

**UEMA – UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CCT - CENTRO DE CIÊNCIAS TECNOLÓGICAS  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

**ESTUDO URBANÍSTICO DA AV. COLARES MOREIRA:** Usos e dinâmicas atuais, trecho entre o  
retorno do São Francisco e o retorno da PM

Paulo Henrique Silva Filgueiras 01.131.04

São Luís  
2006

**UEMA – UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CCT - CENTRO DE CIÊNCIAS TECNOLÓGICAS  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

**ESTUDO URBANÍSTICO DA AV. COLARES MOREIRA:** Usos e dinâmicas atuais, trecho entre o retorno do São Francisco e o retorno da PM.

Paulo Henrique Silva Filgueiras 01.131.04

*Monografia apresentada ao curso de  
Arquitetura e Urbanismo para análise e  
aprovação junto ao colegiado do curso.*

*Orientadora: Marluce Venâncio*

São Luís  
2006

**PAULO HENRIQUE SILVA FILGUEIRAS**

**ESTUDO URBANÍSTICO DA AV. COLARES MOREIRA:** Usos e dinâmicas atuais, trecho entre o retorno do São Francisco e o retorno da PM.

*Monografia apresentada ao curso de  
Arquitetura e Urbanismo para análise e  
aprovação junto ao colegiado do curso.*

*Orientadora: Marluce Venâncio*

Aprovado em: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA

---

**Prof. Marluce Wall de Carvalho Venâncio(Orientadora)**  
Universidade Federal do Maranhão

---

**Prof. Geraldo Magela**  
Universidade Estadual do Maranhão

---

**Arquiteto. Marcio Smith**

## IDENTIFICAÇÃO

- Instituição: Universidade Estadual do Maranhão
- Centro: Ciências Tecnológicas
- Curso: Arquitetura e Urbanismo
- Tema: ESTUDO URBANÍSTICO DA AV. COLARES MOREIRA: Usos e dinâmicas atuais.
- Aluno: Paulo Henrique Silva Filgueiras
- Código: 01.131.04
- Período: 10º
- Campo de interesse: Urbanismo
- Orientadora: Profª Marluce Wall de Carvalho Venancio
- Ano de conclusão: 2006
- Endereço: Rua dos Manacás nº29 Ed. Angélica APT. 401 , São Francisco

CEP:65076-210, São Luís-MA

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2. ORIGENS DA CIDADE.....</b>	<b>11</b>
<b>2.1Origens das cidades européias .....</b>	<b>12</b>
<b>2.2 Origens da cidade na América do sul .....</b>	<b>12</b>
<b>2.2.1 Origens da cidade de São Luís .....</b>	<b>13</b>
<b>3. EXPANSÃO URBANA NOVA DE SÃO LUÍS (1970-2006).....</b>	<b>18</b>
<b>3.1. Plano De Expansão Da Cidade De São Luís (1958) e construção da ponte do São Francisco(1970).....</b>	<b>18</b>
<b>3.2 Plano Diretor de 1977 .....</b>	<b>22</b>
<b>3.3 Expansão efetuada, plano diretor de 1992 e situação atual(2006).....</b>	<b>25</b>
<b>4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>40</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>11</b>

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos aqueles que contribuíram direta ou indiretamente na conclusão deste trabalho , meus amigos, meus familiares, meus mestres, citar todos não seria possível mas agradeço de coração, pois sei que sou feito de muito dos poucos que deixam algo em mim.

Aos meus pais e meus irmãos por me agüentarem tanto tempo.

A profª Márcia, a profª Marluce, a Lurdinha e a Betty por sempre me ajudarem no ocaso.

Meus amigos: Glauce Barros, Joselma Rangel, Nívea Costa, Thiago Lima, Tayana Figueiredo toda turma de 2001, 2002 e 2003 por se mostrarem sempre dispostos a me ajudar em qualquer situação

Minha namorada e paixão Christiane Costa Silva.

A Hurín, o inabalável e Ecthelion, senhor das fontes, por me inspirarem com seus relatos de bravura e determinação.

A quem quer que tenha me ajudado eu tenha esquecido com essas poucas palavras.

*“As cidades são um artefacto.”*  
*Witold Rybczysnski*

## RESUMO

*Este trabalho busca verificar a origem e a expansão territorial do espaço urbano de São Luís, tendo como eixo base a Av. Colares Moreira por esta ter se apresentado como estando no centro de um processo de adensamento e concentração de uma nova forma de morar. O trabalho apresentará ainda uma amostragem dos dados colhidos da situação atual de como se encontra o tecido urbano nessa área. Being able to be used for other studies later.*

**Palabras chaves:** Urbanização, Análise Urbana, História Urbana, São Luís, Av. Colares Moreira .

## Abstract

*This work searches to verify the origin and the territorial expansion of the space urban of São Luís, being had as axle base the Av. Colares Moreira for this to have if presented as being in the center of a process of adensamento and concentration of a new form to live. The work will still present a sampling of the harvested data of the current situation of as if it finds the fabric urban in this area.*

**Palabras chaves:** Urbanization, Urban Analysis, Urban History, São Luís, Av. Colares Moreira .

## **1.INTRODUÇÃO**

O ano é 1970 de acordo com o IBGE existem 265.595 habitantes em São Luís neste ano ocorreu a inauguração da Ponte do São Francisco, abrindo a orla marítima à ocupação urbana, áreas antes de acesso complicado como a ponta d'areia se tornaram habitáveis. Tal fato mudou o sentido de crescimento da cidade, esse processo tornou-se predatório, culminando com a formação de um enorme espelho d'água fétido de mais de 100ha – a Lagoa da Jansen – e de milhares de palafitas em meio a luxuosas mansões.

Com as novas possibilidades surgidas para ocupar um território praticamente vazio a delimitação da Avenida Coronel Colares Moreira forneceu um importante eixo que viria a ser o marco referencial das algumas das futuras construções mais valorizadas da cidade de São Luís, dotada de uma infra-estrutura considerável e com a possibilidade de rápido acesso ao centro antigo seduziu os habitantes da classe média da cidade ocorrendo um adensamento nessa área que vem se perpetuando até os dias atuais, este trabalho visa analisar as características urbanas dessa via entendendo seu nascimento, crescimento, expansão e seu uso para identificar as bases necessárias para se implantar uma intervenção se necessário.

