das viagens em 2007 foram realizadas a pé, representando 38% das viagens totais, significando um aumento de 1,8 bilhões de viagens a pé entre 2003 e 2007.

**Tabela 1: Evolução da Divisão Modal (bilhões de viagens/ano)**

Modo	2003	%	2007	%
A Pé	19,3	38,9	21,1	38,1
Automóvel	13,3	26,9	15,0	27,2
Bicicleta	1,2	2,4	1,5	2,8
Moto	0,9	1,9	1,4	2,5
Transporte Público	15,8	29,9	16,2	29,4

**Fonte: ANTP (2008)**

O que não raro se pode encontrar é o espaço do pedestre totalmente obstruído, quando em alguns casos ele realmente não existe. É muito comum ver nas calçadas barracas de vendedores ambulantes, carros e motos estacionados, lixeiras, placas e postes obstruindo a passagem, etc. e o governo não tem tomado ações de fiscalização a sanar esses tipos de irregularidades.



**Figura 2: Produtos expostos nas calçadas no Turu, São Luís – MA**  
**Fonte: Arquivo Próprio**

Por outro lado, com a política de desenvolvimento, a tendência é de solucionar problemas causados pelos engarrafamentos, pelos altos índices de acidentes de carro, com propostas de novas vias expressas para garantir a rapidez e fluidez do tráfego, mais corredores para abrigar os novos carros que saem das concessionárias diariamente. Enquanto que aos pedestres são elaboradas propostas mirabolantes de contornar esses longos e frenéticos corredores, como por exemplo, passarelas de transposição de uma via para a outra, passagens

subterrâneas, que na maioria dos casos pouco são utilizadas, por exigir do pedestre uma quebra de trajeto normal que ele está percorrendo, sem contar que são não lugares, inóspitos.

Segundo DAROS (2000), apud ROCHA (2003), os sistemas de circulação devem ter seu mesmo grau de atenção, quer seja aos veículos ou ao modo a pé, de modo a garantir o uso e qualidade na circulação de pedestres. Para o autor, geralmente o pedestre é visto como “figuras elásticas e com poderes para saltar e se esgueirar entre obstáculos”. E destaca ainda o problema maior nas vias dos bairros e periferias, em que na maioria dos casos “não existem nem mesmo calçadas estreitas, e às vezes tampouco acostamentos: o pedestre disputa na própria pista o espaço com veículos em alta velocidade (DAROS, 2000, p.3).



**Figura 3: Pedestres e veículos no “malabarismo” da mobilidade no bairro do Turu, Avenida Mato Grosso  
Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Wright (1989), apud ROCHA (2003), defende a hipótese de que existem fortes inter-relações entre transportes, meio ambiente, qualidade de vida e saúde financeira das cidades e seus habitantes e que, na conjuntura atual de nossas cidades, que priorizam o uso do automóvel, essas inter-relações apresentam disfunções e distorções, que, no entanto, são passíveis de correção.

Nesse contexto, as bicicletas e o andar a pé aparecem como modos complementares aos motorizados, não no sentido de opcionais ou acessórios, mas de modos que efetivamente completam e são essenciais na estruturação de um sistema de transporte urbano, por serem autofinanciáveis, econômicos, não

poluentes, saudáveis e adequados a curtas e médias distâncias, desde que sejam realizados em condições satisfatórias de conforto e segurança.

### **2.3 A questão do medo da cidade**

Um dos problemas também elencados como causa para a baixa mobilidade encontrada nas cidades é a insegurança. Infelizmente, no cenário brasileiro, é comum ouvir falar em assaltos nas ruas, seqüestros, estupros, etc. Segundo SOUZA (2008) apud, CANO (1997:39), “a violência introduz mais uma desigualdade social e territorial numa cidade que já possui muitas”.

Segundo ele é possível perceber a dinâmica da violência através das classes sociais e seus respectivos espaços dentro da cidade, sendo os de classe mais baixa mais suscetíveis a morte violenta, em contrapartida que, morar nos melhores locais da cidade com maior infra-estrutura urbana significa ter maiores possibilidades de ser surpreendidos com roubos e assaltos.

Risco é expressão antiga que na modernidade adquire sentido negativo, associada a um ambiente que, embora possa ser calculado, não oferece certezas de proteção (OJIMA, MARANDOLA, 2008). Nesse sentido, pode se dizer que praticamente toda a cidade está exposta a condições de risco e insegurança, que pelo autor se considera a “geografia do medo”, em que cada local da cidade vai ter sua classificação de medo. O “medo generalizado” (...) “toma conta de corações e mentes, (re) condicionando hábitos de deslocamento e lazer, influenciando formas de moradia e habitat e modelando alguns discursos padrão sobre a violência urbana” SOUZA (2008:54).

Para JUNIOR (2009:18), este medo pode ser definido como a *agorafobia*. “A agorafobia é o sentimento de medo, em alguns casos horror, manifestado por setores das classes médias ou elites, dos lugares públicos, associados à possibilidade da criminalidade violenta. Este medo aciona estratégias de escapismo social dos setores mais abastados nas grandes cidades, que passariam a residir em ambientes isolados socialmente, onde protegido por extensivos aparatos de segurança, o seu morador busca restringir ao máximo os seus contatos ao seu lugar de residência, de onde sairão os seus valores e códigos de comportamento”.

O autor completa com LOPES:

A auto-segregação é uma solução escapista. Representa uma fuga e não um enfrentamento, muito menos um enfrentamento construtivo. Como tal, não passa de uma pseudo-solução. Se, de uma parte, os “condomínios exclusivos” prometem solucionar os problemas de segurança de indivíduos e famílias de classe média ou da elite, de outra parte, deixam intactas as causas da violência e da insegurança que os nutrem. Pior, no longo prazo colaboram para deteriorar a qualidade de vida, a civildade e as condições de exercício da própria cidadania na cidade, sob determinados aspectos. Sob o efeito do marketing imobiliário, da debilidade do debate político, e dos limites ideológicos de uma pequena burguesia cada vez mais americanizada (ou, mais especificamente, “miamizada”), esses ônus até que tendem parecer suportáveis, algo como um “mal menor” ou “preço a pagar”, traindo uma resignação facilmente acomodável ao próprio sistema de valores do individualismo exacerbado. (Lopes, 2008, p.73, apud JUNIOR, 2009).

Hoje em dia, morar no meio urbano em alguns casos, principalmente no Brasil, acaba se tornando morar mal, por a cidade apresentar uma série de problemas. O medo toma conta das pessoas que vivem na cidade, fazendo com que muitas ações sejam tomadas no intuito de se defender da própria cidade, que a princípio foi feita como sentido de segurança e proteção a cidade passa a ter seus muros dentro de si mesmas.

OJIMA, MARANDOLA (2008), apud. GIDDENS, (1991) afirmam que há um declínio gradual do homem público através da lenta e inexorável redução do espaço urbano e a retirada dos habitantes do convívio cotidiano em busca da segurança e da confiança encoberta nos mecanismos de desençaixe da sociedade moderna. Infelizmente no Brasil, a política pública não está voltada para a equidade e solução desta insegurança, que alias é um problema de difícil e cara solução. Um paliativo adotado é encher as ruas de carros com policiais armados arriscando suas vidas e a vida de outras pessoas, em detrimento de um planejamento das cidades com foco na qualidade e segurança.

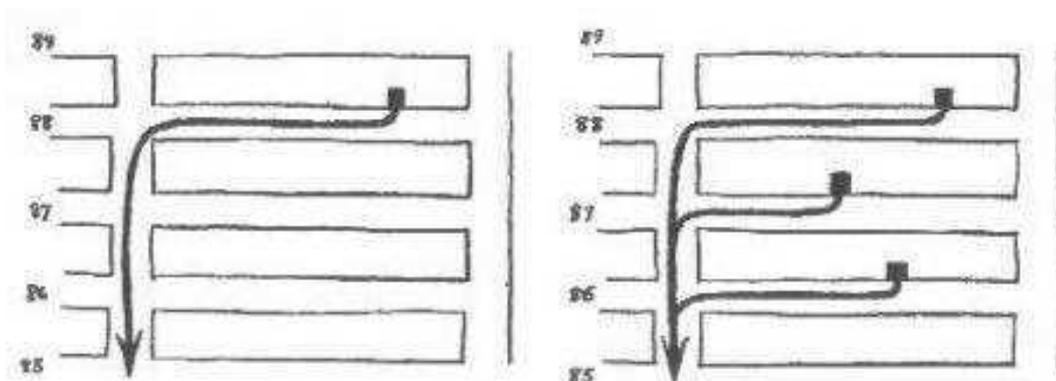
Com isso, são os próprios indivíduos que assumem a responsabilidade sobre os riscos e perigos em que estão expostos e acabam tomando medidas individuais. A partir de então, a mobilidade e o modo de morar é determinado de maneira estratégica a permitir aos indivíduos gerenciar esta vulnerabilidade urbana. Logo a cidade passa a ter uma nova configuração, com novos percursos, e novos usos e ocupação do solo urbano.

As ruas e calçadas que, segundo JACOBS (2009), são os órgãos mais vitais de uma cidade, acabam por ser apenas local de circulação de rápida velocidade (atingida por veículos motores), e mais será possível perceber a ausência de pessoas circulando pelas calçadas tornando-se espaços vazios e alvos fáceis para ação de assaltantes.

#### 2.4 A cidade fluida x enclaves territoriais

Para JACOBS (2009), uma das quatro condições para a diversidade urbana é “a maioria das quadras serem curtas; ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser freqüentes”. Hoje este é um grande agravante relacionado à mobilidade e urbanidade de uma cidade. Com a construção de grandes condomínios residenciais, centros comerciais e *shoppings center's*, cercados de muros extensos, para atravessar uma quadra, o pedestre é obrigado a contornar todo o muro do condomínio, com sua monotonia e insegurança.

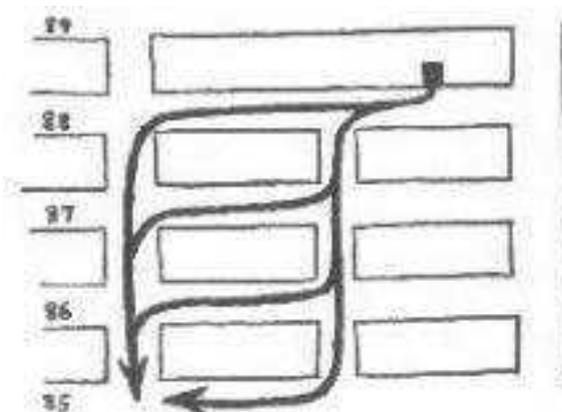
Neste sentido, o que não raro acontece é o desinteresse em fazer este trajeto a pé, buscando alternativas motorizadas para ganhar tempo. A autora cita o caso de uma quadra longa em que a pessoa tenha que percorrer mais de 250 metros para chegar ao comércio, por exemplo, ou a um ponto de ônibus, o que faz com que esta pessoa não se interesse em percorrer por outras ruas. Ainda nesse sentido, ela destaca que, o fato de ser uma rua isoladora faz com que se inibam quaisquer iniciativas de comércio, fazendo com que as pessoas acabem por buscar nos seus percursos mais longos alguma alternativa que se adaptem a tal necessidade.



**Figura 4: Esquema de quadra longa**  
**Fonte: JACOBS: 2009**

E em vez disso, ela propõe imaginar no meio dessas quadras longas, uma rua com diferentes usos (lugares para comprar, comer, coisas, tomar uma bebida). “Com essa outra rua, aquela pessoa (...) não mais precisaria percorrer um trajeto

monótono, sempre igual, ate determinado local. *Ela teria uma escolha ampla de percursos. A vizinhança literalmente se abriria pra ela*” (grifo nosso) pag. 200. Com isso, a rua teria mais movimento, mais diversidade, mais vida, e o pedestre sentir-se-ia atraído em cortar os caminhos e a perceber novos espaços.



**Figura 5: Esquema de quadra curta**  
**Fonte: JACOBS: 2009**

Mas, com o zoneamento dos usos na cidade, são muito comuns em bairros residenciais, as fachadas das ruas serem compostas por muros alem de extensos, altos. E em locais de uso multifamiliar, o problema é pior, pois não existem mais quadras, agora são setores de bairro que se fecham e se cercam. O que se tem atualmente, e também no Brasil, é a formação de enormes quadras, que enclausuram as ruas e a deixam sem vida. Preocupados em garantir a sua segurança os citadinos se fecham em um “enclave fortificado” (CALDEIRA, 2000) e esquecem-se da vida urbana do lado de fora, esvaziando ruas, parques, praças.

“Por natureza as quadras longas neutralizam as vantagens potenciais que as cidades propiciam à incubação, à experimentação e a numerosos empreendimentos pequenos ou específicos, na medida em que estes precisam de cruzamento muito maiores de pedestres para atrair fregueses ou clientes. As quadras longas também frustram a tese de que, se espera que as misturas de usos urbanos sejam mais do que uma abstração, nas plantas, elas devem provocar a presença de pessoas diferentes, com propósitos diferentes, em horários diferentes, mas usando as **mesmas** ruas”. (JACOBS, 2009:202)

CALDEIRA (2000:11) define como enclave fortificado “espaços privatizados, fechados e monitorados, destinados à residência, lazer, trabalho e consumo”. Neste caso, o que até então seria publico e de uso comum, estabelecendo a relação de trocas entre as pessoas na cidade, agora passa ser privado, a cidade se fecha ao

redor dos muros e forma longas muralhas, e no seu interior tudo acontece. Para François Loyer, em *Paris XIX<sup>o</sup> siècle*, apud MONGIN (2009), enquanto o dentro privativo já triunfou sobre o fora coletivo, a inversão haussmanniana em direção ao dentro implica “um desinteresse pelo espaço público da rua – transformando em espaço de rejeição e tratado como tal; sumariamente”.



**Figura 6: Muro de um Condomínio em Rua no Turu, monotonia e insegurança**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

VIDAL CID (2009) relata que no Brasil, os condomínios surgiram por volta dos anos cinqüenta, e nos anos oitenta e noventa, com o avanço das cidades, estes passam a ter um novo significado. Para Andrade (2001), apud. VIDAL CID é necessário diferenciar condomínios de edifícios condomínios, segundo ele, este último não possui ruas privatizadas em seu território. Não há neste caso a segregação e privatização de usos comuns.

O autor destaca através de CALDEIRA (2000:9) que este novo tipo de ocupação geradores de exclusão e discriminação generalizada são explicadas “como parte de uma fórmula que elites em todo mundo vêm adotando para reconfigurar a segregação espacial de suas cidades”. No entanto, no Brasil através do Programa de Arrendamento Residencial, que é direcionado às classes baixas e medias baixas, esse padrão de ocupação também é adotado, evidenciando que hoje até mesmo as classes mais baixas buscam a sua maneira se proteger da insegurança da cidade, se fechando em caixas envoltas por uma longa capa.

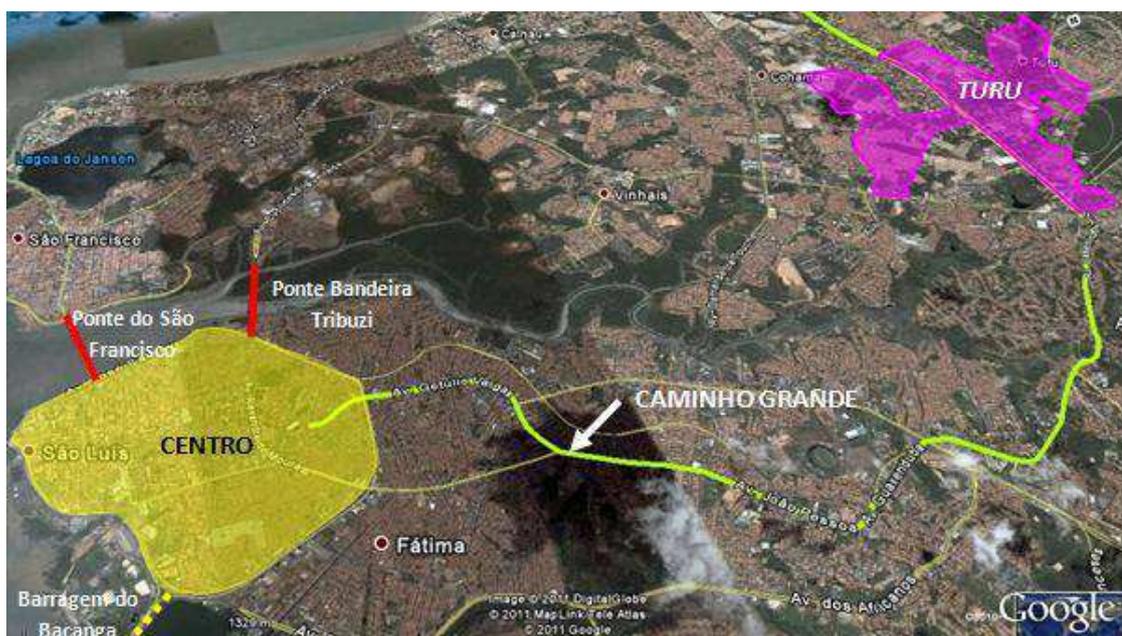
Neste sentido o que se pode perceber é que a busca por uma alternativa que venha garantir a segurança não necessariamente seria a melhor solução. O pensamento individual entra em detrimento ao do sentido da cidade, de se viver nela e de se realizar as suas necessidades dentro dela, e não se fechar e criar *pseudo-cidades* dentro das próprias cidades.