## 2. ORIGENS DA CIDADE

### 2. 1 Origens das cidades européias

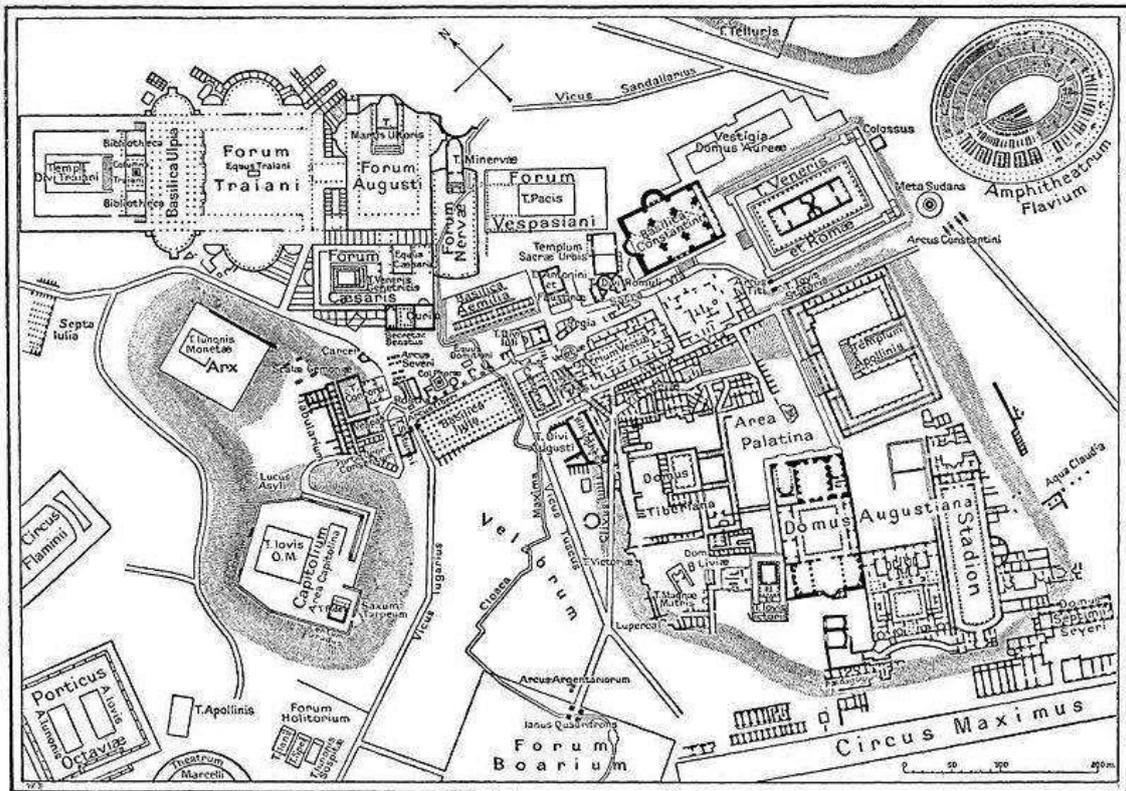
A cidade tem origens muito diversas e dependem do enfoque que o estudioso queria passar ou do momento histórico em que ele está inserido. Segundo MARX & ENGELS (1982 apud JUNIOR 2001) “A oposição entre a cidade e o campo começa com a transição da barbárie para a civilização, do sistema tribal para o Estado da localidade para a nação, e estende-se através de toda a história da civilização...”, mostrando dessa forma através de uma abordagem do ponto de vista da Economia como a cidade mudou o contexto das relações comerciais, podendo até mesmo ser impossível de separar o desenvolvimento do sistema capitalista do desenvolvimento urbano.

De acordo com JUNIOR(2001) :

“Na fase que permeia a transição do feudalismo para o capitalismo, atravessando, pois os séculos XV, XVI, XVII e XVIII, percebe-se que o fenômeno urbano fazia parte da constelação de mudanças socioeconômicas. Porém, é ainda na Idade Média que se formam os embriões da organização cidadina e são muito as interpretações históricas sobre suas origens...”

De fato, desde que o homem neolítico decidiu ter uma vida sedentária e se aglomerar permanentemente em um local em grupos podemos encontrar o início do que viria a ser a organização da cidade. Pode-se dizer então que cidades propriamente ditas são grandes assentamentos permanentes onde os seus habitantes não são mais simplesmente fazendeiros da área que cerca o assentamento, mas passaram a trabalhar em ocupações mais especializadas na cidade, onde o comércio, o estoque de alimentos e o poder foram centralizados.

Segundo DOBB (1988 apud JUNIOR 2001) outros estudiosos explicam a cidade com a teoria da continuidade, onde apontam a cidade como sendo reminiscências da antiga civilização romana, porém ele prefere uma explicação mais abrangente afirmando que toda cidade tem uma origem específica, sua própria história.



Mapa do centro de Roma durante o império (fonte: Wikipedia acessado em 20/10/2007)

## 2.2 Origens da cidade na América do sul

Dentro do contexto histórico do século XV, podemos perceber que impulsionados por um desejo de expandir seus mercados os povos que tinham mais domínio sobre a exploração marítima se lançaram na busca de novos continentes.

“O continente americano integrou-se à economia internacional a partir de um processo totalmente exógeno à sua própria história de até então. Foi desencadeada uma ocupação capitaneada fundamentalmente por espanhóis, portugueses ingleses e franceses,...” (JUNIOR 2001). No caso dos portugueses que tomaram o Brasil por colônia encontraram civilizações aborígenes primitivas sem muitos traços de urbanização. Ainda segundo JUNIOR (2001) a colonização brasileira não se fez a partir de bases urbanas firmes pelo fato de não terem encontrado imediatamente mercadorias de fácil penetração na Europa apenas entrando no contexto econômico da Metrôpole portuguesa no século XVI a partir do ciclo da monocultura de açúcar.

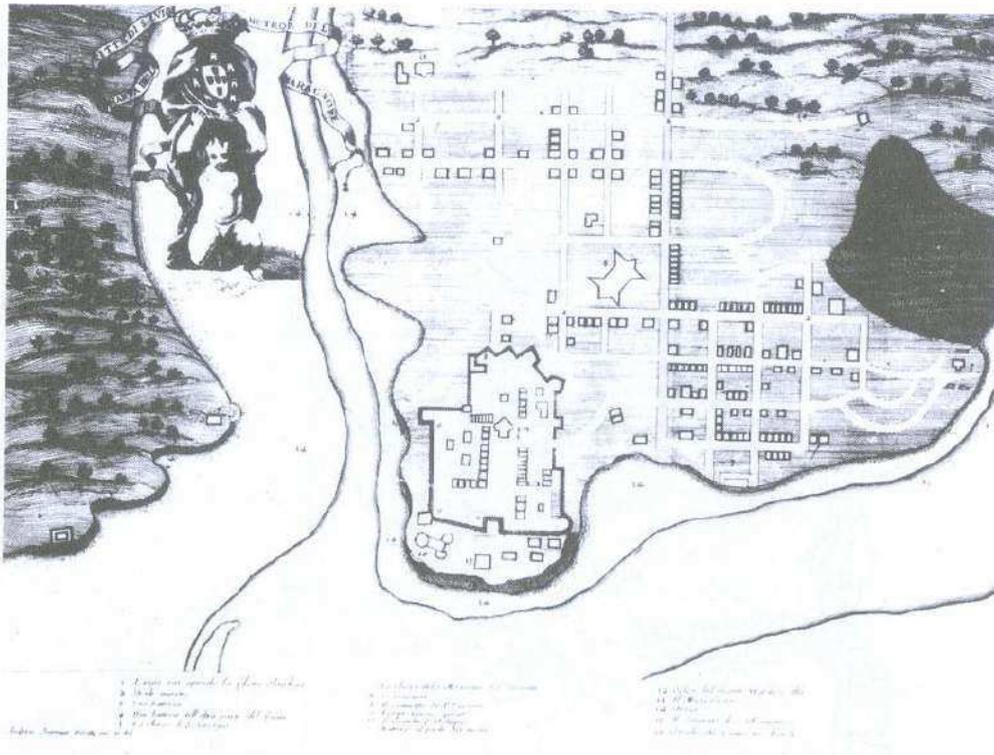
No século XVII com a intensidade do comércio aumentando acabou por formar uma pequena parcela de consumidores na colônia como afirma SINGER (1987 apud JUNIOR 2001) se antes predominava a visão de que as colônias seriam meras bases de exportação de produtos comercializáveis na Europa, agora vingava a idéia de que poderiam ser bases de consumo. Dessa forma se reforçam as estruturas urbanas existentes nos pontos de comércio, cidades como São Luís surgiram nesse período.

### **2.2.1 Origens da cidade de São Luís**

As primeiras presenças humanas na ilha de São Luís provavelmente de índios tupinambás e os fatos que realmente estimulou o povoamento dessa região foram a chegada de uma expedição francesa liderada pelo tenente-general Daniel de La Touche que estabeleceram na desembocadura dos principais rios da hidrografia maranhense uma fortaleza chamada de França Equinocial.(JUNIOR 2001)

Assim nasce a primeira aglomeração urbanizada em solo maranhense que foi combatida pelos portugueses que temiam perder o norte do estado. Então Jerônimo de Albuquerque liderando uma esquadra sobrepõem-se ao invasor e é eleito como primeiro governante das terras do Maranhão ficando encarregado de traçar as primeiras ruas em São Luís em 1616.

#### **TRAÇADO DE SÃO LUÍS A ÉPOCA DA INVASÃO HOLANDESA**



Fonte: JUNIOR (2001)

Os primeiros 150 anos foram pouco prósperos para a recém fundada cidade que só viria a ter um certo destaque quando em 1750 as medidas do Marquês de Pombal ministro do governo português foram instituídas em toda a colônia. Com a criação da Companhia do Grão-Pará e Maranhão a cidade se torna um grande pólo exportador de mercadorias agropecuárias capitaneados pelo arroz e algodão. Nessa época, segundo JUNIOR (2001) “São Luis sofre seu primeiro choque populacional. [...] Contudo esse forte impacto não permitiu à sede estruturar-se, obedecendo a um mínimo ordenamento urbanístico”.

O século XIX a riqueza da exportação algodoeira permitiu os primeiros esforços em no sentido de organizar a *urbes* da cidade principalmente no centro onde se concentrava a parcela mais rica da população, o que teve um efeito segregador. (SILVA, 1985 apud JUNIOR 2001). È neste período que surge a expressão “Atenas Brasileira” devido ao destaque de alguns intelectuais maranhenses principalmente no campo das letras. A cidade ganhou os códigos de posturas; construção de estradas ligando o bairro central e adjacências, continuação do Cais da Sagração, criação da Cia. de Águas de São Luis. Com a decadência, no final do século XIX, do ciclo do algodão o açúcar passou a ocupar o primeiro lugar.

TRAÇADO DE SÃO LUÍS 1884-1902





Planta São Luís 1912(BURNETT 2001)

Segundo MELO (1994 apud JUNIOR 2001) a eventual concorrência com os produtos provenientes do centro-sul, devido a uma distribuição mais integrada acabou por falir as últimas indústrias que ainda permaneciam em São Luís por volta de 1960. O esforço por integrar a cidade ao resto do país para contribuir no escoamento da produção provou ser uma faca de dois gumes, pois também favorecia a entrada de produção externa, deixando a capital predominantemente como centro administrativo. Para ratificar esse fato que em 1967, da população que exercia uma atividade remunerada 40% dela trabalhavam para o governo, 17,5% ao setor secundário e 23,5% ao comércio(BNB 1968 apud JUNIOR 2001).

Entre a fase 1960-1970 houve um aumento na taxa populacional significativa, ocasionado principalmente devido a migração de pessoas do interior, o que serviu pra aumentar a os problemas do quadro social da cidade que não conseguiu incorporar satisfatoriamente a força de trabalho surgida. Nesta medida vão se adensando os seguinte bairros: Liberdade, Monte Castelo, Apeadouro, Fátima, Alemanha, João Paulo, Caratatiua., Jorda e Sacavém .(JUNIOR 2001) È nesse contexto que surge uma obra que resultaria na expansão das fronteiras urbanísticas definindo uma nova forma de ocupação do espaço de São Luís, rompendo a fronteiras naturais do rios, a ponte do José Sarney. A ponte que foi a segunda construída sobre o rio Anil foi o principal canalizador para a ocupação da área ao norte do centro da

cidade (São Francisco, Renascença, Calhau, Ponta D'Areia, São Marcos, Olho D'Água) que é conseqüente objeto de estudo deste trabalho através do traçado da Av.Colares Moreira no trecho entre o retorno do São Francisco e o retorno da PM.