O muro formado pelos enclaves fortificados além de aumentar os percursos quer seja aos pedestres e ciclistas, como aos próprios veículos motorizados, inibe qualquer tipo de movimento na rua, tornando-a alvo fácil para a ação de bandidos e marginais. Com isso, pode-se concluir que o problema da insegurança não está somente voltado à falta de policiamento e falha do próprio sistema, mas também à própria maneira de se proteger das pessoas, que fazem com que o medo da cidade se agrave ainda mais.

### 3 SÃO LUÍS: o pedestre no *boom* do crescimento desorganizado

#### 3.1 A relação da mobilidade do pedestre em São Luís

A Cidade de São Luís teve um crescimento acelerado nas últimas décadas, passando por grandes mudanças e tendo como principal vetor o surgimento de novos bairros e conjuntos habitacionais, novas vias, e o mais freqüente é o acelerado ritmo de construção de condomínios residenciais, quer sejam de tipo horizontal ou vertical.



**Figura 7: Centro de São Luís e a expansão através das pontes**  
**Fonte: Google Earth, 2011 com esquema próprio**

Até a década de 70, a ocupação se dava basicamente na parte do Centro, com o Caminho Grande seu único vetor de expansão do período. Segundo SANTOS E MOREIRA (2010), o “Caminho Grande começa a ser consolidado a partir de 1665 quando passa pelos primeiros melhoramentos das obras públicas. Correspondendo ao final da Rua Grande, seguindo as Avenidas Getulio Vargas e João Pessoa, passando pelo bairro do Monte Castelo, João Paulo, Anil e continua avançando até os dias de hoje. A Rua Grande sofreu grandes mudanças, e somente em 1665 as autoridades transformam a rua em caminho permitindo a passagem de transporte de mercadorias. Considerado área rural, o caminho era rodeado por sítios, chácaras e quintas de famílias tradicionais”.



**Figura 8: Sítio Britânia, Estrada do Anil. Gaudencio Cunha (1908)**  
**Fonte: Guia de Arquitetura e Paisagem de São Luís (2008)**

A expansão moderna da cidade vai se consolidar a partir da construção da segunda Ponte sobre o Rio Anil, em direção à Ponta do São Francisco, na década de 70, sendo considerada por BURNETT (2008) como um elemento de conexão do antigo com o novo. Logo é construída a terceira ponte, a Bandeira Tribuzi, em efeito da grande expansão da época, dando um novo rumo para a cidade.



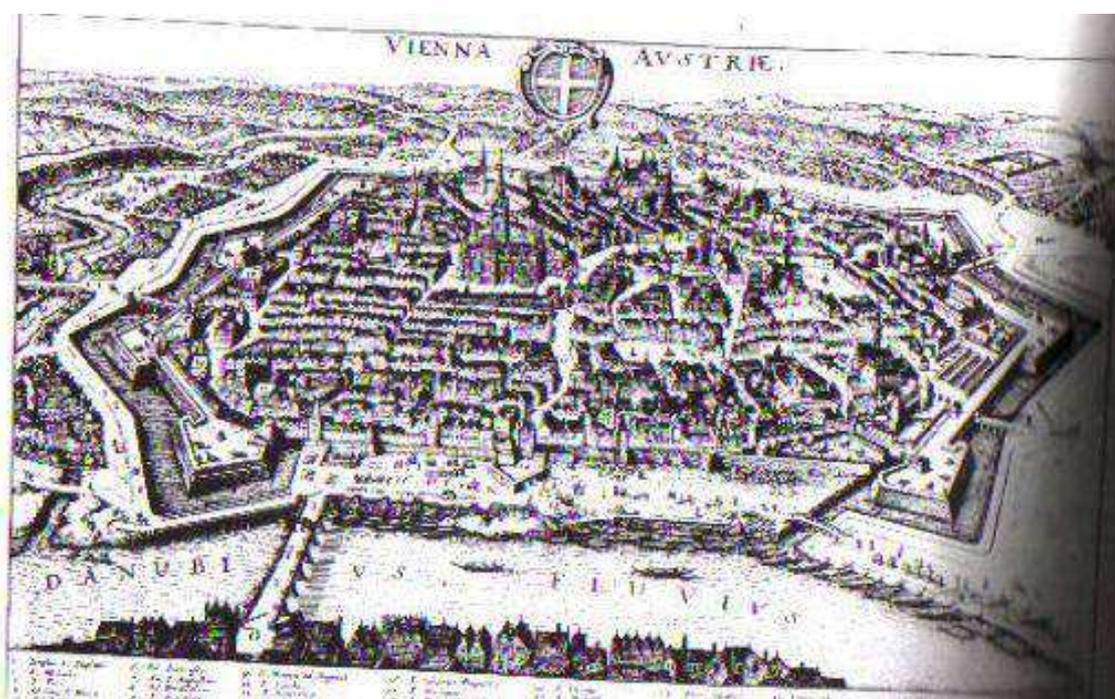
**Figura 9: Inauguração da Ponte do São Francisco, São Luís e a travessia a pé da população**

**Fonte: BURNETT, (2008, p128), apud. BARROS (2001, p. 67)**

Com o crescimento desenfreado, e os investimentos industriais, muita gente passa a morar na Ilha, com isso exigindo um novo padrão habitacional separados pelas classes sociais, vivendo o contraste habitacional que ainda se vê na cidade. A cidade passa a viver o *boom* do crescimento desorganizado, e aliado a isso, os problemas de infra-estrutura começam a ter notoriedade. É muito comum ouvir as

peçoas falarem que se atrasaram por conta dos engarrafamentos, pois a qualquer horário do dia a cidade está “*enforcada*” em algum ponto.

Além disso, outros problemas também passam a existir, como a falta de segurança, de transporte público, de serviços como posto de saúde, escolas, áreas de lazer. Tal realidade faz com que as pessoas comecem a criar seus enclaves para se proteger dos modos da cidade, das diferenças, dos seus próprios medos de andar na cidade. Não raro, passa-se a ver a construção de condomínios fechados com suas próprias áreas de lazer, suas vias de circulação, suas áreas de comércio, voltando ao tempo em que existiam as cidades medievais<sup>2</sup> com suas muralhas e apenas um portão de acesso.



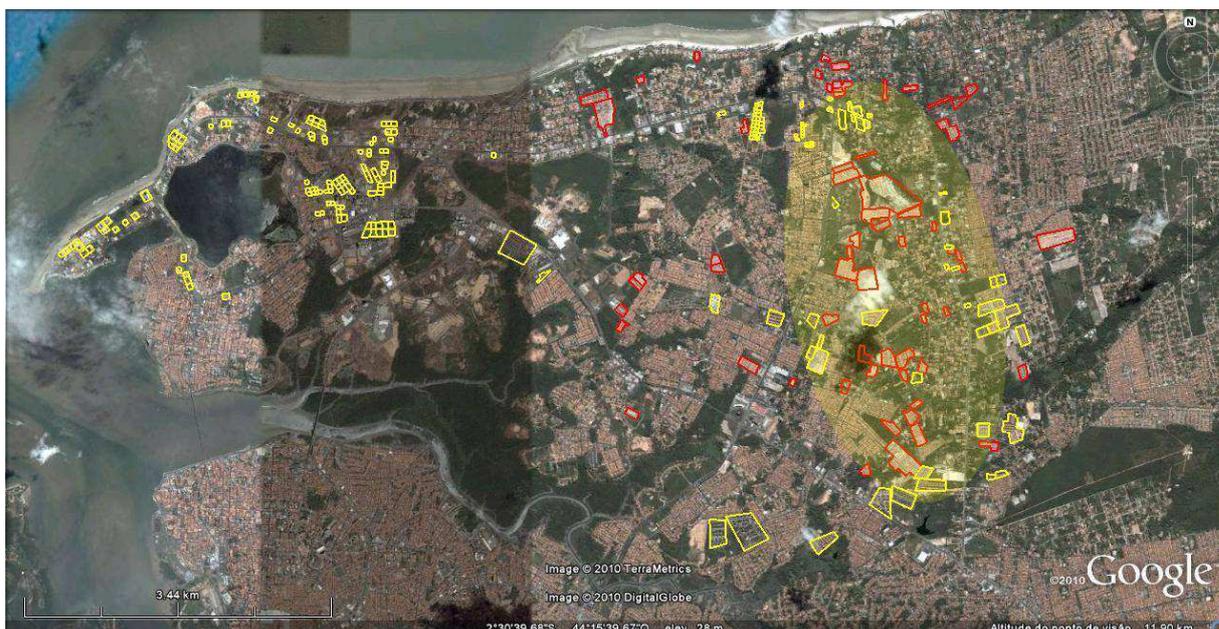
**Figura 10: Vista de Viena em meados do século XVII, no cinturão dos muros medievais**

**Fonte: BENÉVOLO, Leonardo (2005)**

Logo, a nova configuração dos bairros de São Luís é formada pelos imensos muros dos condomínios e centros comerciais que se juntam criando enormes vazios territoriais, em que a rua que, segundo Jane Jacobs (2009), necessita dos olhos para vigiar a cidade, se tornam alvos fáceis de ação de bandidos.

<sup>2</sup> A cidade medieval é uma cidade amuralhada que aparece como lugar fechado dentro da paisagem agrícola e florestal, servindo de fortaleza defensiva e refúgio de seus habitantes e camponeses do meio, ao mesmo tempo em que constitui o mercado da área de influência. (<http://pt.encydia.com>)

Através do mapa abaixo, extraído do Trabalho de Conclusão de Curso de Arquitetura e Urbanismo do Arquiteto Jose Ricardo Cordeiro, pode-se perceber a configuração atual dos enclaves territoriais existentes na cidade. É possível perceber, destacado em amarelo no mapa, que a área de maior concentração desse tipo de ocupação se dá na região do bairro do Olho d'Água, Turu e Cohama, sendo consideradas pelo autor como um setor de características muito interessantes aos olhos dos investidores imobiliários, por tratar-se de uma abundancia de glebas urbanas ainda disponíveis ou muitas vezes ocupadas por antigos sítios.



LEGENDA:  
HABITAÇÕES MULTIFAMILIARES

■ HORIZONTAL    ■ VERTICAL

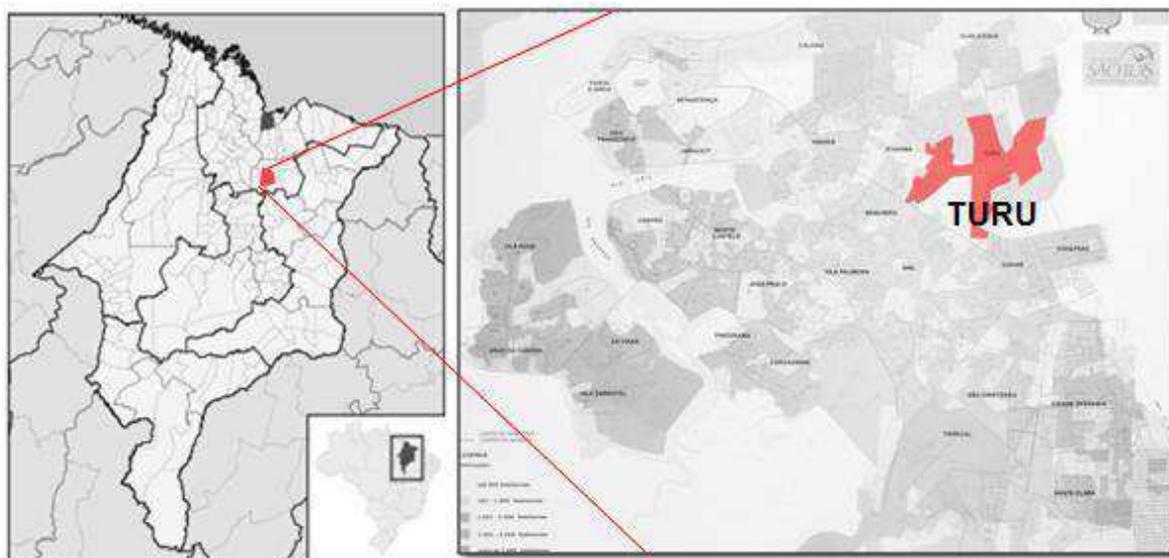
**Figura 11: Foto de Satélite de São Luís com marcação de condomínios horizontais e verticais.**

**Fonte: CORDEIRO, José Ricardo (2010)**

### 3.2 Análise do Território

O território de estudo faz parte das novas áreas de urbanização de São Luís. Até o final da década de 1980 o Bairro do Turu se classificava como uma área de reserva fundiária, onde era possível perceber uma tipologia com casas de sítios e uma grande mancha verde ainda predominava-se no bairro. Com a urbanização acelerada nesse período, o bairro passa a ter um novo traçado, com a ação intensificada de grandes construtoras em erguer condomínios e povoar a região,

fazendo com que ele seja um alvo forte de desenvolvimento da cidade e assim com um forte caráter de especulação imobiliária.

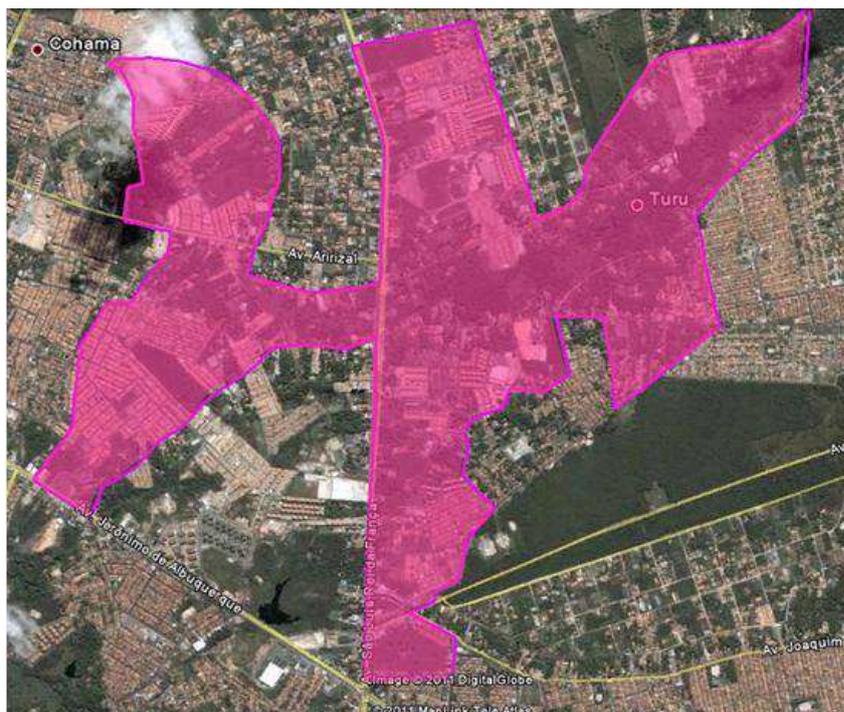


**Figura 12: Localização Maranhão, São Luís – Turu**

**Fonte: Wikipédia e Plano Diretor de São Luís, com alterações próprias, 2011**

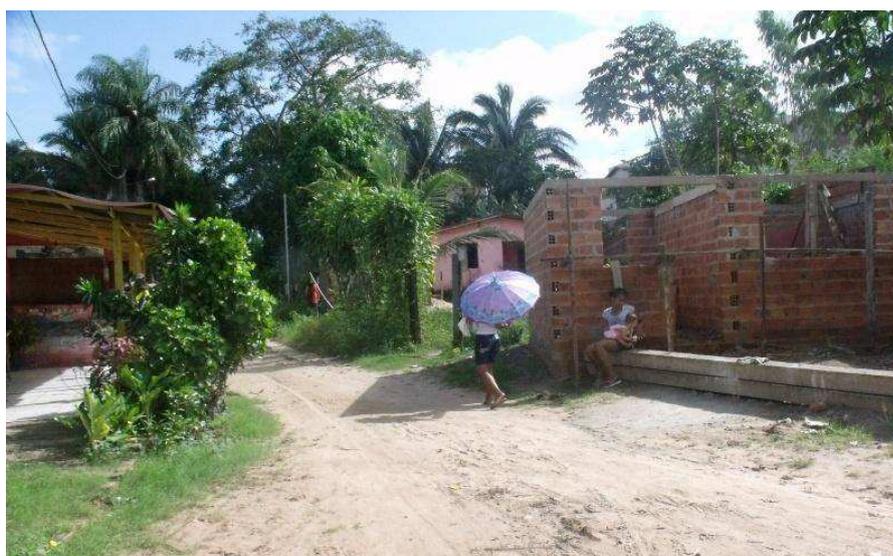
Segundo o Plano Diretor de São Luís, essa região tem sua evolução marcada do período de 1990, com o investimento do governo através das imobiliárias no sentido de popularizar o bairro e torná-lo uma nova centralidade na cidade de São Luís. Hoje, além dos condomínios habitacionais que são o grande forte da região, conta com algumas escolas públicas e particulares, áreas comerciais de pequeno porte e também uma região central que tem uso residencial unifamiliar. Infelizmente no bairro ainda existem muitas áreas vazias e sem uso representando uma grande parte da região, sem função nenhuma que acabam por gerar vazios urbanos e insegurança.