**QUADRO SINÓPTICO QUE TRADUZ A EVOLUÇÃO DA CIDADE DE SÃO LUÍS  
AO LONGO DE 379 ANOS: 1612 A 1991. (JUNIOR 2001)**

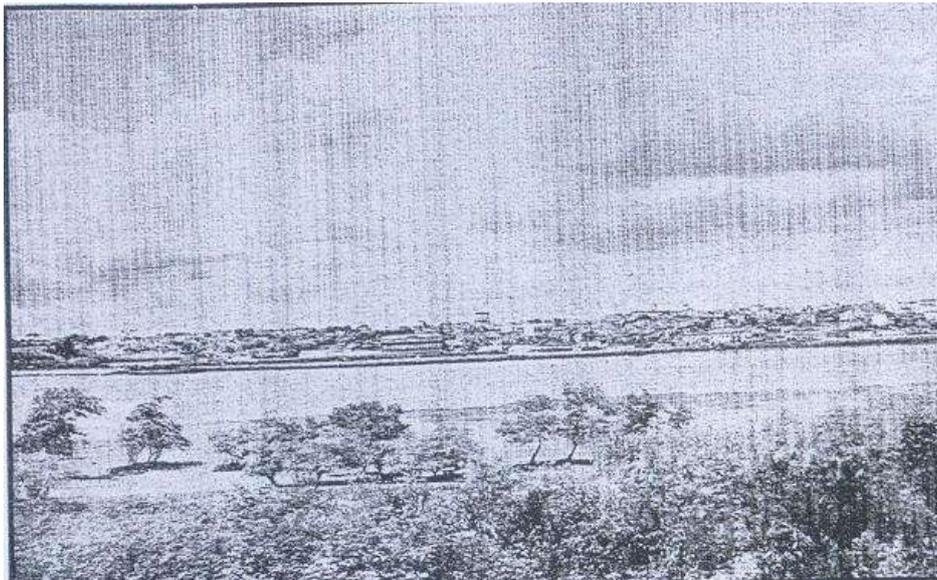
1612 A 1755	Uma cidade sem punjança econômica, exercendo função mais de caráter político, destacando-se, neste período, a Revolta de Bequimão, em 1682, que pôs em conflito os poderosos até então: a Igreja, o poder público constituído e os lavradores, latifundiários sem eufemismo. Base de penetração da metrópole no hinterland maranhense
1755 A 1820	São Luís adquire contornos urbanos mais arrojados. Surgem os casarões azulejados. O comércio avulta. É seu primeiro grande surto urbanístico, calcado no boom econômico algodoeiro regional.
1820 A 1880	A cidade condiciona-se ao comportamento da economia regional em que está inserida. Salvos fatos conjunturais expressivos, a cidade permanece provinciana apesar do surgimento da imprensa (década de 1820), da Biblioteca Pública(1829), do Liceu Maranhense(1838), de bancos nas décadas de 1850/60, da elevação da produção açucareira na Província do Maranhão nos decênios 1860/70 e do aumento da produção em decorrência da Guerra Civil Norte-Americana.
1880 A 1900	Tentativa de industrialização mas o parque têxtil , emblema de uma modernização buscada, não prosperou. A cidade não alterou substancialmente suas funções econômicas. A Praia Grande continuaria a conter limites urbanos da cidade.
1900-1970	Um longo sono estagnante. Demograficamente, expande-se, mas a um ritmo inferior ao de outras capitais brasileiras. No Centro-Sul, destaque para o Rio de Janeiro, Belo Horizonte, São Paulo e sua vasta zona tributária, Porto Alegre, Curitiba, Volta Redonda, Niterói etc. No Nordeste : Recife, Fortaleza e Salvador se tornam grande centros urbanos regionais. No Norte: Belém.
1970-1991	Uma esperança surge. O sonho de uma São Luís industrial seria mais uma vez embalado. Nova onda de crescimento populacional. São Luís estava flagrantemente inchada, agora com hotéis 5 estrelas, lojas de departamento, ALUMAR, Cia Vale do Rio Doce, porto do Itaqui, enobrecimento da zona litorânea e ereção de prédios em fino contraste com os velhos casarões azulejados, e hoje decadentes, que ajudaram a receber o título de 4ª cidade mais importante do Brasil no século XIX

### 3. EXPANSÃO URBANA NOVA DE SÃO LUÍS (1970-2006)

#### 3.1 Plano De Expansão Da Cidade De São Luís (1958) e construção da ponte do São Francisco(1970)

A região ao norte do Centro conhecida como ponta do São Francisco já apresentava pequenos assentamentos de comunidades pesqueiras, segundo BARROS (2001) “ havia um fluxo de canos indo e vindo mercadorias. O moradores chamavam esse percurso de travessias. As travessias representavam o acesso dessa população a uma série de produtos. Elas eram a ligação com o moderno, presente no outro lado..” O primeiro a pensar na expansão de São Luís seguindo uma necessidade latente foi o engenheiro Rui Mesquista, em 1950 , então diretor do Departamento de Estradas e Rodagens onde aponta a necessidade de uma ponte no “Plano Rodoviário de São Luís” para desafogar o centro e possibilitasse uma maior circulação de veículos. (BARROS, 2001)

#### VISTA DA PONTA DO SÃO FRANCISCO PARA O CENTRO



Fonte: JORGE 1950

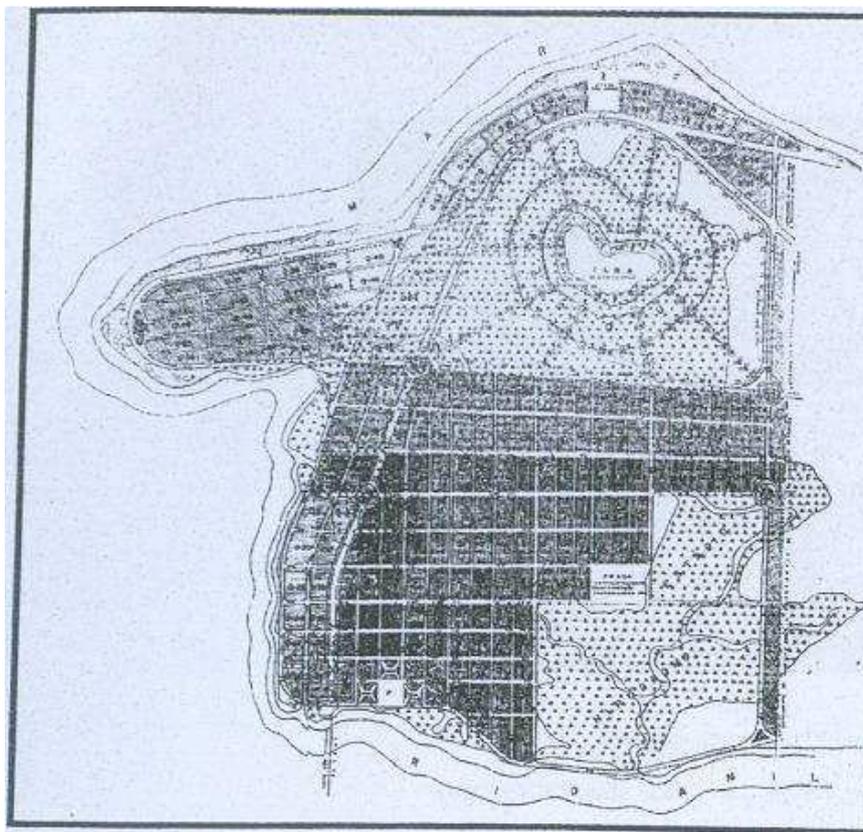
As projeções de Mesquita e outras que foram surgindo com o tempo foram depois reunidas em um documento chamado de “Plano de Expansão da cidade de São Luís” dando indicações como seria a expansão organizada da cidade que serviu como referência básica para as futuras intervenções urbanas como a ponte José Sarney.

O crescimento de São Luís sempre caótico lento e com uma forte tendência a desenvolver das “partes altas para as baixas” seguindo as águas da fronteira natural do rio Anil o que facilitou o estabelecimento de “mocambos” que causam o “crescimento da cidade em um só sentido através de uma faixa estreita, devido á limitação da área pelos rios Anil e Bacanga.”(Mesquita 1958 apud BARROS 2001)

Das opções que se dispunham crescer verticalmente ou horizontalmente a primeira foi desfavorecida por se acreditar que causaria desvalorização dos imóveis, confusões, congestionamento e insegurança por isso se adotou o crescimento por expansão. Também eram previstas nesse mesmo plano importantes eixos de ligação dentre eles podemos destacar av. ponta de São Francisco- São Marcos- Tirirical, av. Litorânea: Forte da Ponta da Areia- Limite com o Município de Ribamar. Todas obras que seriam iniciadas anos depois de seu planejamento.

O “Plano De Expansão Da Cidade De São Luís” não se limitara à indicação de pontes e avenidas, pois ele concebeu de certa forma a ocupação da área entre o rio Anil e o mar. Esta nova área da cidade seria auto-suficiente em relação as demais. Mesquita utilizou-se de características urbanas modernistas para elaborar essa espaço , exemplificando a racionalização dos espaços em princípios básicos que a cidade deveria oferecer de acordo com a Carta de Atenas<sup>1</sup> que são: trabalho, habitação, recreação e circulação.

#### DETALHE DO PLANO DE EXPANSÃO DA CIDADE DE SÃO LUÍS



(Fonte: Mesquita 1958)

<sup>1</sup> A Carta de Atenas foi um manifesto elaborado em 1933 pelo 4º Congresso Internacional de Arquitetura Modernista, contendo os princípios básicos da arquitetura modernista.

“Ao examinarmos a planta para a ocupação desta área temos a impressão de estarmos diante de um enorme tabuleiro de xadrez, milimetricamente dividido. Houve a preocupação em determinar todas as metragens e a localização exata de tudo.[...] Logo paralelo à entrada, paralelo à cabeceira da ponte, ficaria a Praça dos três Poderes, cercada por três edifícios(cada um possuindo 10 pavimentos), sedes respectivamente, do Executivo, do Legislativo e do Judiciário. Do lado direito, à margem do rio Anil um espaço para o estádio e o hipódromo, assim como a zona residencial de terceira classe. No meio do tabuleiro, o centro social administrativo. Nas áreas próximas ao mar, as zonas residenciais de luxo e primeira classe. Ao redor da Lagoa da Jansen, um parque cercado por uma ciclovia. Do lado esquerdo à ponte, as zonas residencial e comercial. Paralelo à avenida principal, os teatros, os cinemas e bancos” (BARROS 2001 pág 63)

Em 1958 Rui Mesquita afirmou que o plano de expansão de São Luís seria concluído em 5 anos, mas tal realidade somente foi concretizada anos depois em 1970 com a construção da ponte do São

Francisco. Apesar de não ser a primeira a atravessar o rio Anil havia uma necessidade segundo TORRES(1998, apud BARROS 2001, pág 66):

“Havia uma necessidade de uma ponte que desse acesso mais fácil , aí foi construída a ponte do São Francisco (que começou a desenvolver logo em seguida ) porque o Caratatiua ele até hoje pega uma parte do mangue e São Francisco não , quer dizer ao atravessar a ponte já era um terreno que tinha condições de fazer construções, então começaram logo as residências os prédios”

O contexto sócio-econômico que se concluiu a ponte no auge do desenvolvimentismo, proposta econômica implantada no Brasil pelo regime militar explica a visão de que a ponte era um sinal da modernidade implantada na cidade de São Luís. José Sarney era governador nessa época e as mudanças urbanas estão associadas a sua atuação. (BARROS 2001)

INAUGURAÇÃO DA PONTE DO SÃO FRANCISCO REUNE CENTENAS DE POPULARES:



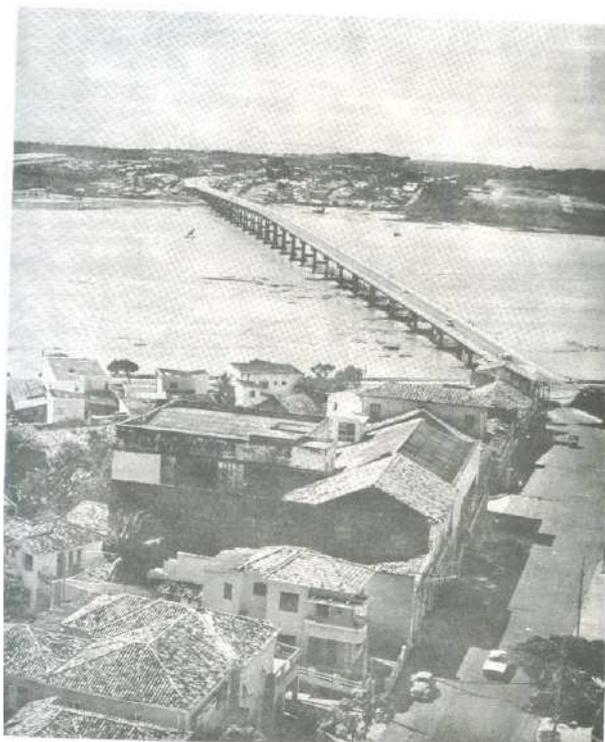
Fonte:Imparcial 14 de janeiro de 1970

O Maranhão passava por um novo surto de industrialização com a descoberta de uma nova jazida de minério de ferro em Carajás, surgiram especulações da implantação de um complexo industrial em São Luís. O porto do Itaqui a barragem do Bacanga são obras importantes desse período que ressaltam a importância desse sonho desenvolvimentista e de como ele influenciara o pensamento da época sempre remetendo as indicações de Mesquita quanto a posição dos equipamentos urbanos. Todos se questionaram como a cidade reagiria a esse novo surto de industrialização e mudanças.

### **3.2 Plano Diretor de 1977**

Em 1974 a prefeitura de São Luís encomendou ao arquiteto Wit-Olaf Prochnick, para preparar o espaço geográfico para o impacto do projeto Carajás e o do Porto de Itaqui. O plano pretendia “evitar a degradação urbanística, humana e ecológica da Ilha de São Luís em um futuro próximo, e num rápido e irreversível processo como ocorreu em várias regiões do Brasil diante das perspectivas ora apresentadas a São Luís” ( MARANHÃO, 1977 apud BARROS 2001 pag 70)

#### VISITA DO SÃO FRANCISCO ANTES DA ELABORAÇÃO DO PLANO



Fonte: Plano diretor de São Luís 1977

No tocante a área estudada o plano previa que se estabelecesse novo bairro residencial que seria chamado de São Francisco. O plano esperava que a expansão se desse de forma mais intensa nas zonas industriais ou com ligação ao porto do Itaquí como o Bacanga ressaltando o otimismo em relação a industrialização de São Luís.