Hoje ainda é possível ver algumas áreas livres verdes não ocupadas, e também alguns sítios que ainda não foram vendidos. Mas, ao olhar a foto de satélite do recorte do Bairro do Turu definido pelo Plano diretor de São Luís, pode-se perceber que grande parcela do solo hoje é ocupada por condomínios, e ainda por áreas que já estão em processo de especulação pelas imobiliárias e que em alguns casos as obras já se encontram em andamento.



**Figura 13: Imagem aérea do Bairro do Turu, com base no mapa do Plano Diretor de São Luís, com a divisão dos bairros.  
Fonte: Arquivo próprio, 2011**

Os moradores mais antigos que ainda resistem na área, afirmam que o bairro tinha um aspecto mais rural e tranquilo, as comunidades vizinhas também possuidoras de grandes estoques de terra, sítios, davam esse ar mais bucólico ao local mesmo este não sendo distante do centro e das praias.



**Figura 14: Casas de Sítio remanescentes, Avenida General Artur Carvalho  
Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Com este novo tipo de ocupação, quer seja da classe baixa ou classe alta, os demais serviços vão tomando forma no bairro. Pequenas áreas comerciais, escolas, faculdades, casas de show são instalados, e ainda a infra-estrutura viária também sofre uma melhoria. No entanto, com a grande demanda de serviços e principalmente de circulação, o bairro passa a ter um novo ritmo, só que a ele estão atrelados muitos problemas de uma urbanização não planejada e organizada.



**Figura 15: Comércio de proximidade, Avenida Mato Grosso**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Com a concentração de muitas unidades habitacionais em um só edifício o mais comum é ter uma demanda muito alta por infra-estrutura: vias, transporte público, acessibilidade, comércios, escolas. Algumas áreas que não se localizam próximas a alguma avenida, ou algum eixo central sofrem com a baixa ou falta de infra-estrutura urbana. A concepção de muros (condomínios fechados) quer seja definida pelos condomínios residenciais ou pelos grandes centros comerciais com portas de entrada e saída definidas tornam a permeabilidade do bairro mais difícil ou em alguns casos inexistente.

### **3.3 Um recorte territorial para estudo de caso.**

Como o Bairro do Turu, apresenta em sua predominância o uso do tipo de habitação multifamiliar urbanos de interesse social, procurou-se estabelecer um recorte territorial de modo a permitir um estudo mais aprofundado do território e das características da mobilidade deste novo tipo de ocupação (condomínios urbanos de interesse social) no solo urbano. A área estudada é recente no sentido de ocupação,

com alguns condomínios com datas ainda concluídos em 2009, fato com que faz considerar esta região um ponto importante da pesquisa.

O território estudado, delimitado pelas Avenidas São Luís Rei de França, Avenida General Artur Carvalho e Avenida Oito têm características de uma área residencial em expansão, com o forte investimento em condomínios de interesse social. A delimitação deste recorte estudado se deu pela maior concentração de condomínios de interesse social, com um total de 18 condomínios habitacionais.



**Figura 16: Delimitação do território estudado através do Google Earth**  
**Fonte: Arquivo próprio, 2011**

Com uso praticamente residencial, a região se destaca pela quantidade de condomínios urbanos de interesse social no formato de bloco “h”, com grande parte da região ainda com espaços vazios. Além disso, são encontrados alguns tipos de comércios e serviços públicos como escolas, igrejas, etc.

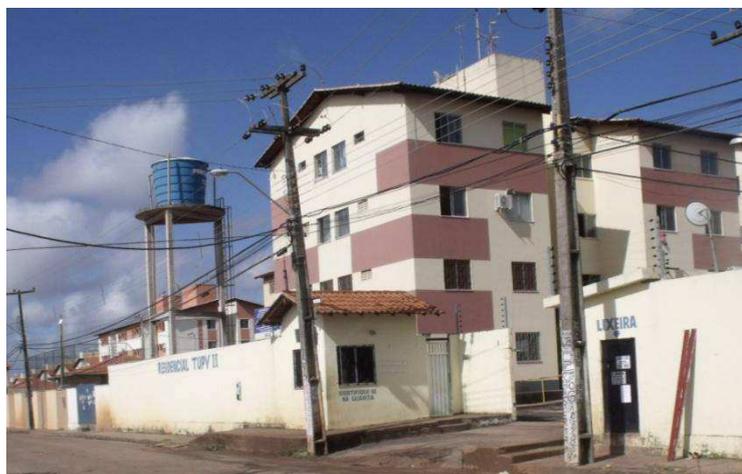


**Mapa 1: Uso e Ocupação do Solo Urbano – Recorte Territorial**  
**Fonte: Mapa Ministério das Cidades, 2008**

Na área estudada, foram identificados três tipos de habitação multifamiliar, a mais comum é definida pelos condomínios realizados através do Programa de Arrendamento Residencial (PAR) que tem por objetivo propiciar moradia à população de baixa renda, sob a forma de arrendamento residencial com opção de compra e o Minha Casa Minha Vida, que também tem o objetivo de atender a necessidade de moradia da população de baixa e media renda, através de financiamento.

Dentre os 18 condomínios destacados têm se **Ipês Residence I**, **Ipês Residence II**, na Rua Projetada, o **Tupy Residence I e Tupy Residence II** na Avenida Mato Grosso, Residencial **Marcelle I e II** também na Rua projetada,

**Residencial Sabiá e Residencial Juriti** na Rua Valência, ambos inaugurados em janeiro e 2006, e através do PAR, foram sorteados para os servidores públicos municipais inscritos, com prestação mensal em torno de 150 reais com arrendamento de 15 anos.



**Figura 17: Residencial Tupy II**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Neste mesmo padrão tem-se ainda o **Residencial Rio Grajaú, Residencial Rio Una, Condomínio Rio Tocantins e Condomínio Rio Pindaré**, na Rua Projetada, com datas de lançamento na década de 90 e ainda o **Residencial Pedra da Memória e Pedra Grande**, na Rua Valência, com 10 anos. Já mais recente, de janeiro de 2008, seguindo este mesmo padrão, foram construídos os condomínios **General Artur Carvalho I e General Artur Carvalho II**, na Av. General Artur Carvalho.



**Figura 18: (a) Residencial Rio Pindare na Rua Projetada; (b) Residencial Pedra da Memória e Pedra Grande na Rua Valência**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Conforme mapa abaixo pode-se perceber a concentração deste tipo de ocupação nesta região. É importante destacar a grande área ocupada pelos condomínios fechados, e os grandes vazios urbanos que se formaram ao longo do território.



LEGENDA:

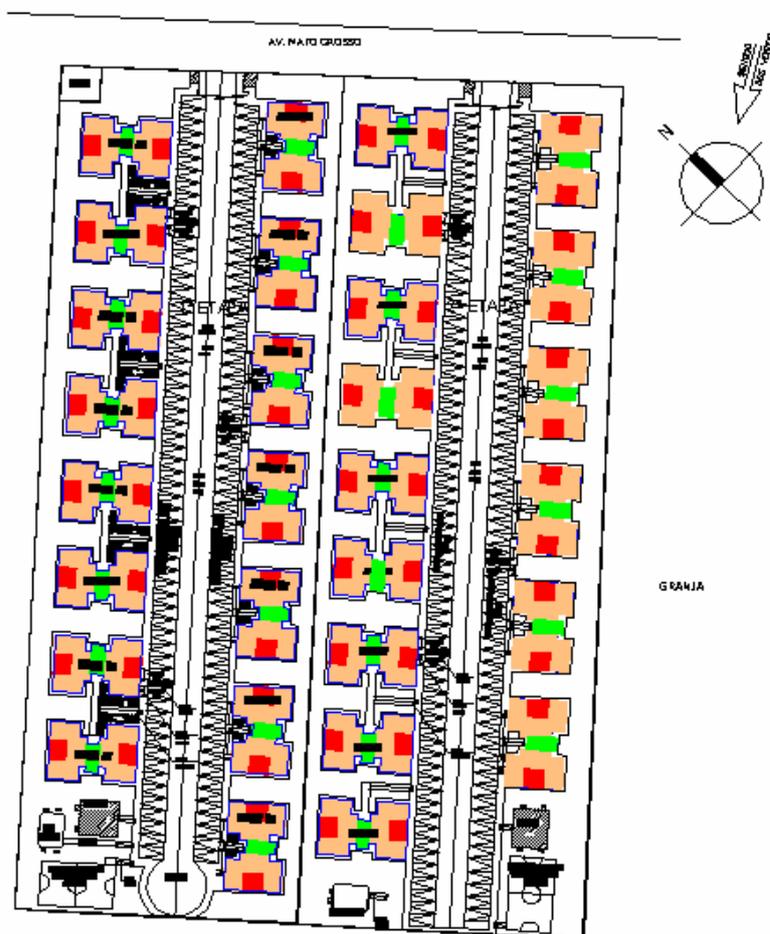
CONDOMÍNIOS URBANOS DE INTERESSE SOCIAL

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| 01 CONDOMÍNIO GENERAL ARTUR CARVALHO I E II | 10 CONDOMÍNIO MIRAMAR      |
| 02 COND. IPES RESIDENCE I                   | 11 RESIDENCIAL JURITI      |
| 03 COND. IPES RESIDENCE II                  | 12 RESIDENCIAL MARCELLE I  |
| 04 RESIDENCIAL PATHERNON                    | 13 RESIDENCIAL MARCELLE II |
| 05 RESIDENCIAL ATHENAS                      | 14 RESIDENCIAL SABIÁ       |
| 06 RESIDENCIAL TUPY I                       | 15 RES. RIO GRAJAÚ         |
| 07 RESIDENCIAL TUPY II                      | 16 RES. RIO UNA            |
| 08 RES. PEDRA DA MEMÓRIA E PEDRA GRANDE     | 17 RES. RIO TOCANTINS      |
| 09 CONDOMÍNIO CASTELO DEL MARE              | 18 RES. RIO PINDARÉ        |

**Mapa 2: Habitação Multifamiliar – Recorte Territorial**

**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

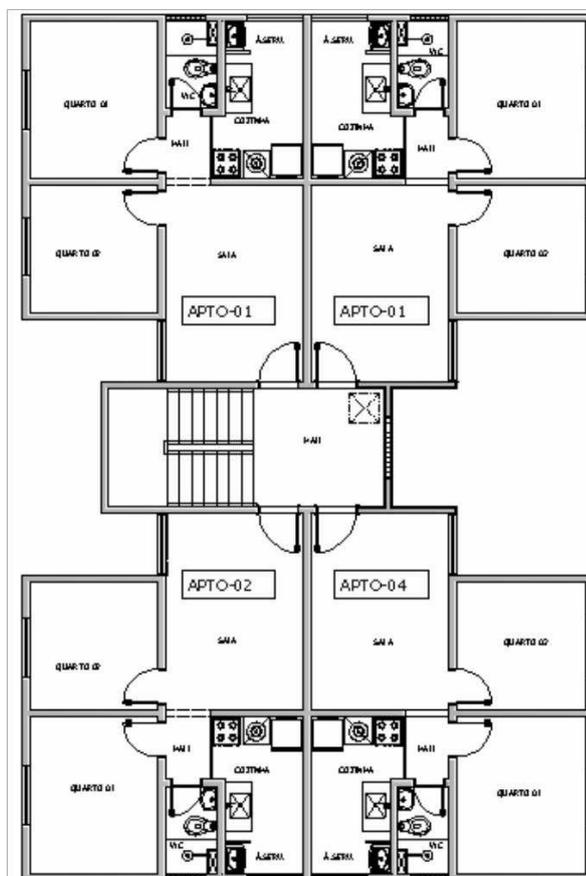
Todos estes condomínios seguem o mesmo padrão de construção. São blocos em forma de “H” com três pavimentos tipo além do térreo, com blocos com quatro apartamentos por andar, áreas de lazer com churrasqueira, playground e quadra de esportes, além de dispor de vagas de estacionamentos. Considerando, segundo dados estatísticos de IBGE (2002) que cada apartamento contenha uma família com média de 3,4 pessoas, e que cada bloco possuem 32 apartamentos, tem-se uma media de aproximadamente 108,8 pessoas por bloco, o que significaria em um condomínio com 23 blocos tem-se uma população de 2502,4 habitantes, valor significativo ao considerarmos demanda por infra-estrutura como transporte coletivo, vias, saneamento, escolas publicas e posto de saúde, etc.



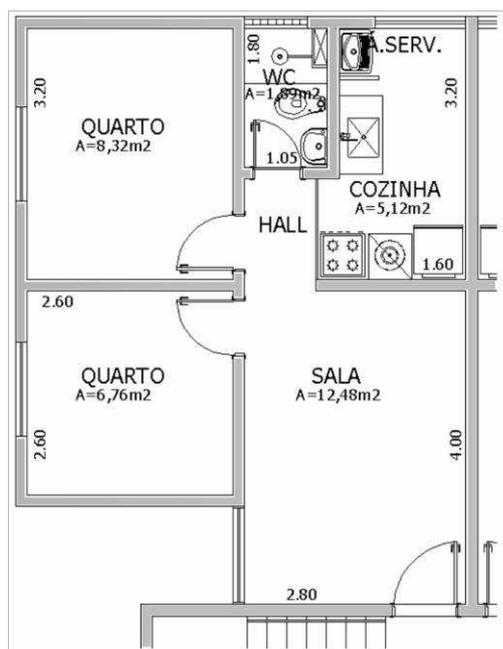
legenda:

- área serviço
- área social e íntima
- área comum

**Figura 19: Planta de Implantação ilustrativa do Conjunto Tupy I e II**  
**Fonte: Dimensão Engenharia, apud. RIBEIRO, Sérgio Antonio Costa (2007)**



**Figura 20: Planta Baixa ilustrativa do Pavimento Tipo**  
**Fonte: Dimensão Engenharia, apud. RIBEIRO, Sérgio Antonio Costa (2007)**



**Figura 21: Planta Baixa ilustrativa do Apartamento**  
**Fonte: Dimensão Engenharia, apud. RIBEIRO, Sérgio Antonio Costa (2007)**

No padrão do Minha Casa Minha Vida, foram construídos em 2010, o **Residencial Athenas** e o **Residencial Pathernon**, localizados na Rua General Artur Carvalho.



**Figura 22: Residencial Athenas**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

E ainda num padrão de classe média alta, foram construídos os condomínios **Miramar e Castelo Del Mare**, e o **Lyon** que é o mais recente do recorte estudado e é o que mais se diferencia dos demais, por ser horizontal, com a concepção de casas, resultando numa demanda menor de famílias. Ambos não são condomínios de interesse social, no entanto fazem parte desta pesquisa por representar uma área de ocupação com o mesmo padrão de muros fechados.



**Figura 23: Residencial Lyon**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Nessa pesquisa não será tocado na a arquitetura destes tipos de construções. No entanto, o que se pretende é observar a sua tipologia no traçado urbano e a configuração dos enclaves territoriais que se formam, propiciando à cidade mais problemas de segurança e mobilidade. Os condomínios fechados conforme já fora abordado acima não são favoráveis à urbanidade.

O recorte estudado, conforme já visto, é praticamente configurado pelos muros dos condomínios, e em proporções menores, casas com muros altos lotadas em um conjunto habitacional que também se enclausuram no bairro. Logo, esta lógica de ocupação que cega os olhares da cidade contribui para a geração da insegurança no bairro.

Alem disso, os muros, verdadeiras paredes fortificadas, também são responsáveis pelos grandes percursos exigidos aos pedestres nos seus deslocamentos. As quadras tomam proporções maiores, uma vez que um condomínio se junta ao lado do outro, e de outro, e assim por diante, transformam-se em enclaves territoriais, impossibilitando *cortar* caminhos para um passeio desejado.

O que se difere, por exemplo, dos condomínios de interesse social que ficam localizados em outro bairro da cidade, no Bequimão, alguns prédios com o mesmo padrão de bloco “h” não possuem muros em suas áreas comuns (praças, estacionamentos, áreas de serviço, etc.), o que dá possibilidade de escolher o trajeto que se deseja fazer. Seguem três exemplos de implantação dos blocos de condomínio com relação aos muros:



**Figura 24: Conjunto Ipem Bequimão (sem muro entre os blocos)**  
Fonte: Google Earth, 2011



**Figura 25: Condomínio Rei Salomão (com muro entre os blocos)**  
Fonte: Google Earth, 2011



**Figura 26: Condomínio Ipes I e II (com muro em torno dos blocos)**  
Fonte: Google Earth, 2011

Com relação aos acessos, pela Legislação Urbanística de São Luís, a região apresenta só uma via principal que é a **São Luís Reis de França**, que além de ser eixo que dá acesso ao bairro, também funciona como eixo de passagem para a ligação de outros bairros. Além disso, tem também uma via coletora que é **Avenida Oito**, que dá acesso ao bairro.



**Mapa 3: Vias – Recorte Territorial**  
**Fonte: Mapa Ministério das Cidades, 2008**

No entanto, com o crescimento do bairro, e o modo de ocupação baseado nos condomínios fechados, outra via que também pode ser classificada como via coletora é a **Avenida General Artur Carvalho**, que além de dar acesso ao bairro, faz ligação com os quatro municípios da Ilha de São Luís (*São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa*).

Esta avenida apresenta grande fluxo de veículos quer seja de dia ou a noite, o que não é raro deparar-se com engarrafamentos e constantes acidentes e irregularidades.