Dentro da metodologia apresentada o plano trabalhou com a seguinte projeção de população para São Luís:

**1970- 265. 486 habitantes**

**1975- 342.074 habitantes**

**1980- 688.034 habitantes**

**1985- 1.212.551 habitantes**

**1990- 1.718.635 habitantes**

As projeções se mostraram por demais otimistas e não sendo alcançadas nem 20 anos após a conclusão do documento. Em linhas gerais o plano previa para área estudada neste trabalho as seguintes diretrizes:

**Expectativas de crescimento da população:** previa que o bairro cresceria de forma lentamente no terceiro decênio apenas 3%. Indo de 8.348 hab. para 10.800.

**Quanto a renda:** Classifica o bairro São Francisco como sendo para população de renda média.

**CB-** Zona de Centro do bairro do São Francisco, localizada após a cabeceira da ponte do São Francisco( atualmente Av. Marechal Castelo Branco) sendo o principal pólo de empregos e comércios

**Quanto a forma de ocupação:** estabelecia o bairro como sendo ZR2 (zona residencial 2) cercado por duas ZE( zonas especiais que possuem algum interesse paisagístico)

Características da ZR2 segundo o plano de 1977:

-usos:

a)adequados: Residencial Unifamiliar (uma unidade residencial por lote)

b)tolerados: Culto Religioso, Estabelecimento de ensino, Clube recreativo e associações comunitárias, Hotel, Restaurante, instalação de Serviços de Natureza coletiva (polícia, bombeiros etc.),

Multifamiliar, Comércio de vizinhança aquele utilizado pelos próprios moradores, Hospital Clínica Médica e Casa de Saúde.

- parcelamentos:

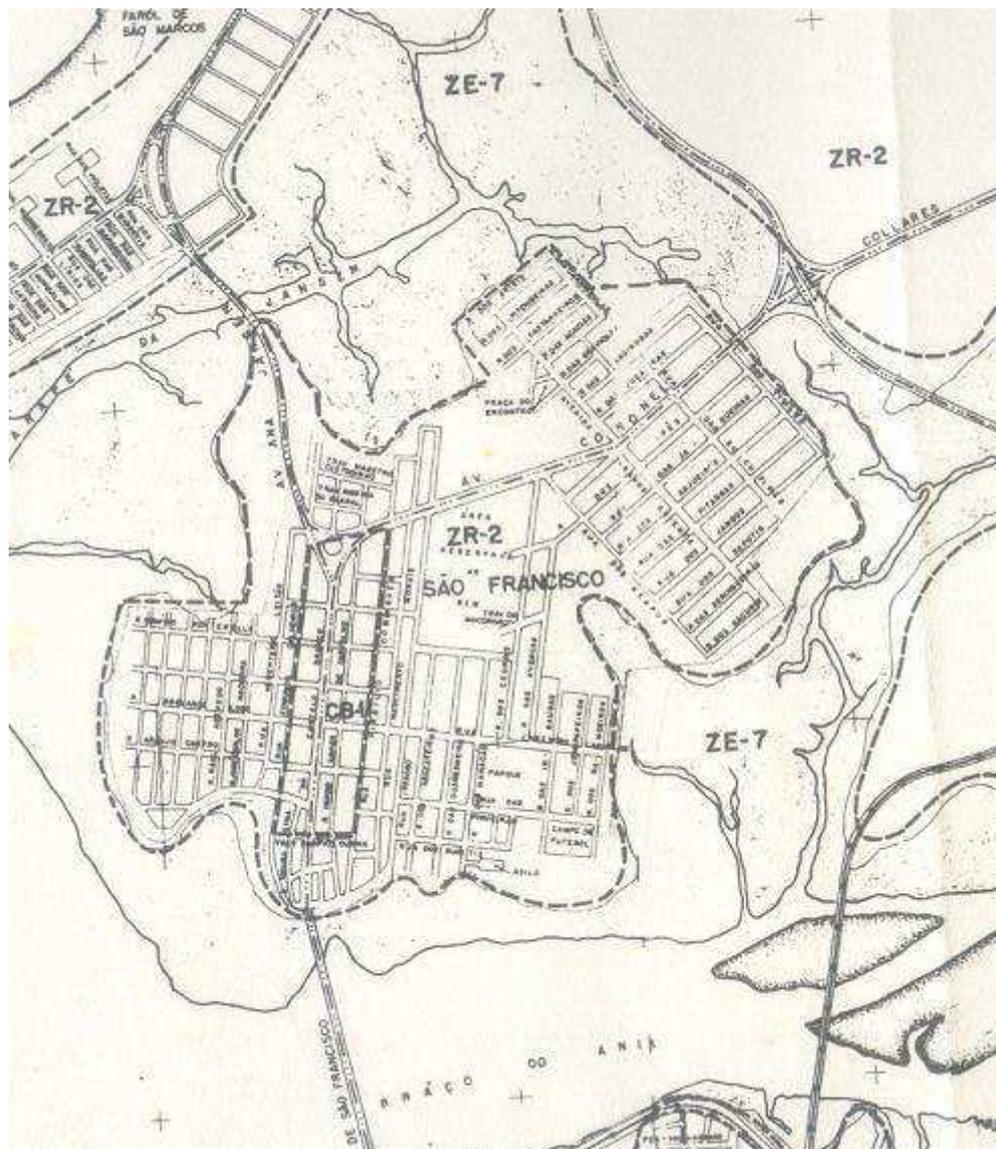
- a) área mínima de lote 300m<sup>2</sup>
- b) testada mínima igual a 12,5m ;
- c) área mínima destinada aos arruamentos igual a 33% da área total do loteamento;
- d) área mínima pra recreação igual a 6% da área total do loteamento;

-ocupação dos lotes:

- a) área total máxima da edificação igual a 80% da área do terreno;
- b) área mínima livre no lote igual a 50% da área total máxima da edificação;
- c) afastamento frontal mínimo igual a 5m;

Apesar de prever um crescimento pequeno e uniforme para essa nova área o pode-se ver que o plano já vislumbrava o adensamento dessa área como futura opção para os moradores dessa zona, tal abertura permitiu posteriormente o grande crescimento verticalizado mesmo com a circulação sendo projetada para receber residências unifamiliares acarretando uma possível sobrecarga futura. A situação de crescimento verticalizado nessa zona foi consolidada com o Plano diretor de 1992. Nota-se pelo mapa abaixo a existência ainda de uma grande área reservada a um grande terminal rodoviário nunca efetivado.