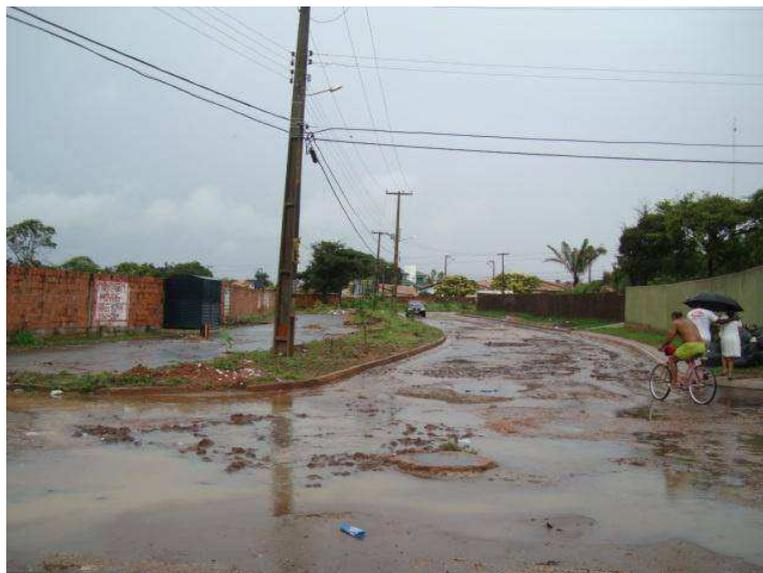
**Figura 27: Avenida General Artur Carvalho**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Ainda nesta avenida é possível identificar casas com uso unifamiliar com características de grandes terrenos e casas avarandadas. No entanto, grande parte da via ou esta ocupada por condomínios, como é o caso dos Condomínios General Artur Carvalho I e II, Lyon Condomínio, e os Green Village I, II, III e IV. Mas já se pode perceber a desocupação acelerada das casas para a construção de condomínios habitacionais, como é o caso do **Condomínio Astúrias** que já esta com as obras iniciadas, ocupando grande área na Avenida General Artur Carvalho. Beneficiando 448 famílias, o empreendimento também faz parte do Programa Minha Casa Minha Vida do governo federal.



**Figura 28: Placa Condomínio Astúrias, na Avenida General Artur Carvalho**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Além desta avenida, as únicas e principais saídas desta região são a **Rua Projetada** e a **Avenida Oito**. A rua projetada, cercada de muros de condomínios e de terrenos vazios, apresenta uma baixa mobilidade, quer seja ao pedestre ou ao veículo motorizado, pois além dos problemas de insegurança para quem caminha pela rua, a falta de infra-estrutura torna viável utilizá-la para acesso ou saída do bairro.



**Figura 29: Rua Projetada em péssimas condições de trafegabilidade**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Como se pôde observar no **Mapa 4: Enclaves territoriais**, estas três opções de acesso são insuficientes para a quantidade de pessoas e veículos que circulam por ali todos os dias. Além disso, em se tratando do pedestre, as **Avenidas General Artur Carvalho, Rua Projetada e Avenida Oito**, são todas em maior parcela ocupadas por condomínios fechados e murados, o que conforme já fora mencionado, não proporciona segurança e conforto.



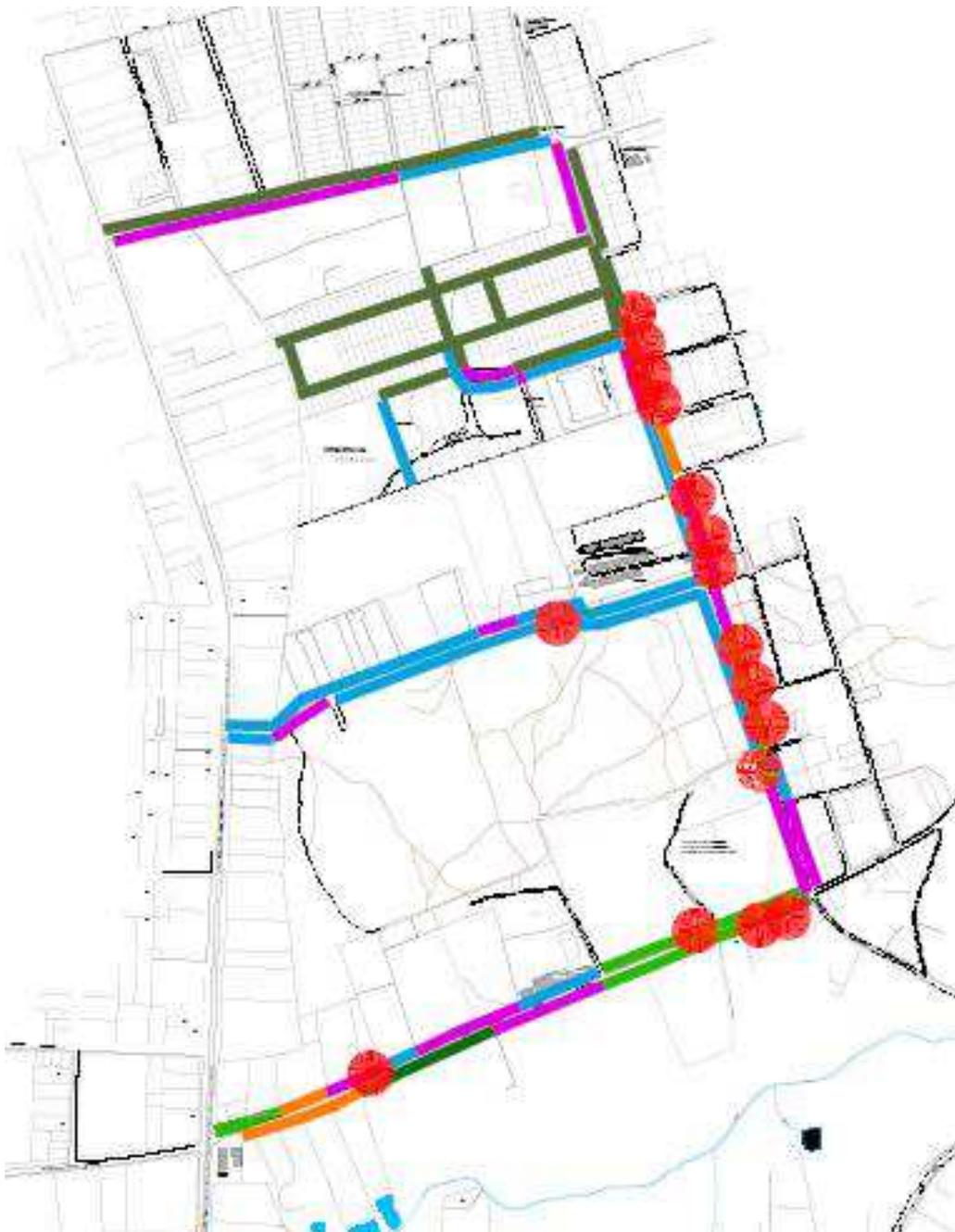
LEGENDA:  
ACESSOS



**Mapa 4: Enclaves territoriais**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

No recorte estudado, em se tratando de acessibilidade e mobilidade pedonal, destaca-se o grande problema das calçadas. Apesar de existirem calçadas em todo o perímetro dos condomínios urbanos, em algumas situações, elas apresentam baixa mobilidade por suas dimensões serem muito pequenas, ou em alguns casos o mobiliário urbano como postes e lixeiras foram instalados no meio da calçada. E o

fator mais agravante é quando elas não existem, o que é muito comum na margem dos terrenos vazios.



LEGENDA:

BARREIRAS FÍSICAS

- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | Trecho com calçada.   |  | Trecho com calçada obstruída por lixeiras, jardins, placas, etc. |
|  | Trecho com calçada, porém com interrupções e deníveis não acessíveis conforme NBR 9050. |  | Trecho com calçada sem pavimentação                              |
|  | Trecho com calçada totalmente obstruída pela vegetação                                  |  | Trecho sem calçada.  |
|  | Calçada obstruída com produtos de comerciantes  |   |  |

**Mapa 5: Barreiras Físicas**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

O transporte coletivo é feito através das linhas de ônibus. No total, são sete linhas que atendem a área de estudo, sem considerar as linhas que passam pela Avenida São Luís Rei de França.



**Mapa 6: Linhas de Ônibus e Pontos de Parada**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

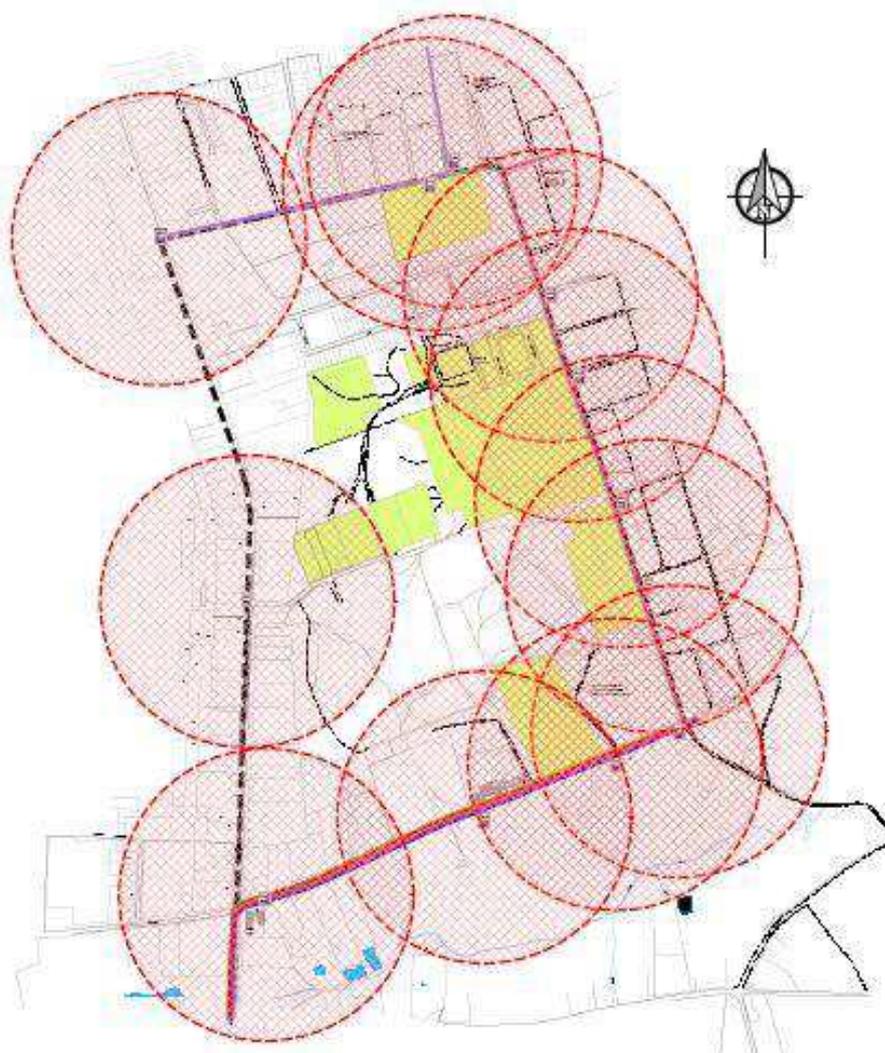
A Secretaria Municipal de Transportes de São Luís classifica o serviço de transporte coletivo da seguinte maneira: T – TRONCAL; A – ALIMENTADORA; C – CIRCULAR. A linha troncal é a que faz a ligação do centro da cidade a algum terminal de integração. A circular é a linha que liga várias regiões da cidade, formando um circuito fechado como se fosse um círculo e, no caso mais comum, com a zona central localizada mais ou menos no centro do círculo. Algumas vezes se utilizam linhas circulares passando pela área central. Em geral, são utilizados pares de linhas circulares girando em sentidos opostos, para reduzir a distância e diretas um ou mais pólos de atração importantes. Já a alimentadora é a que faz ligação de algum bairro ao terminal de integração, em seguida com o transbordo o passageiro segue para o próximo destino. No recorte deste trabalho, existem as linhas troncais Habitacional Turu, Bom Jardim, Sol e Mar e Parque Jair, as demais são todas linhas alimentadoras, atendendo somente ao bairro.

O tempo de espera no ponto para o ônibus geralmente é de no mínimo 15 minutos, e em determinadas situações, o usuário chega a esperar por 30 minutos. Esse problema faz com que a busca por outras alternativas sejam freqüentes. Logo, é muito comum ver as pessoas prolongando seu caminho a pé para pegar um ônibus na Avenida São Luís Rei de França, que além de ter mais alternativas, os ônibus passam com uma freqüência maior.



**Figura 30: Ponto de ônibus da Av. General Artur Carvalho  
Pedestre tentando se proteger na sombra do poste  
Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Os pontos de ônibus existentes na área de estudo atendem praticamente 90% da área em questão, considerando os parâmetros da EBTU de ter o raio máximo de 250 metros. Fora dessa abrangência, têm-se os condomínios Sabiá, Rio Grajaú e Rio Una, e ainda, parte do Condomínio Marselle II. No entanto, os pontos de ônibus não apresentam um padrão de acessibilidade aceitável. Não há no território em questão nenhuma parada de ônibus coberta com assento, e em alguns casos nem sequer a sinalização existe.



LEGENDA:  
TRANSPORTE COLETIVO



PONTOS DE ÔNIBUS IDENTIFICADOS E  
NÃO IDENTIFICADOS



ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PONTO  
DE ONIBUS COM 250m

**Mapa 7: Raios de abrangência**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Além disso, o trajeto conforme já fora abordado, da guarita do condomínio ao ponto de ônibus, não tem infraestrutura adequada, dificultando ainda mais a viagem do pedestre. Um outro ponto que deve ser relatado é que nem sempre a adoção do raio para delimitar a área de abrangência de ônibus aceitável pode ser considerada, pois no caso deste território, existem pontos de ônibus que ficam próximos por exemplo a determinado bloco de um condomínio, no entanto, o muro do mesmo impede a ligação direta, o que obriga o pedestre a fazer o percurso mais longo.

Com esta análise, o que pode-se identificar é que, a cidade de São Luís passa por sérios problemas de mobilidade. O crescimento veio aliado à baixa infraestrutura, e neste caso a circulação pedonal é um caso grave. Para isso, no próximo capítulo, serão apresentadas as narrativas deste tema, para identificar quais os discursos que o envolve, fazendo relação com os itens já discutidos na fundamentação teórica.

## **4 AS QUATRO NARRATIVAS**

Existem varias maneiras de se imaginar uma cidade e extrair dela vários discursos. O bairro do Turu é uma região de grande crescimento imobiliário, principalmente com os investimentos de programas habitacionais do governo. Como o interesse principal nesta pesquisa é apresentar quais as narrativas do percurso do condomínio ao ponto de ônibus, fez-se um recorte territorial nesta área, com uma amostragem de ocupação predominante de habitações multifamiliares de interesse social.

As quatro narrativas são classificadas em: as narrativas do percurso onde será apresentada uma descrição visual do recorte; em seguida as narrativas no observador que “observa” a cidade com embasamento técnico levando em conta normas, padrões e a legislação, identificando com isso as não-conformidades; as narrativas dos pedestres que vai expor suas reais inquietações através de depoimentos, cenas urbanas ou mesmo pela não percepção do problema; por fim serão narradas as boas práticas da mobilidade, objetivando mostrar situações, possibilidades e padrões que garantem a não “desconstrução” dos caminhos do pedestre.

### **4.1 As narrativas do percurso**

Partindo da Av. São Luís Rei de França, considerada como a entrada da região, com seu inicio influenciado pela via principal de grande fluxo, tem-se um semáforo que faz cruzamento tanto à avenida como aos veículos que chegam do bairro da Cohama, e atravessam-na para chegar à Avenida General Artur Carvalho. Esta é uma área de grande conflito de veículos, em todos os horários do dia e da noite, e aos pedestres, é um lugar de grande perigo para trafegabilidade, pois as faixas de pedestres não são respeitadas.

Os comércios de atratividade começam a configurar a Avenida General Artur Carvalho. O Posto de Combustível, no canto direito da Avenida, além de seu uso comercial, funciona como atalho aos usuários de veículo automotivo, na busca de ganhar tempo, o que o torna muito movimentado. Além disso, no período noturno, em dias de festas, é muito comum a aglomeração de pessoas, funcionando como ponto de encontro para o passeio noturno.

Em contrapartida, do outro lado da avenida, um centro comercial completa a entrada do bairro, com diversos tipos de serviços que funcionam durante o dia, porém, a noite somente um ponto funciona, que é uma lanchonete que gera muito movimento a noite, e ocupa o estacionamento do centro para o uso das mesas.

Seguindo o percurso, até parece que o bairro ainda segue o padrão de 15 anos atrás, com as casas de muros enormes, extensos vazios, com grandes terrenos, consideradas como casas de sítios, mas logo já se pode deparar com alguns comércios como borracharia, restaurante, bares, mas de baixo movimento. No entanto existem muitos terrenos desocupados.

As calçadas não apresentam muita qualidade, e na maioria dos casos elas nem existem. Muito comum é ver nos horários de engarrafamento os carros desviando pelas áreas que supostamente seriam as calçadas. Aos pedestres, que circulam bastante por ali, principalmente às 7h da manhã e às 18h da tarde, o problema é maior quando chove, pois as “*pseudo-calçadas*” ficam tomadas pela lama, obrigando-os a trafegar na faixa dos carros.

Com uma iniciativa de implantar um novo tipo de empreendimento, tem-se um condomínio horizontal de classe media alta, localizado entre alguns terrenos vazios e uma área de comércio informal. Uma escola pública municipal, atende a demanda local. Funcionando nos três horários, atrai crianças e adultos.

E a partir daí, os muros começam a aparecer. Já ao lado da escola, o primeiro condomínio da rua, e o segundo logo após. À noite, é muito comum a instalação de barracas vendendo lanche, para atender às pessoas que moram nesses condomínios. Finalizando este lado da avenida na região de estudo, uma área remanescente de casas e sítios, com ruas bucólicas, mas que não atraem, devido a sua baixa mobilidade e enclausuramento, ficando entre o muro dos condomínios e o muro de um clube.

Do outro lado da Rua, com um outro perfil, os condomínios de casas sugerem um aspecto de diversidade de usos, no entanto, os muros, mesmo que mais baixos, foram construídos. Seguindo, tem se um Motel, ao lado do condomínio de casas duplex, e edificações de uso comercial.



**Figura 31: Avenida General Artur Carvalho**  
**Fonte: Google Earth, 2011**

A Avenida Mato Grosso já possui maior movimentação. É nela em que se encontram a maior concentração de mercados de proximidade que atendem praticamente toda a região desta pesquisa.

No cruzamento da Av. General Artur Carvalho com princípio a Av. Mato Grosso, já se tem o primeiro problema, a via totalmente esburacada, como esta área possui um tráfego alto de veículos, acaba por ser um problema urgente. Todo período de inverno o governo propõe à região obras de reparos no asfalto, no entanto, o problema não é a pavimentação e sim a falta de drenagem. Logo, com poucos dias da obras encerradas, o problema torna a acontecer.

Além disso, é necessário caminhar cerca de 200 metros para encontrar alguma calçada pavimentada. Apesar de ter-se nos dois lados da via edificações com uso, as calçadas não existem. Um comércio de baixa movimentação funciona como referência ao bairro, é o local que todos informam para localizar seu endereço. Do outro lado, tem-se a Associação dos Servidores da Polícia Federal, que também não possui muito movimento de pessoas, mas atende sua função. Seguindo, do lado direito existe um terreno vazio, e do lado esquerdo, característica de habitação que ainda perdurou após a consolidação dos condomínios fechados.

A partir daí, são comércios pequenos, e um centro comercial com dois pavimentos, evidenciando ali uma centralidade. Em seguida na faixa esquerda, os muros dos condomínios tornam a aparecer, e deste lado eles vão continuar até o final da rua, no recorte territorial analisado. Do outro lado, Após o centro comercial, o



De todos os percursos estudados, esta é a via com o nível de insegurança mais alto. Devido a freqüência dos muros, a rua não possui atrativos, transformando os percursos feitos apenas em passagem, desperdiçando qualquer possibilidade de interação geradora de dinâmica urbana propiciado pelo fluxo de pessoas, capitais e idéias. A noite a iluminação em alguns trechos, onde situam-se os terrenos vazios, é insuficiente ou não existe, o que torna o acesso alvo fácil para a ação de assaltantes e bandidos.



**Figura 33: Rua Projetada**  
**Fonte: Google Earth, 2011**

Por fim, dobrando-se para a esquerda, no sentido da Avenida São Luís Rei de França, a Rua Oito já se inicia com verdadeiras “crateras” no seu cruzamento com a Av. Mato Grosso. Os carros formam filas para esperar a vez para passar no espaço menos agredido. E os pedestres... Esperam os carros e tentam a sorte na rua, e esperando não surpreender-se com lamas jorradas pelos pneus dos carros.

O lado direito da rua e uso predominante residencial, com calçadas em todo o trajeto, porém, se considerar o que a legislação determina como calçada, aqueles pedaços de cimento com um meio fio não podem chamar-se de tal forma. E ainda, nestes tais acessos, fica instalado mobiliário urbano como postes, lixeiras e até mesmo as placas de algum comércio informal.

O lado esquerdo é cercado por muros. A princípio, um galpão de uso comercial, com o muro muito alto, com aproximadamente uns 5 metros de altura. Em seguida os muros de dois condomínios residenciais verticais, e por fim, a via se encerra com um extenso terreno vazio. Neste lado, a calçada alcança somente até o muro dos condomínios.



**Figura 34: Avenida Oito**  
**Fonte: Google Earth, 2011**

## 4.2 As narrativas da população

Para identificar os problemas existentes no recorte territorial estudado relacionado ao deslocamento do condomínio ao ponto de ônibus, fez-se necessário coletar quais as reais inquietações dos próprios pedestres. Além da observação da própria autora, foi feito acompanhamento de percursos junto aos pedestres, e ainda a coleta de depoimentos nos pontos de ônibus.

A escolha dos depoimentos se justifica pelo interesse de identificar a percepção durante o percurso. Neste caso, percebeu-se, que as sensações já estão acomodadas com a realidade, e o imaginário das pessoas, em alguns casos, não consideram alguns problemas que atrapalham as suas rotinas diárias. Pode-se afirmar que os pedestres acabam por ficar imersos no cotidiano, devido todos os dias ser executado o mesmo trajeto e enfrentando-se os mesmos desafios.

Um dos pontos mais relatados nos depoimentos foi a falta de abrigo nos pontos de ônibus. Praticamente todas as pessoas que participaram destacaram esse

como o maior problema na área. Não há ao longo do percurso nenhum ponto de ônibus coberto, o que faz com que as pessoas fiquem expostas a sol e chuva durante a espera do coletivo.

**“É complicado porque não tem onde ficar, o único jeito é atravessar e ficar embaixo do supermercado esperando enquanto chove. Não tem como ficar aqui quando chove”.**  
Even Kaline, estudante, que mora no Condomínio General Artur Carvalho I.

No condomínio General Artur Carvalho I, os pedestres informaram que eles próprios se reuniram e fizeram uma coleta de dinheiro para instalar uma tenda de plástico na parada de ônibus, para garantir a proteção de sol e chuva durante a espera.



**Figura 35: Tenda instalada funcionando como abrigo de ônibus**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Além disso, o fato de não ter sinalização em todos os pontos de ônibus também dificulta na hora de pedir a parada.

**“Não tem parada certa, o motorista para onde ele quiser.”**  
(Kelliane, dona de casa, que mora no Condomínio General Artur Carvalho II)

Ainda em se tratando do transporte coletivo, outro fator que leva a baixa mobilidade do bairro é a distância do condomínio ao ponto de ônibus. Em algumas situações, como é o caso do Condomínio Sabiá, o ponto de ônibus esta há mais de

650 metros. Para a Sra. Meire Lucia Veras, dona de casa, que mora no Condomínio Sabiá desde sua inauguração há 4 anos, diz que pra ela o principal problema é este:

**Do Sabiá pra cá (...) se for contar dá mais de dez postes (...) de um poste pra outro são 50 metros, dá mais 500 “quilômetros”! Uma amiga minha passou aqui no carro e mediu e deu mais de 600 metros, de 650 metros (...). Eu acho longe!** (Sra. Meire Lucia Veras, dona de casa, que mora no Condomínio Sabiá)

**Se for pra eu ir para a COHAB eu caminho uns 7 a 10 minutos pra vir pra parada.** (Kênio, eletricista, que mora no Residencial Pathernon).

Além disso, foi destacada também a demora dos ônibus para passar no ponto e a falta de ônibus com acesso ao deficiente físico.

**Além de ruim (risos), além de demorar muito (risos), (...), uma das minhas preocupações aqui é para o deficiente físico porque um cadeirante aqui ele não tem como ir de ônibus. Não tem um ônibus que faz linhas do Turu (...) que tenha porta que dê acesso ao pedestre cadeirante.** (Sra. Meire Lucia Veras, dona de casa, que mora no Condomínio Sabiá).

Em se tratando de infra-estrutura, a maioria dos usuários destacou a má conservação das calçadas, e ainda a não existência das mesmas em alguns trechos. No entanto, ao acompanhar uma pedestre na calçada, ela chegou a comentar que a calçada era boa, que apesar de ser pequena não tinha nenhum problema. Porém, ao dar seu depoimento ela nem percebeu as vezes que teve que sair da calçada em virtude de várias barreiras físicas, como lixeiras e placas, impedirem o seu trajeto normal. Fato este que se explica também pela Lei da Gestalt, em que as pessoas acabam ficando imersas no cotidiano e não percebem mais as dificuldades do dia-a-dia, elas se acostumam com os contornos que são exigidos.

**“As calçadas existem, mas são mal conservadas. Há também a dificuldade do asfalto de baixa qualidade, que cria poça d’água e molha o pedestre que está passando.”** (Kênio, eletricista, que mora no Residencial Pathernon).

O problema maior é quando as calçadas não existem:

**“Tem que fazer calçada porque aqui está muito difícil passar. Porque os carros “até mesmo” não respeitam a gente (...), além de ultrapassar eles só faltam pisar a gente.”** (Kelliane, dona de casa, que mora no Condomínio General Artur Carvalho II).

A segurança também é outro ponto que inquieta os pedestres do bairro. Por ser uma região e movimento baixo, com poucos comércios, e poucas pessoas na rua, os marginais encontram facilidade em agir na região. Segundo os depoimentos coletados, são comuns os assaltos a mão armada na região, ainda mais a noite que a iluminação é precária.

**“Essa semana eu presenciei um assalto *“bem aqui”* na frente, uma senhora gestante veio comprar pão, era 8 horas da manhã e foi assaltada *“bem aí”* (...) o cara ainda saiu passeando com a faca na mão como se nada tivesse acontecido. Então a gente já fica *“subsultado”* quando vem pra parada.”** (Sra. Lucilene Aires Costa que mora no Condomínio Pedra da Memória há 10 anos).

Segundo os próprios pedestres, é necessário que tenha mais policiamento na área, e se possível até foi sugerida a construção de um posto policial para garantir mais segurança ao bairro.

**A segurança é péssima. A partir de meio dia, daqui até o residencial não pode passar sozinho, principalmente mulher, o pessoal rouba direto de bicicleta. Até mesmo porque fica próximo da Divinéia, e de bairros mais perigosos.** (Kênio, eletricitista, que mora no Residencial Pathernon).

E por fim, um dos pontos que também foram mencionados foi a falta de mercado de proximidade. Muitos disseram que são poucas as opções de comércio e outros serviços na região, sugerindo que se instalassem mais lojas, mercados e feiras. Reclamou-se que pra quase tudo é necessário pegar um ônibus.



**Figura 36: Mercado de proximidade na Avenida Mato Grosso  
Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

#### **4.3 As narrativas do observador**

Nesta pesquisa, a acessibilidade foi analisada no trajeto efetuado do condomínio ao ponto de ônibus, onde se buscou compreender todo o processo que envolve o deslocamento do usuário até o ponto de parada, identificando possíveis problemas existentes, as facilidades encontradas e sua percepção do caminho. Com o mapa de localização dos pontos de ônibus, e com ele marcado os condomínios da região de estudo, o principal problema que já pode ser relacionado é a distância percorrida do prédio ao ponto de ônibus.

A contar pelo próprio condomínio que está cercado de muros, o pedestre já começa a enfrentar o problema com a distância e o esforço físico. Conforme já fora explicado, os condomínios com quatro pavimentos são fechados com um portão de entrada e saída. Se o morador estiver no último bloco e no 4º pavimento, ele vai ter mais esforço físico, a começar pelas escadas, e em seguida, enfrenta a distância do seu bloco ao portão, para, a partir daí, utilizar a calçada para chegar ao ponto de ônibus.



**Figura 37: Esquema dos percursos do ponto mais crítico do condomínio à Rua, e da Rua ao Ponto de Ônibus, através do Google Earth**  
**FONTE: Arquivo próprio, 2011**

Se considerado o esquema acima, tomando como exemplo o condomínio Ipês II, o **trajeto A** que é marcado do último bloco do condomínio à porta de acesso ao condomínio, a distância percorrida pelo pedestre é de aproximadamente 205 metros, a partir daí, se ele optar pelo ponto de ônibus mais próximo, com a possibilidade de pegar uma linha alimentadora para fazer transbordo nos terminais de integração da cidade, o **percurso B**, que é justamente da guarita ao ponto de ônibus, ele percorrerá mais uns 88,0 metros, totalizando então um percurso de 293 metros. No entanto, se ele fizer a escolha de uma linha que vá direto ao Centro, por exemplo, além dos 205 metros do trajeto A, o **trajeto C** que leva da guarita à avenida principal, exigirá mais uma caminhada de 580 metros, totalizando com isso 785 metros, que significa em medida de tempo, aproximadamente 10 minutos.



**Figura 38: Foto tirada dos fundos do condomínio Ipês II**  
**FONTE: Arquivo próprio, 2011**

Abaixo segue tabela com a comparação das distancias aproximadas percorridas ao ponto de ônibus mais próximo da guarita do condomínio, e em seguida ao ponto na avenida, que atende com linhas que circulam por toda a cidade sem necessariamente fazer o transbordo nos terminais de Integração.

**Tabela 2: Distancias dos pontos de ônibus**

<b>NOME DO CONDOMINIO</b>	<b>TRAJETO A (m)</b>	<b>TRAJETO B (m)</b>	<b>TRAJETO C (m)</b>	<b>TRAJETO AB (m)</b>	<b>TRAJETO AC (m)</b>
General Artur Carvalho I	207,00	17,50	595,00	224,5	802,00
General Artur Carvalho II	196,00	62,00	685,00	258,00	881,00
Condomínio Ipês I	194,00	33,30	642,00	227,30	836,00
Condomínio Ipês II	205,00	88,00	580,00	293,00	785,00
Residencial Pathernon	155,00	59,90	718,00	214,90	873,00
Residencial Athenas	155,00	94,80	756,00	249,80	911,00
Residencial Tupy I	173,00	65,6	822,00	238,60	995,00
Residencial Tupy II	170,00	18,50	886,00	188,50	1056,00
Residencial Pedra da Memória e Pedra Grande	137,00	114,00	897,00	251,00	1034,00
Condomínio Castelo Del Mare	102,00	42,80	537,00	144,80	639,00
Condomínio Miramar	109,00	28,90	459,00	137,90	568,00
Residencial Juriti	129,00	204,00	1074,00	333,00	1203,00
Residencial Marcelle I	210,00	218,00	453,00	428,00	663,00
Residencial Marcelle II	210,00	273,00	400,00	483,00	610,00
Residencial Sabiá	96,30	374,00	1252,00	470,30	1348,30
Residencial Rio Grajaú	85,20	360,00	310,00	445,20	395,20
Residencial Rio Una	81,80	-	264,00	345,80	345,80
Residencial Rio Tocantins	79,00	-	212,00	-	291,00
Residencial Rio Pindaré	79,70	-	150,00	-	229,70

**Fonte: Arquivo próprio, 2011**

Pôde-se perceber que a maioria das distancias calculadas ultrapassam a distancia máxima de 250 metros, o que torna o ponto inacessível. E alem disso, ainda leva-se em conta o tempo que se espera nas paradas. Conforme informação dos próprios moradores, as linhas chegam a demorar cerca de 15 a 20 minutos para passar, levando o pedestre a perder mais tempo ainda para o seu deslocamento.

Outro problema é a questão da acessibilidade e mobilidade física, considerando principalmente a via de circulação dos pedestres que é a calçada. Na maior parte dos trechos possíveis de circulação pode ser identificada a presença das calçadas, ate mesmo porque segundo o Plano Diretor de São Luís, para a

construção dos condomínios é obrigatória a construção do passeio público conforme padrões universais de acessibilidade.



**Figura 39: Divisão da calçada em faixas**  
**FONTE: Cartilha Passeio Livre, SP**

No entanto, em alguns casos, esta norma não é cumprida, e as calçadas são substituídas por passeios que não atendem as necessidades básicas de um pedestre, principalmente a questão da largura das calçadas. Nos condomínios multifamiliares, pode se considerar que, a largura, na maioria dos casos atende ao mínimo de 1,50m, no entanto, são quase sempre interrompidas pelos acessos aos portões de entrada ou por algum mobiliário urbano instalado nelas.



**Figura 40: Calçada do Condomínio Ipês I**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Conforme a foto abaixo se pode perceber a dificuldade para acessar a calçada, já que para atender seu nível voltado para Avenida General Artur Carvalho, o projeto considerou o grande problema de drenagem da rua, gerando um meio-fio de aproximadamente 0,50m de altura, incompatível com a altura máxima confortável, recomendada para uma pessoa de estatura média, estabelecida através do dimensionamento de degraus isolados pela NBR 9050:2004, que sugere altura entre 0,15m e 0,18m.



**Figura 41: Calçada da Associação dos Servidores da Polícia Federal, na Avenida General Artur Carvalho**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Este problema também é muito comum nas entradas e saídas dos condomínios, que fazem o projeto das calçadas acompanhando o alinhamento das demais, e interrompem-nas de acordo com a sua necessidade de escoamento de veículos automotivos.



**Figura 42: Calçada do Condomínio Tupy I**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

O que está presente na lei nº 4.590, que rege as calçadas de São Luís, no Art. 3º, inciso II é que:

Todo proprietário ou possuidor de terreno, edificado ou não, situado no Município de São Luís, inclusive as pessoas jurídicas de direito público, são obrigados a construir o passeio, mantendo-o limpo e drenado.