DETALHE PLANO DIRETOR DE SÃO LUIS 1977

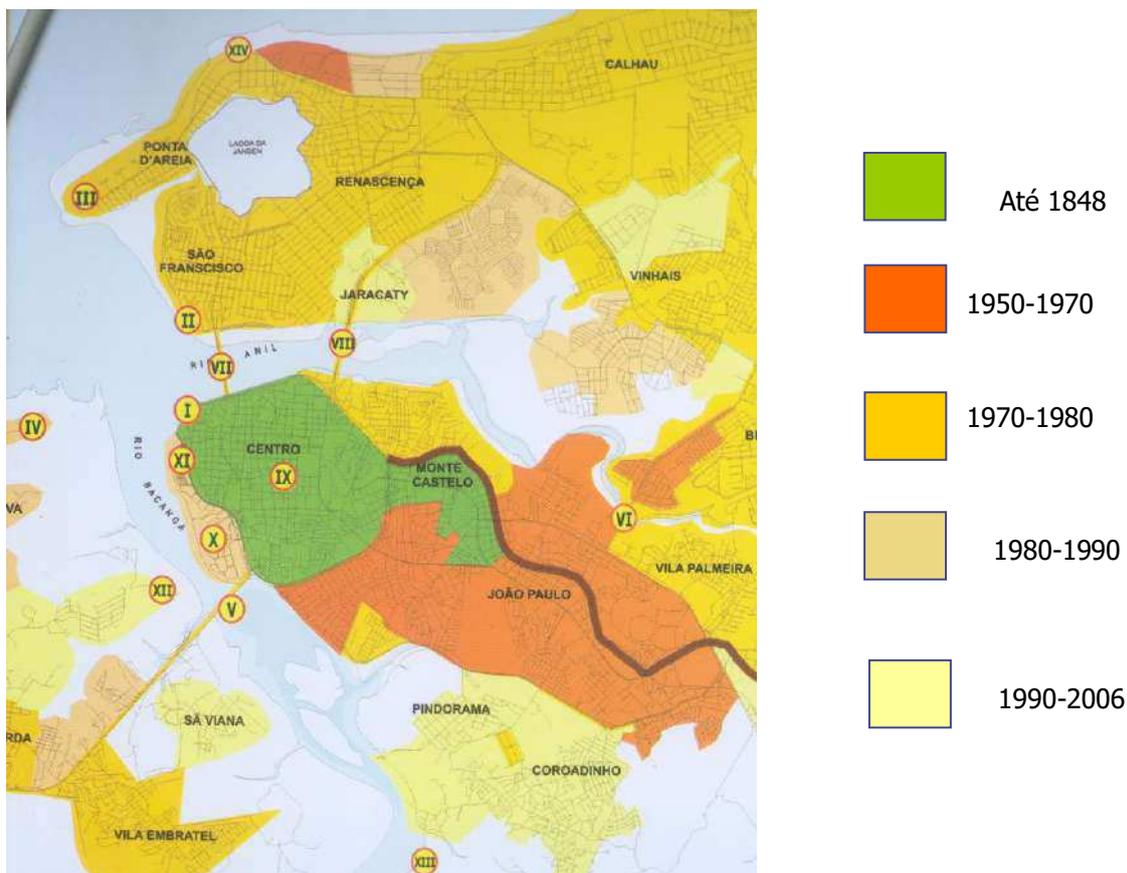


Fonte: Plano Diretor de São Luís 1977

### 3.3 Expansão efetuada, plano diretor de 1992 e situação atual(2006)

No final da década de 70 houve uma intensificação do êxodo rural no Maranhão. A existência de rodovias implantadas pelo governo facilitou esse acesso das populações interioranas aos núcleos urbanos. Houve um grande aumento das periferias e mesmo com os conjuntos residenciais financiados pelo BNH como a COHAMA, COHAB, COHASERMA, COHAFUMA e COHATRAC a penetração de ocupações irregulares e precárias em toda a ilha de São Luís.(BARROS 2001)

### QUADRO RESUMO DA EXPANSÃO DE SÃO LUÍS



Fonte: São Luís uma leitura da cidade 2006

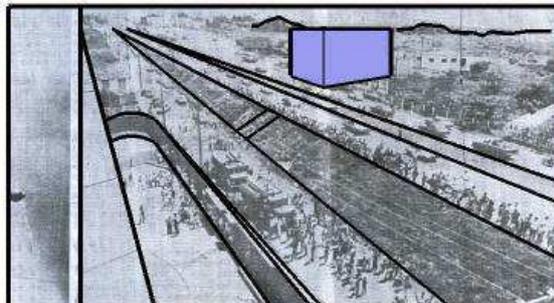
Um bom exemplo dessa ocupação é em 1980 quando surge a Ilhinha uma zona de palafitas bem próximo da av. Marechal Castelo Branco e ao redor da lagoa da Jansen foi formado um anel de moradores de baixa renda em casas precárias. A ocupação de uma mesma área por uma população tão diferenciada mostra o quanto cada grupo é segregado do outro não frequentando os mesmos espaços vivendo como se não pertencessem à mesma realidade.

As mudanças na paisagem da via ao longo dos anos em contraponto a situação atual (constatação início da ocupação lenta ainda com muitos pontos vazios ao longo do percurso):

### Vista da av. Colares Moreira da sacada do Leblon



Fonte: Jornal Estado do Maranhão 23 de maio de 1986



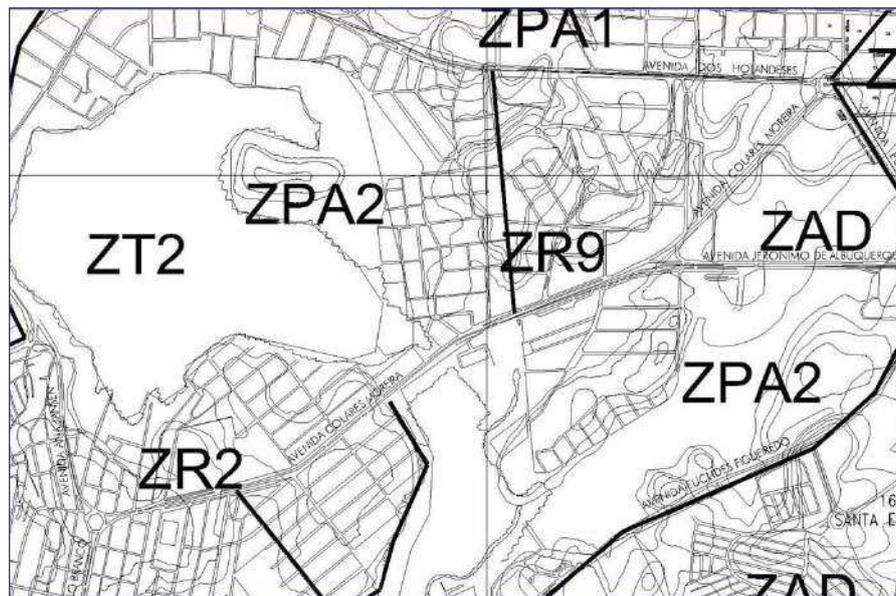
Desenho sobreposto à foto ressaltando os elementos da via e os marcos da paisagem