**Figura 43: Calçada obstruída na via lateral de um clube, na Av. Mato Grosso**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

No entanto, por meio desta fotografia é possível visualizar o descaso com o passeio, que se encontra tomado pela vegetação e lixo, além da total ausência de pavimentação, situação imprópria para o pedestre.

Além disso, nas áreas de uso unifamiliar não há um cumprimento da padronização do passeio com relação à sua altura e construção de rampas, e ainda

alguns moradores colocam suas lixeiras no meio do passeio, constroem jardins, instalam placas, obstruindo totalmente a passagem. O pedestre neste caso precisa seguir contornando estes obstáculos.



**Figura 44: Calçadas na Rua Valencia**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

E também no caso dos terrenos vazios, em que não se fez nada com relação a este aspecto, o que faz com que o pedestre fique completamente sem alternativas. Estes terrenos que não tem uso, na maioria dos casos não possuem calçadas, e quando possuem, elas estão sempre tomadas pela vegetação e totalmente deterioradas pela falta de manutenção. Segundo o Estatuto das Cidades, o solo urbano deve cumprir sua função social dentro da cidade, além do direito de propriedade, o solo ter características favoráveis à boa urbanidade.

SILVA (2009) cita através da Constituição Federal de 88 esta relação de propriedade urbana:

“A propriedade é tutelada na Constituição Federal (CF) em dois momentos distintos, segundo Castro e Camargo, (s/d): no seu art. 5º, inciso XXII: “é garantido o direito de propriedade”. Logo em seguida, aduz no inciso XXIII: “a propriedade atenderá a sua função social”. A Carta Magna ainda dispõe que a **ordem econômica** deverá observar a **função social da propriedade** (art. 170, III)”. (<http://jus.uol.com.br>).

E ele afirma ainda da sua condição de desapropriação no caso do não cumprimento à função social:

“Art. 184. Compete à União desapropriar por **interesse social**, (grifo do autor) para fins de reforma agrária, o imóvel rural que não esteja cumprindo sua função social, mediante prévia e justa indenização em títulos da dívida agrária, com cláusula de preservação do valor real, resgatáveis no prazo de até vinte anos, a partir do segundo ano de sua emissão, e cuja utilização será definida em lei”. (<http://jus.uol.com.br>)



**Figura 45: Terreno Vazio na Rua Valencia, interrupção do passeio público**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Ainda nesse sentido, tem-se também na região a questão dos comércios, que não são padronizados e também impedem o fácil acesso dos pedestres. É muito comum nos pequenos comércios que se instalam a falta de organização dos produtos, os comerciantes procuram ocupar o maior espaço possível e dessa forma chamar mais atenção aos seus consumidores, colocam bancadas, placas, produtos expostos, nas calçadas.



**Figura 46: Produtos expostos na calçada – Avenida Mato Grosso**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2011**

Um caso bem típico na região de estudo são os bares e lanchonetes, que geralmente nos horários noturnos ocupam toda a faixa da calçada com mesas e churrasqueiras, obrigando o pedestre a contornar as calçadas e disputar espaço com os veículos.

#### **4.4 As narrativas das boas práticas**

As cidades que não criam facilidades para o deslocamento das pessoas, não buscam formas de atração para o uso do seu espaço público, criam espaços sem cidadãos que são áreas desprovidas de serviços essenciais à vida social e à vida individual (Santos, 1998), apud. Carvalho e Silva (?)

Há muito tempo, desde que se começou a pensar em urbanismo, que os teóricos buscam construir a cidade ideal. Para MONGIN (2009), são tantos os imaginários da cidade quantas são as cidades, mas também tantas maneiras de estar na cidade, de tornar possíveis a caminhada e o movimento. Importante destacar que, de todos os ideais da cidade, a circulação sempre foi um dos temas mais discutidos para a configuração da mesma. A começar pelo haussmannianismo, no período industrial, que tinha como lei a do primado da circulação, aliado à Le Corbusier, em que “a cidade radiosa aspira os fluxos”.

Hoje, tendo em vista o grande problema de circulação que as cidades enfrentam, muitas iniciativas são tomadas com o intuito de resolver este problema. A grande preocupação com a sustentabilidade urbana fez com que fossem criadas várias leis que regulamentassem o planejamento urbano. No entanto, principalmente no Brasil, as práticas nem sempre são as ideais.

Em se tratando do deslocamento do pedestre, pode-se considerar que o problema é mais grave. Muitas ações ao longo dos anos foram tomadas para garantir o melhor escoamento dos veículos motorizados, em especial o transporte automotivo, em detrimento do modo coletivo como ônibus e metrô. Em muitos casos, a mobilidade só é permitida com facilidade a estes modos, e em contrapartida, é comum ver pedestres e ciclistas enfrentando dificuldades para garantir sua integridade e segurança durante algum percurso.

CARVALHO E SILVA (?) afirmam que o pedestrianismo é considerado como um movimento independente de outros modos por não precisar de algum outro modo para completar seu percurso. No entanto, até mesmo quando se faz o uso de um modo motorizado de deslocamento, é necessário em algum momento o deslocamento a pé. Com isso, vale dizer que as vias e passeios destinados aos pedestres devem garantir o mesmo conforto e segurança quando do modo motorizado.

Segundo CAIAFFA E TYLER (2000), apud. CARVALHO E SILVA (?), para que uma viagem seja possível ao longo da cadeia de transporte, ela tem que ser contemplada por todas as etapas do processo: fase de pré-viagem; fase de acesso ao ponto de ônibus de origem; fase da espera no ponto de ônibus; fase da viagem propriamente dita; fase de acesso ao destino e fase de transferência entre modos, se necessário.

Como neste trabalho está se trabalhando a fase de acesso ao ponto de ônibus e ainda de maneira mais geral o ponto de ônibus em si, levava-se em consideração as condições para a garantia da boa mobilidade neste percurso. Os autores citam SOUZA (1990) para conceituar a mobilidade como resultado de relação necessidade e acessibilidade. E ainda citam também TYLER (1997) onde fala que a mobilidade é o resultado da soma entre acessibilidade e movimento. O que se pode perceber é que em ambos os conceitos a acessibilidade se faz

presente. Logo, CARVALHO E SILVA afirmam que a acessibilidade esta composta através da seguinte tríade: distancia, tempo e facilidade.

Estes autores fazem uma analise das condições de deslocamento de casa ao ponto de ônibus, levando em conta os elementos que podem gerar condições “favoráveis para o acesso ao sistema de transporte coletivo, mas podem também ser elementos desestimulantes ou até em casos mais extremos barreiras para o acesso dos usuários ao sistema”. A tabela a seguir foi utilizada pelos autores para fazer o diagnostico dos acessos aos pontos de ônibus, e também foi adotada neste trabalho para a classificação das paradas de ônibus localizadas no recorte territorial estudado.

**Tabela 3: Tipos de Acessibilidade aos pontos de parada**

<b>Tipo</b>	<b>Classificação</b>	<b>Características</b>
I	Inacessível	Ausência de identificação de ponto de parada e de todos os elementos facilitadores para seu acesso ou o tempo a ser percorrido pelo usuário é superior a 10 minutos ou a distância a ser percorrida pelo usuário é superior a 600 metros.
II	Grande dificuldade para seu acesso, mas com identificação visual de ponto de parada.	Dispõe de algum elemento facilitador indicativo de ponto de parada, como por exemplo: placa indicativa de ponto de parada ou a existência de abrigo, mas completa ausência de calçamento para acessá-lo.
III	Parcialmente acessível (nível I)	Existência de calçamento do ponto de parada até a distância de 50 metros falta de continuidade para outros elementos facilitadores para seu acesso: informação sobre linhas, existência de degraus no abrigo. Existência de até 5 elementos facilitadores dos 20 listados.
IV	Acessível (nível II)	Existência de calçamento do ponto de parada até a distância de 250 metros, maioria de elementos facilitadores estão presentes (10 elementos dos 20 listados), mas dificuldade de acesso do usuário ao sistema. Deficiência em relação ao seu tempo de acesso ou distância a ser percorrida pelos usuários é superior a 250 metros, mas menor que 600 metros.
V	Boa acessibilidade	Satisfaz todos os atributos da tríade de acessibilidade na área de influência de 250 metros, não comprometendo, assim, a cadeia de transporte, sendo possível para o usuário completar a primeira etapa de tal cadeia. Contém de 10 a 15 elementos facilitadores.

**Fonte: EBTU, apud (CARVALHO E SILVA).**

E através de uma segunda tabela, são listados os aspectos que compuseram a classificações dos tipos de acessibilidade acima:

**Tabela 4: Atributos de acessibilidade para cada ponto de parada**

Elemento da Triáde	Tipo I	Tipo II	Tipo III	Tipo IV	Tipo V
<b>Acessibilidade Temporal</b>					
Até 2' de caminhada até o ponto.	não	não	sim	sim	sim
De 2' até 4' de caminhada até o ponto.	não	não	não	sim	sim
De 4' até 7,5' de caminhada até o ponto.	não	não	não	sim	sim
<b>Acessibilidade Locacional</b>					
Até 50 metros do ponto de parada	não	não	sim	sim	sim
50 metros até 100metros	não	não	não	sim	sim
100 metros até 250metros	não	não	não	sim	Sim
<b>Facilidades</b>					
Sinalização Indicativa de ponto de ônibus *	não	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim
Existência do abrigo *	não	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim
a. Abrigo no mesmo nível da calçada	-	não	não/sim	não/sim	não/sim
b. Espaço utilizado na calçada para instalação do abrigo respeita espaço para circulação dos pedestres.	-	não	não/sim	não/sim	não/sim
Informação sobre as linhas que se utilizam do ponto de parada.	não	não	não/sim	não/sim	não/sim
Informação sobre o logradouro do ponto de parada.	não	não	não/sim	não/sim	não/sim
Baía para parada do ônibus	não	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim
Existência de Calçada	não	não	sim	sim	sim
<u>Qualidade do calçamento</u>					
<u>Caminhável</u>	-	-	não/sim	sim	sim
<u>Parcialmente caminhável</u>	-	-	Sim	-	-
Largura da calçada de 1,50 metros	não	não	não/sim	não/sim	não/sim
Piso Tátil	não	não	não/sim	não/sim	não/sim
Existência de Comércio perto do ponto.	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim
Iluminação Pública	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim
<u>a. No ponto de parada</u>	-	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim
<u>b. Ao longo do caminho do usuário</u>	-	-	não/sim	não/sim	não/sim
Telefone público próximo ao ponto de parada	não	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim
Cesta de Lixo próximo ao ponto de parada	não	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim
Ausência de mobiliário urbano sobre a calçada que dificulte o acesso ao ponto de parada	não	não	sim	sim	sim
Ausência de Ambulantes na calçada.	não	não	sim	sim	Sim
Distância do ponto de parada à faixa de segurança até 50 metros.	não	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim
Guia rebaixada para travessia do pedestre em local sinalizado para este fim.	não	não/sim	não/sim	não/sim	não/sim

\* a ausência das duas facilidades torna o ponto de ônibus inacessível para usuários devido à falta de qualquer referência do local para este fim.

Fonte: EBTU, apud (CARVALHO E SILVA).

Além do próprio ponto de ônibus, pode-se perceber que as condições da fase de acesso ao ponto de ônibus de origem são partes essenciais para garantir uma boa acessibilidade. Segundo os autores, para muitos usuários do Sistema de Transporte Coletivo, o tempo e as condições do trajeto de casa ao ponto são na maioria dos casos considerados como tempo perdido, logo, o que se espera é que se assegure o tempo mínimo entre os percursos e com condições de mobilidade e segurança acessíveis.

Neste sentido, hoje já existem iniciativas do próprio governo em propor campanhas de como construir a calçada ideal. Como exemplo disso, tem-se a cartilha do Projeto Calçada Legal, lançada na cidade de Serra, interior do Espírito Santo. Nesta cartilha são apresentadas normas para construção, reforma e conservação de calçadas e são disponibilizadas à população para adaptação e melhoria das suas calçadas.

Tendo a acessibilidade como tema principal na conceituação dessas orientações; o pedestre, tenha ele mobilidade plena ou reduzida, é colocado em prioridade. Deficientes visuais, cadeirantes, pessoas com dificuldades de locomoção permanente ou temporária, todos têm o direito de andar pelas ruas da cidade de forma independente e sem restrições e a calçada tem papel fundamental nisso.

A padronização é sugerida através da definição de diferentes faixas de utilização do espaço da calçada e é determinada em função da sua largura. Orientações sobre o dimensionamento e posicionamento de rampas de pedestres e veículos, a execução da obra e os diversos materiais de revestimento são apresentados, juntamente com sugestões para arborização.

A primeira prática a ser comentada na cartilha é com relação ao estacionamento de veículos nas calçadas e passeios públicos. A cartilha começa alertando que esta ação é considerada como infração grave pelas leis de trânsito do país.

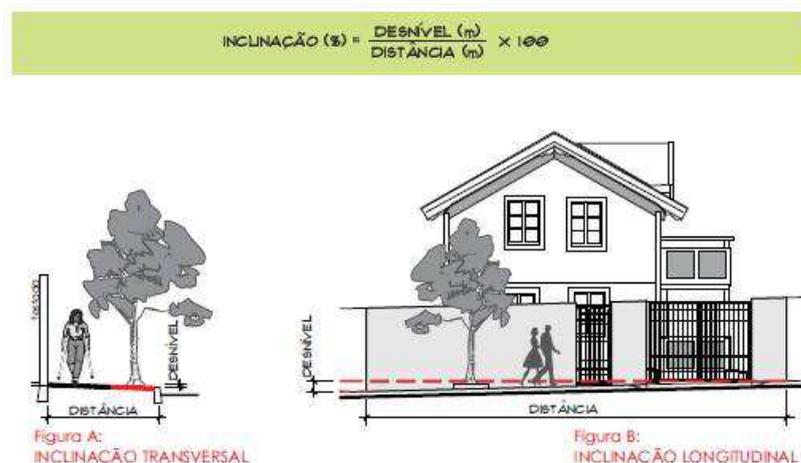
**É infração grave estacionar o veículo no passeio ou sobre faixa de travessia de pedestres, sobre ciclovia, bem como ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais comuns, divisores de pista de rolamento, mapas de canalização, gramados ou jardins públicos (Código de Trânsito Brasileiro art. 181 Inc. VIII).**

Em seguida é feita uma abordagem sobre a calçada ideal, que segue o padrão das leis de acessibilidade e ainda o código de obras e posturas do município.

Por lei, em qualquer cidade brasileira, é de responsabilidade do proprietário do terreno ou da edificação a construção das calçadas de acordo com o previsto em lei, apesar de esta ser considerada como bem público e não privado. Segundo a cartilha da cidade de Serra, a calçada ideal necessita ser conservada e permitir a circulação facilitada das pessoas de modo a caminhar com segurança e conforto.

Seguem abaixo esquemas extraídos da cartilha de como devem ser executadas as calçadas:

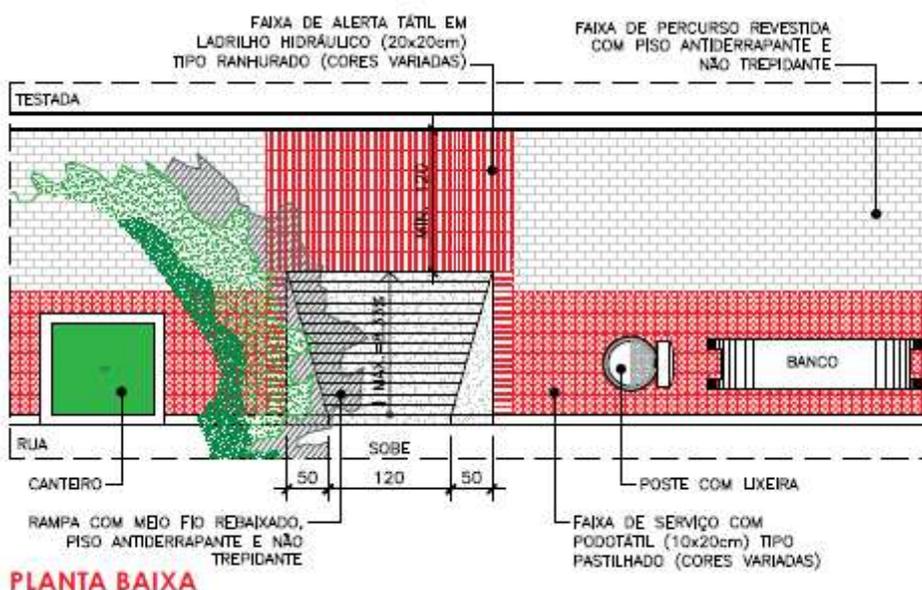
1) Quanto à inclinação:



**Figura 47: Esquema de inclinação das calçadas**

Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008

2) Quanto à divisão das faixas:



**Figura 48: Divisão de faixas**  
Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008



**Figura 49: Tipos de revestimentos para as faixas nas calçadas**  
**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

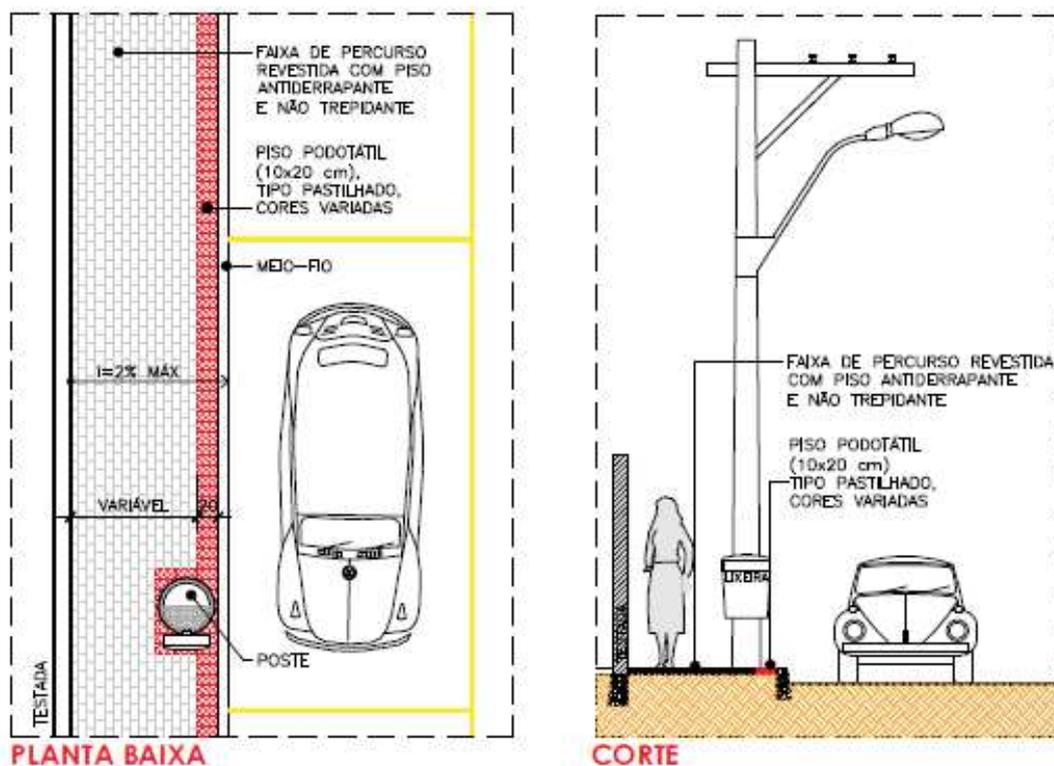
3) Quanto à sinalização horizontal e vertical:



**Figura 50: Exemplo de sinalização**  
**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

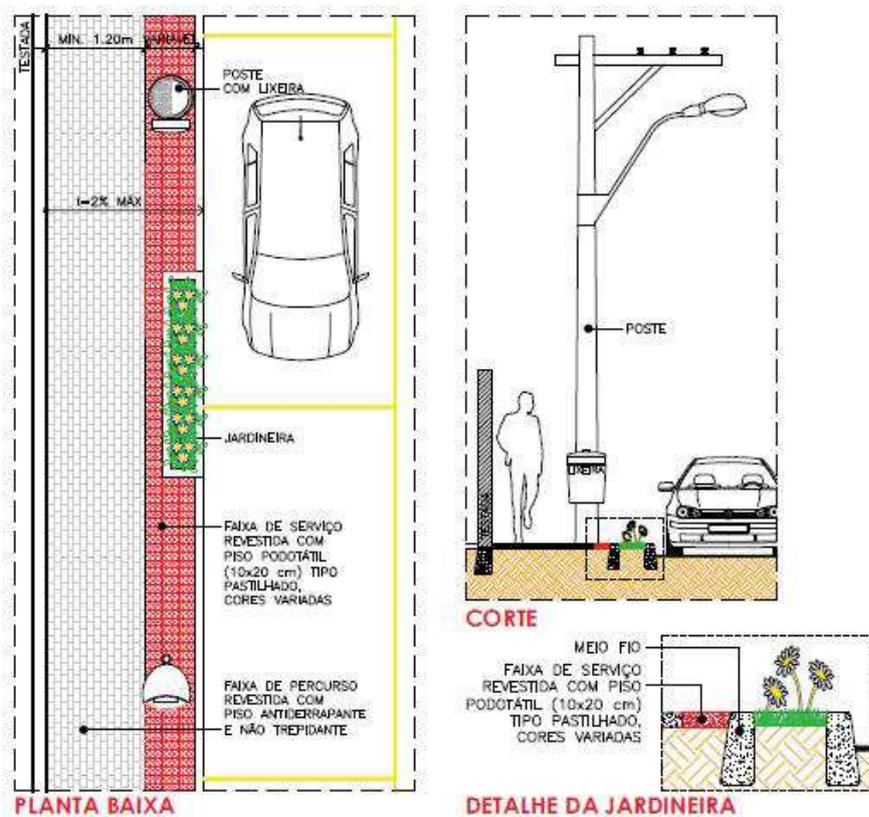
4) Padrão para calçadas com até 1,50m de largura:

Neste tipo de calçada recomenda-se evitar a instalação de mobiliário urbano devido à sua dimensão que inviabiliza qualquer tipo mobiliário. A pavimentação deve ser com piso podotátil junto ao meio fio para atendimento do deficiente visual. Alguns equipamentos que são indispensáveis como postes, lixeiras e sinalização também devem ficar junto ao meio fio.



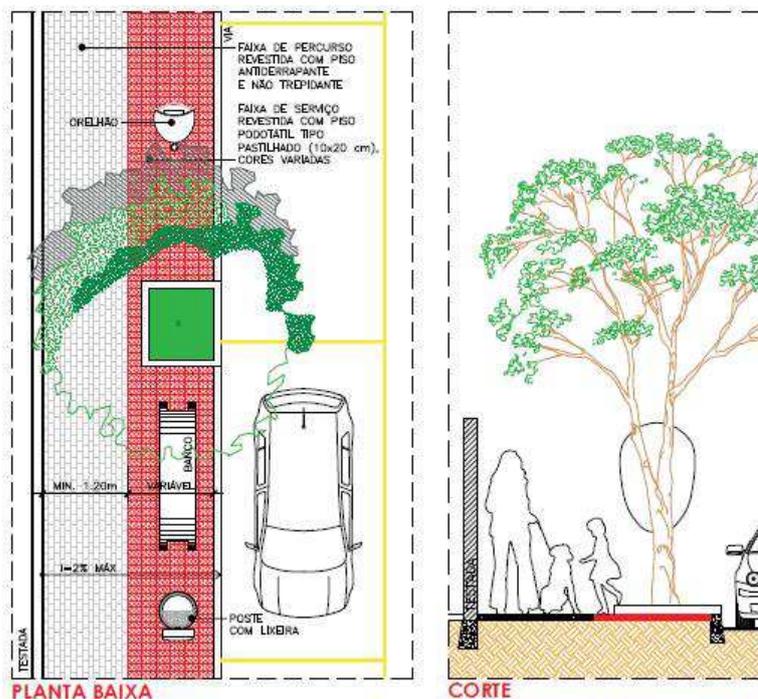
**Figura 51: Modelo de calçada - 1,5m**  
**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

5) Padrão para calçadas entre 1,50m e 2,00m de largura:



**Figura 52: Modelo calçadas entre 1,50m e 2,00m**  
**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

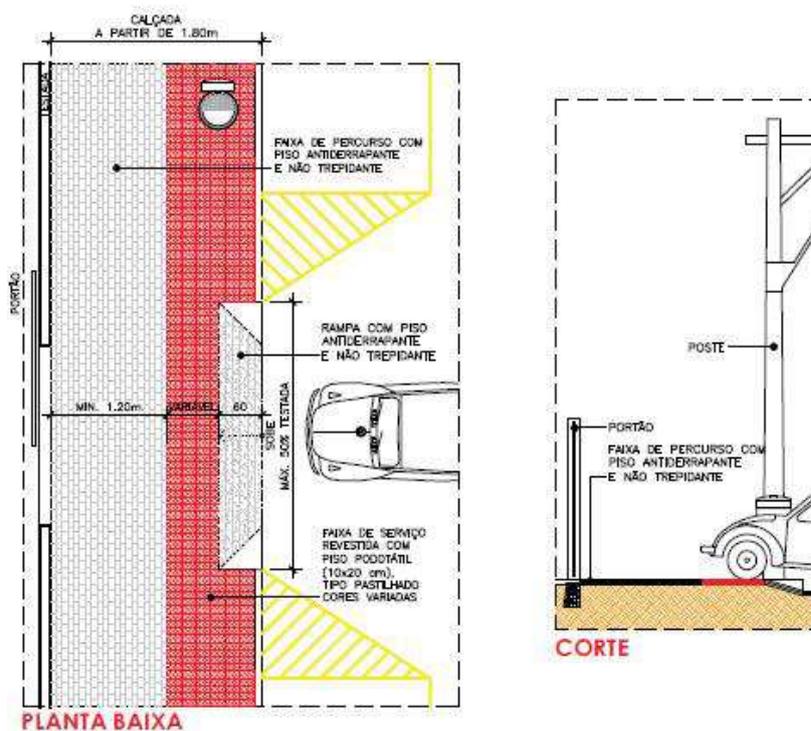
## 6) Padrão para calçadas acima de 2,00m de largura:



**Figura 53: Modelo calçadas acima de 2,00m**  
**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

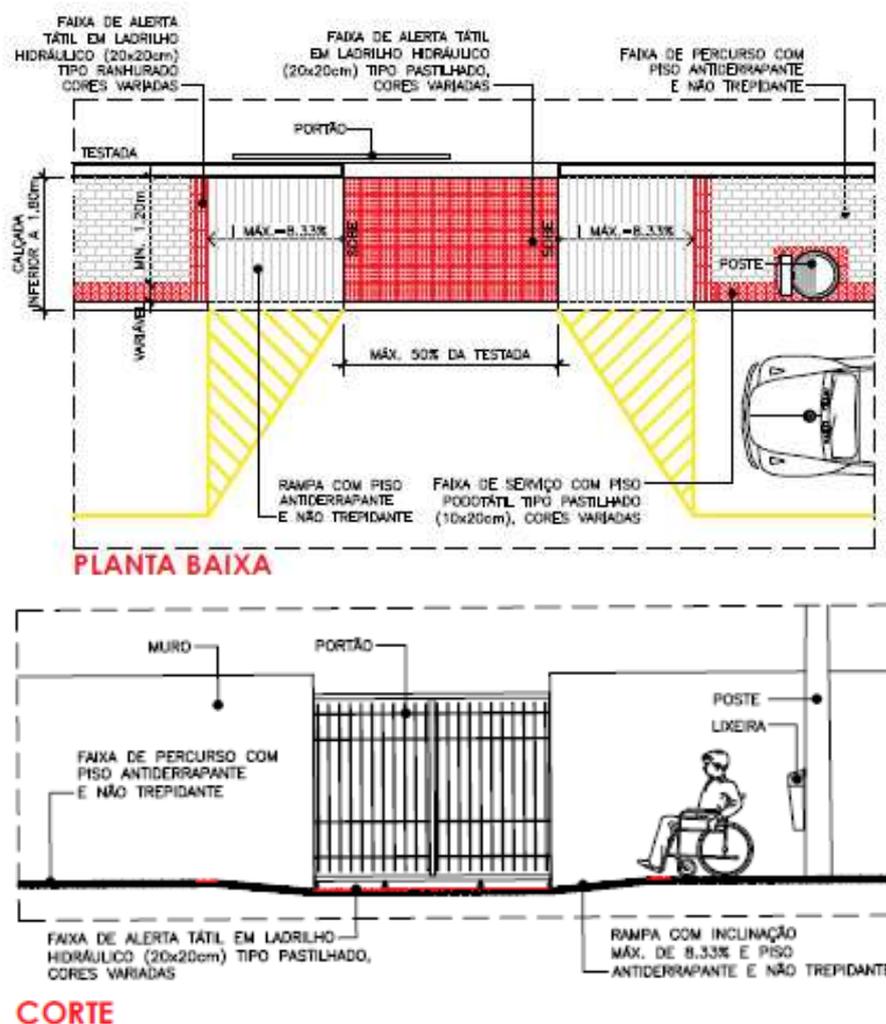
## 7) Rampas para veículos

Estas só podem ocupar no máximo 60 cm da largura do passeio, na seção transversal.



**Figura 54: Modelo de rampas para veículos**  
**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

E ainda quando o passeio for inferior a 1,80m, deverá ser todo rebaixado e sinalizado piso de alerta tátil direcional (tipo ranhurado) e todo o espaço de acesso ao veículo deverá ser sinalizado com podotátil (tipo pastilhado).

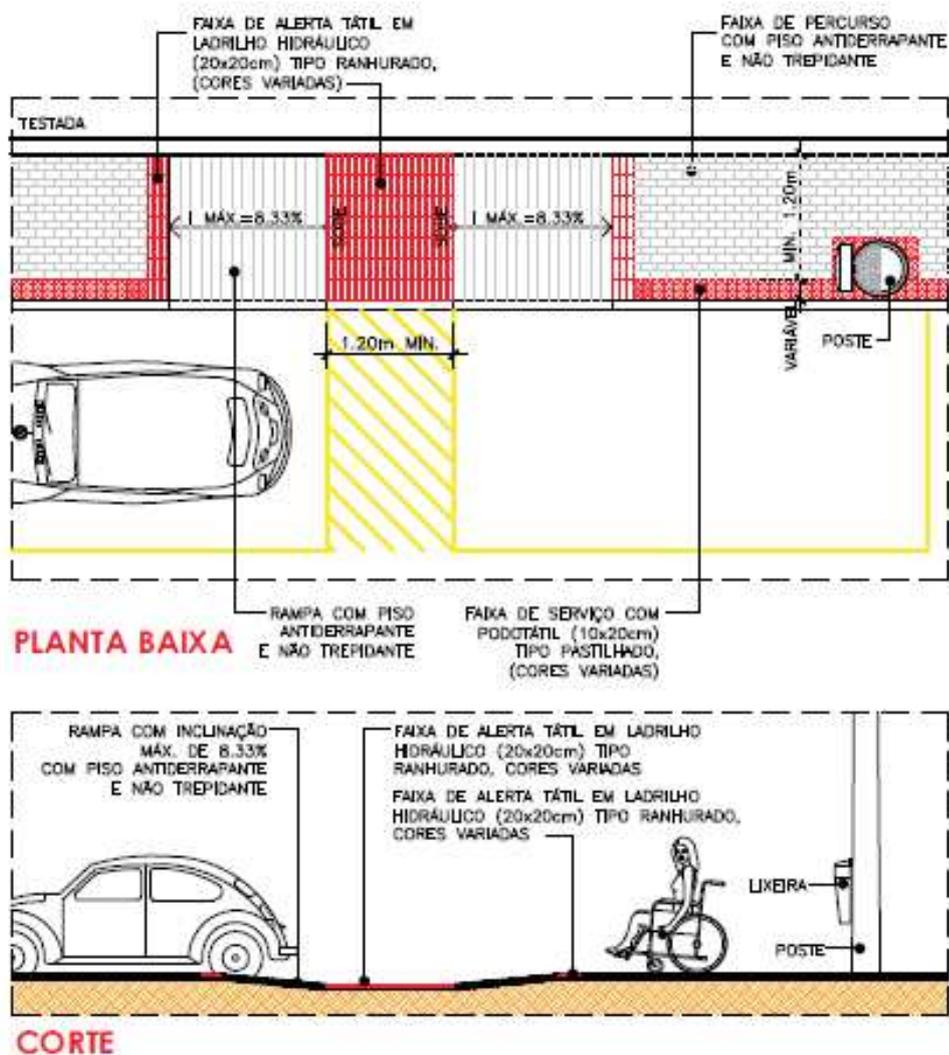


**Figura 55: Rampa para veículos**  
**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

#### 8) Rampas para pedestres:

Estas devem ter inclinação máxima de 8,33%, conforme NBR 9050. Também devem ser sinalizadas com faixa alerta tátil direcional (piso tipo ranhurado) de modo a permitir a circulação de deficientes visuais, e ter revestimento com piso antiderrapante e não trepidante.

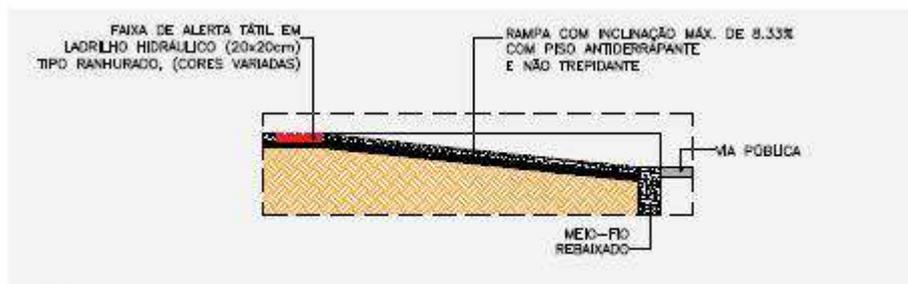




**Figura 57: Detalhe rebaixo em rampas para pedestres**  
**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

Nas esquinas as rampas devem estar fora da curvatura, e em concordância com as faixas de travessia implantadas.

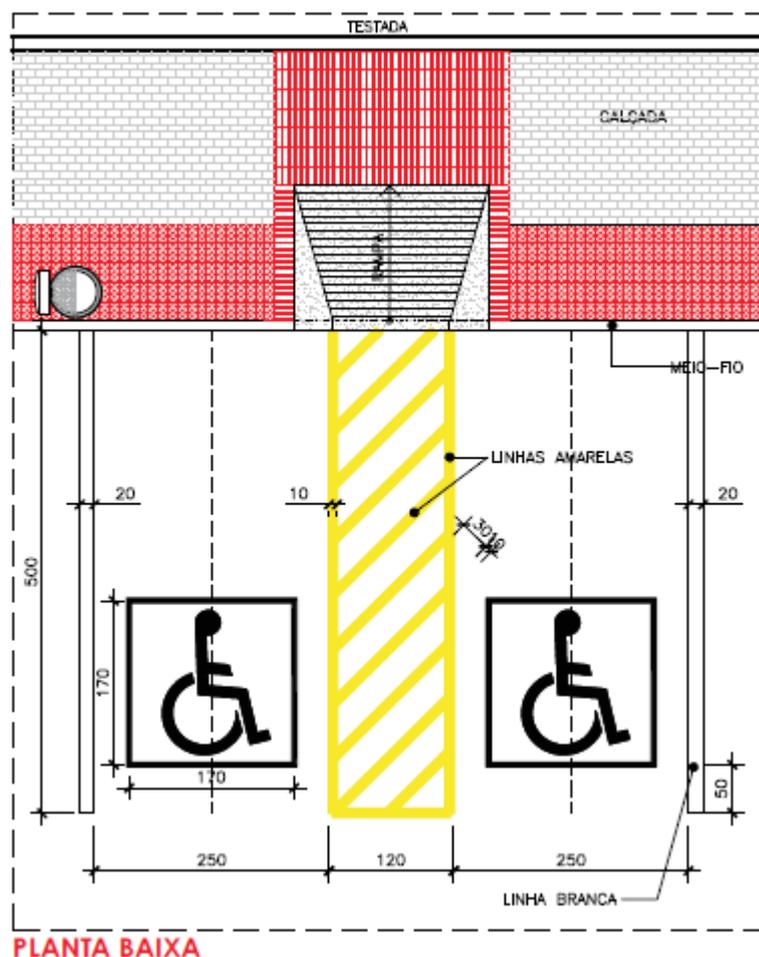




**CORTE**

**Figura 60: Detalhe corte - rampa de acesso para pedestres**  
**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

10) No caso de calçadas que dão acessos às vagas para cadeirantes:



**PLANTA BAIXA**

**Figura 61: Vagas para cadeirantes**  
**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

No caso da vegetação a cartilha recomenda o plantio de gramíneas, herbáceas, arbustos e árvores nas calçadas, canteiros centrais, jardins dos parques

urbanos e nas praças de modo a contribuir para a qualidade de vida de quem caminha pela cidade. E faz algumas ressalvas:

- As plantas a serem utilizadas não devem possuir espinhos, princípios alérgicos e/ou tóxicos;
- Não utilizar espécies arbóreas com raízes afloradas;
- Para as faixas de vegetação nas calçadas, inseridas nas suas faixas de serviço, caso se utilize de plantas herbáceas e/ou arbustivas, estas devem ser conduzidas de forma que não prejudiquem a visibilidade dos pedestres, ciclistas e motoristas;
- As plantas arbóreas escolhidas para plantio devem estar adequadas à largura da calçada, conforme tabela abaixo:

**Tabela 5: Distancias para plantio em calçadas**

LARGURA DA CALÇADA (em metros = m)	AFASTAMENTO PREDIAL FRONTAL	PORTE OU ALTURA DA PLANTA (H em metros = m)
Até 1,5	Existente ou não	Não é recomendável o plantio
1,5 a 3,0	Não existente	Pequeno (H até 5,0)
	Existente	Pequeno ou médio (H de 5,0 a 10,0)
Acima de 3,0	Não existente	Médio
	Existente	Médio ou grande ( H maior do que 10,00)

**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

A tabela abaixo mostra as distancias mínimas das árvores entre si (pequeno porte = espaçamento de 5,0 m; médio porte = espaçamento de 8,0 m; e grande porte = 10,0 m) e em relação ao mobiliário urbano existente:

**Tabela 6: Distancias das árvores entre si de acordo com as espécies**

ELEMENTOS URBANOS		PORTE DA PLANTA	DISTÂNCIA RECOMENDADA (metros)
Esquinas		Qualquer	5,0
Entradas de garagem e pedestres		Qualquer	1,5
Caixas de concessionárias		Qualquer	1,5
Coletores pluviais		Qualquer	1,5
Postes		Pequeno	4,0
		Médio e grande	5,0
Placas de sinalização de trânsito		Qualquer	Antes da placa = 5,0
			Depois da placa = 2,0
Semáforos		Qualquer	5,0
Fiações aéreas elétrica/telefônica	Antigas	Pequeno	A primeira bifurcação da árvore não poderá ultrapassar 4,0m
	Compactas/encapadas	Médio e grande	

**Fonte: Cartilha Calçada Legal, 2008**

Outro aspecto também relevante à garantia da mobilidade do pedestre é a questão da segurança e permeabilidade. Conforme já fora mostrado, em capítulos anteriores, a insegurança e o medo de caminhar pela cidade são um dos responsáveis pela desigualdade social e territorial de uma cidade. E que para isso, não bastam apenas políticas voltadas para a contratação de novos policiais e a disponibilização de mais viaturas nos bairros.

É importante dar vida para a cidade. Enclausura-se em um condomínio fechado por medo das mazelas escachadas nas ruas não vai fazer com que a insegurança se acabe. A rua precisa ter vida, precisa ter movimento, como JACOBS (2009) afirma a rua precisa de olhos, e os olhos da cidade são as próprias pessoas que circulam por ela, e a vigiam em todos os horários.

Um exemplo muito interessante é o que acontece em Paris, em que a maioria dos prédios é de uso misto, ou seja, eles têm seu pavimento térreo na maioria dos casos ocupados por comércios de proximidade (café, restaurantes, padarias, etc.), o que faz com que a rua tenha seu movimento garantido. E além do mais os edifícios não são cercados por muros, na concepção de condomínio fechado, são edifícios condomínios, com o pilotis ou térreo voltado para a rua.



**Figura 62: Rua em Montmartre, Paris**  
**Fonte: Arquivo Próprio, 2010**

Além disso, outro caso que pode ser citado é o caso das super quadras em Brasília. Segundo LAUANDE (2006), diferente do conceito de condomínio, as superquadras são projeções em um lote. E o pedestre fica livre para ir e vir no térreo, configurando um espaço público. A proposta dos pilotis é de não só proporcionar a visibilidade, mas também a permeabilidade ficando claro que a

cidade é de todos. Segundo o autor, esta permeabilidade é fundamental na ligação entre as superquadras, e possibilitam uma boa articulação para o trajeto pedonal.



**Figura 63: Edifício de dois pavimentos sobre pilotis localizado na área residencial das “setecentos” (714), na asa sul.**

**Fonte: <http://www.vitruvius.com.br>**

## CONCLUSÃO

A mobilidade para pedestres não vem sendo levada a sério nas cidades brasileiras. O crescimento acelerado dos grandes centros urbanos fez com que os problemas desta natureza tomassem formas maiores. Logo, o objetivo desta pesquisa foi fazer uma análise das condições de mobilidade urbana de um pedestre, utilizando-se de um recorte territorial no bairro do Turu em São Luís.

Para se identificar as reais inquietações, foram destacadas as narrativas desta problemática partindo do condomínio ao ponto de ônibus, das quais, pode-se perceber que o pedestre ainda não tem vez na cidade de São Luís. Com expansão totalmente desordenada em algumas áreas, a cidade sofre com os impactos da ocupação extensiva do espaço urbano. O boom imobiliário fez com que muitos condomínios fechados fossem construídos em áreas que eram consideradas vazias urbanas. E com isso, as pessoas que residem nestes espaços sofrem com a baixa mobilidade associada a este tipo de ocupação do solo.

Através da análise do recorte territorial feito no bairro do Turu, pode-se caracterizá-lo como um bairro de baixa mobilidade pedonal, apresentando problemas gravíssimos como a falta de ponto de ônibus, a ausência de calçadas, o alto nível de insegurança e a própria configuração de muros que o envolve.

Com as narrativas foi possível extrair os vários discursos existentes a cerca deste território e fazer uma descrição do próprio, destacando marcos referencial, problemas, facilidades e oportunidades. O resultado desta pesquisa identifica, através do caso escolhido, que com a formatação da cidade com muros e enclaves territoriais, o pedestre não tem condições favoráveis ao seu deslocamento. Além da baixa infra-estrutura de calçadas, vias e do sistema de transporte coletivo, os muros contribuem para esvaziar a cidade e gerar insegurança e medo. Apesar de existirem leis e planos de regulamentação, e ainda várias práticas que servem como exemplos, a falta de fiscalização e aplicabilidade da lei na cidade faz com que pouco do que se fale seja cumprido.

Pode-se considerar que este problema não está limitado somente ao bairro do Turu, que a cidade de São Luís, que vem assumindo cada vez mais forte esta tipologia de condomínios urbanos fechados, vive o caos da circulação.

Acredita-se que este trabalho possa servir de base para a análise de mais áreas de São Luís e contribuir ao sistema de planejamento e gestão da cidade, por

mostrar um referencial teórico abrangente deste recorte territorial, com dados e depoimentos consistentes e que esclarecem que, apesar de ser um modo de ocupação que solucione problemas como o déficit habitacional, o condomínio pode ser uma ameaça à urbanidade da cidade. E ainda que através deste debate, possa-se difundir ao próprio pedestre as reais condições em que ela está inserido, mostrando-os problemas imensos no cotidiano que a eles passam despercebidos.

Espera-se que a cidade possa se voltar para a solução destes problemas que estão articulados com a perspectiva de desenvolvimento sustentável para as cidades. A falta de qualidade de vida urbana é uma realidade que envolve não somente os pedestres, mas todas as pessoas que de qualquer forma circulam pela cidade. O direito de ir e vir é assegurado a qualquer indivíduo, porém, garantir a urbanidade desejada por inúmeros pesquisadores e teóricos deve ser o grande desafio das cidades brasileiras.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Priscila; JUNIOR, Archimedes Azevedo Raia. **Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: A Gestão da Mobilidade no Brasil** [dissertação]. São Carlos: UFSCar.

ALVES, Claudia Durand; ALVES, Humberto; PEREIRA, Madalena Niero; MONTEIRO, Antonio Miguel Vieira. **Análise dos Processos de Expansão Urbana e das situações de Vulnerabilidade Socioambiental em escala Intra-urbana**. IV Encontro Nacional da ANPPAS. Brasília - DF – Brasil, 2008

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Análise de métodos para a avaliação da qualidade de calçadas** [dissertação]. São Carlos: UFSCar, 2003.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS - ABNT. **NBR 9050:2004 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. ABNT, 2004.

\_\_\_\_\_. **NBR 9283:1986 – Mobiliário urbano- Classificação**. ABNT, 1986.

BARBOSA, Heloisa; MOURA, Mariana. **Avaliação de calçadas em centros urbanos segundo a opinião de pedestres** [tese]. XVI PANAM, July 15-18, 2010 – Lisboa, Portugal.

BARLÉU, Gaspar. **História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1974. 418 p. il.

BENÉVOLO, Leonardo. **Historia da Cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005.

BRASIL. **Constituição Federal, de 05 de outubro de 1988**. Atualizada com as Emendas Constitucionais Promulgadas.

BRASIL. **Lei Federal nº 7.405, de 12 de novembro de 1985**. Torna obrigatória a colocação do “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências.

BRASIL. **Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

BRASIL. **Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004**. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece

normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

BRASIL. **Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000**. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Anteprojeto de lei, de 6 de julho de 2006**. Institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Anteprojeto de Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Departamento de Regulação e Gestão. Versão final de 6 jul. 2006.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Anteprojeto de Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Departamento de Regulação e Gestão. 2. ed, 2005.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Caderno 2: Construindo a cidade acessível**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana- Brasil Acessível. Dezembro de 2006.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Caderno 3: Implementação do Decreto nº 5.296/04**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana- Brasil Acessível. Dezembro de 2006.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Caderno 4: Implementação de políticas municipais de acessibilidade**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana- Brasil Acessível. Dezembro de 2006.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Caderno 6: Boas práticas**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana- Brasil Acessível. Dezembro de 2006.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades e Instituto Brasileiro de Administração Municipal-IBAM. **Cartilha: A mobilidade urbana no planejamento da cidade**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.

BURNETT, Frederico Lago. **Urbanização e Desenvolvimento Sustentável. A sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão**. São Luís: UEMA, 2008.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio, **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: ed.34/Edusp, 2000.

CARVALHO, Eliezé Bulhões; SILVA, Paulo César Marques. **Indicadores de acessibilidade no sistema de transporte coletivo: proposta de classificação em níveis de serviço**. Mestrado em transportes UNB.

CORDEIRO, Jose Ricardo. **Enclaves residenciais urbanos e o redesenho dos padrões tipo morfológicos da cidade de São Luís** [monografia]. São Luís: UEMA, 2010.

DÉACK, Csaba; SHIFFER, Sueli Ramos. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Ed USP, 2004.

**São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara: guia de arquitetura e paisagem**. São Luís – Sevilla, 2008.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

JUNIOR, Hélio Rodrigues de Oliveira. **Notas sobre a cidade, a modernidade e os condomínios fechados** [dissertação]. UFMG - Belo Horizonte, 2005.

KREBS, Alzira Pereira. **Legislação Urbana e (Des) Construção da Urbanidade: Uma análise observacional dos efeitos das leis municipais na perspectiva de um técnico** [tese]. Florianópolis, 2002.

MONJIN, Olivier. **A condição urbana. A cidade na era da globalização**. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

OJIMA, Ricardo; MARANDOLA JR, Eduardo. **Cidades líquidas: mobilidade populacional e ambiente no urbano contemporâneo** [dissertação]. NEPO/Unicamp.

RIBEIRO, Sérgio Antonio Costa. **Habitações populares multifamiliares verticalizadas em São Luís** [monografia]. São Luís: UEMA, 2007.

ROCHA. Francisco Ulisses Santos. **A mobilidade a pé em Salvador** [artigo]. PPG-AU/FAUFBA, 2003.

SANTOS. Célia Regina Mesquita; MOREIRA, Maria Lydia Neiva. **O Caminho Grande no descompasso entre o presente e o passado: O João Paulo na construção simbólica do espaço urbano** [dissertação]. UEMA, 2010.

SÃO LUÍS. **Lei nº 4.590, de 11 de janeiro de 2006**. Dispõe sobre a construção, reconstrução e conservação de muros e calçadas.

SÃO LUÍS. **Constituição Estadual, de 5 de outubro de 1989**. Atualizada até a Emenda Constitucional nº 046/2003.

SÃO LUÍS. **Lei nº 4669, de 11 de outubro de 2006**. Dispõe sobre o Plano Diretor do município de São Luís e dá outras providências.

SÃO LUÍS. Prefeitura de São Luís. **Secretaria Municipal de Transportes**.2011.

SÃO PAULO. Prefeitura de São Paulo. **Cartilha Passeio Livre**. Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras do município de São Paulo. Programa Passeio Livre. 2005.

SERRA. Prefeitura da cidade de Serra – ES. **Projeto Calçada Legal**. Normas para construção, reforma e conservação de calçadas. 2008.

SOUSA, Sandro Luis de. **A função social da propriedade no Estatuto da Cidade**. Jus Navigandi, Teresina, ano 14, n. 2182, 22 jun. 2009. Disponível em: <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/13028>>. Acesso em: 10 jul. 2011.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

VARGAS, Heliana Comin; SIDOTTI, Telas de Cristiano. **[I] mobilidade urbana**. Temas urbanos. Associação Viva o Centro. Ano XII. Nº 47. jul.ago.set.2008 .

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Annablume, 2000.

VIDAL CID, Gabriel da Silva. **Segregação urbana e Segmentação escolar: efeitos do lugar num equipamento público de ensino no interior de um condomínio fechado no bairro da Barra da Tijuca** [dissertação]. UFRJ, 2009.

## WEBIOGRAFIA

**Secretaria Municipal de Transportes**. Página. Out. [www.saoluis.ma.gov.br](http://www.saoluis.ma.gov.br). Acesso 05 de junho de 2011

ABREU, Jovanna. **Novo perfil imobiliário de São Luís**. Matérias. Out. [webjornalismo.htm](http://webjornalismo.htm). Acessado em 13 de junho de 2011.

**Programa de Arrendamento residencial (PAR)**. Matérias. Out. <http://www.unmp.org.br>. Acessado em 24 de junho de 2011.

GENRO, Tarso. **O futuro das cidades na nova ordem global**. Blog. Out. <http://tarsogenro.com.br/>. Acesso: 18 de julho de 2011.

SANTOS, Célia Regina Mesquita; MOREIRA, Maria Lydia Neiva. **O Caminho Grande no descompasso entre o presente e o passado: O João Paulo na construção simbólica do espaço urbano**. Blog. Out. <http://paulorios.org/>. Acesso: 09 de julho de 2011.

LUCCHESI, Cecilia. **As calçadas merecem projeto**. Blog. Out. <http://theurbanearth.wordpress.com>. Acesso: 04 de agosto de 2011.

ALVES, Andréa Moraes. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. Resenha. Out. [scielo.com.br](http://scielo.com.br). Acesso: 04 de agosto de 2011.

**A família Brasileira**. Matérias. Out. [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso: 14 de agosto de 2011.