Fonte: Filgueiras (2006)

A década de 90 conseqüentemente, após a suspensão de investimentos privados para a moradia, caracteriza pela consolidação dos pólos de alta e baixa renda (BURNETT 2001). Em 1992 um novo plano diretor é instituído vigente até o ano corrente(2006) o documento faz várias extensões às proposições incluídas no plano de 1977 e encontramos para essa área as seguintes normatizações:

1) Quanto a zonificação:a área engloba 4 tipos de zonas ZPA2(Zona de proteção ambiental pegando o entorno da lagoa e a zona de mananciais a sudeste) , ZR2 Zona Residencial), ZR9 e a ZAD(Zona Administrativa pertencente ao estado). Confira no mapa abaixo:



a) Características da ZR2 segundo plano diretor de 1992:

-usos: residencial unifamiliar(1 unidade habitacional), multifamiliar (mais de 1 unidade habitacional), comércio eventual(lanchonetes, bar,armarinhos etc.),comércio de consumo no local/diversões(casa de café, choparia etc.), comércio local(artigos de vestuário, artigos esportivos e recreativos), comércio setorial(acabamentos para construção,adubos e outros materiais agrícolas, etc.), serviços de estúdios e oficinas,serviços de diversões,serviços de hospedagem,serviços sócio-culturais,serviços de educação,serviços de âmbito local,serviços pessoais e domiciliares,serviços de escritório, negócio,serviços pessoais e de saúde,serviço de educação,serviços sócio-culturais,serviços de hospedagem, serviços de diversões,serviços de estúdio, laboratórios e oficinas técnicas,oficinas de conservação, manutenção, limpeza, reparos, condicionamento,serviços de aluguel, distribuição e guarda de bens móveis,motéis e similares, instituição local ,educação ,lazer e cultura, saúde ,assistência social,comunicação,instituições diversificadas, educação ,lazer e cultura, saúde, assistência social ,culto ,administração de serviços públicos,transporte e comunicação,

indústrias não incômodas até 500m<sup>2</sup>(Materiais de comunicação,Artigos de material plástico etc.)

-ocupação:

- Área Total Máxima de Edificação (ATME) igual a 210% (duzentos e dez por cento) da área do terreno.
- Área mínima do lote de 300 m<sup>2</sup>;
- Área Livre Mínima do Lote (ALML) igual a 40% (quarenta por cento) da área do terreno, exceto para a ZR2 - Ponta d'Areia, que é de 50% (cinquenta por cento).
- Afastamento mínimo igual a 4,00m (quatro metros) para edificações de até 04 (quatro) pavimentos e igual a 6,00 (seis metros) para as demais.
- Gabarito máximo permitido de 08 (oito) pavimentos.

b) Características da ZR9 segundo plano diretor de 1992:

-usos: residencial unifamiliar(1 unidade habitacional),multifamiliar (mais de 1 unidade habitacional), comércio eventual(lanchonetes, bar,armarinhos etc.),comércio de consumo no local/diversões(casa de café, choparia etc.), comércio local(artigos de vestuário, artigos esportivos e recreativos), serviços de estúdios e oficinas,serviços de diversões, serviços de hospedagem, serviços sócio-culturais, serviços de educação,serviços de âmbito local,serviços pessoais e domiciliares, serviços de escritório e negócio,serviço de educação, serviços sócio-culturais, serviços de hospedagem, serviços de diversões,serviços de estúdio, laboratórios e oficinas técnicas,educação,lazer e cultura,saúde,culto,assistência social,comunicação,instituições

diversificadas, educação, lazer e cultura, saúde, assistência social, culto, administração de serviços públicos, transporte e comunicação.

-ocupação:

- Área mínima do lote igual a 450m<sup>2</sup>;
- Área Total Máxima de Edificações (ATME) igual a 210% (duzentos e dez por cento) da área do terreno.
- Testada Mínima do Lote de 15 m;
- Área Livre Mínima do Lote (ALML) igual a 40% (quarenta por cento) da área do terreno para edificações unifamiliares e 50% (cinquenta por cento) para as demais.
- Afastamento frontal mínimo igual a 5,00m (cinco metros) para edificações de até 4 (quatro) pavimentos igual a 8,00m (oito metros) para as demais.
- Gabarito máximo permitido de 10 (dez) pavimentos.

Pode-se perceber claramente a partir dessa legislação o favorecimento dessa área como propícia ao adensamento verticalizado, processo que já havia sido iniciado decorrendo na conjuntura atual e favorecendo o investimento imobiliário. Há de resaltar a presença de operações urbanas que permitem a elevação desse gabarito até 15 pavimento tendo em vista uma obra que a prefeitura aponte como sendo de melhoria da urbes.

2) Hierarquia viária: Com a faixa da área “non edificandi”, igual a 30,00m (trinta metros). A Colares Moreira é classificada como via primária<sup>2</sup>, abaixo um mapa com a classificação da mesma e sua contextualização dentro da cidade de São Luís:

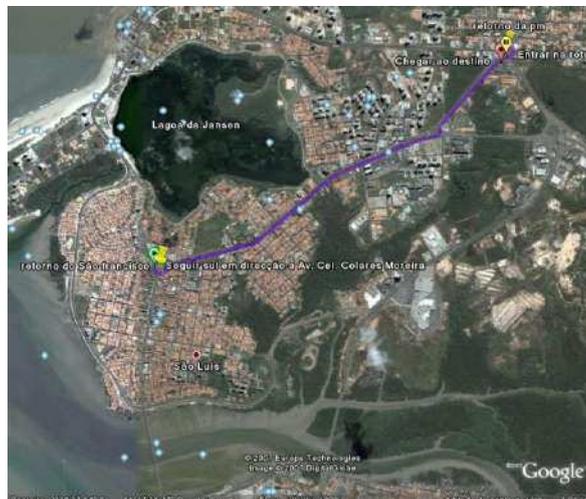
<sup>2</sup>VIA PRIMÁRIA - Também denominada como via arterial ou preferencial, é aquela destinada a circulação de veículos entre áreas distantes, com acesso à áreas lindeiras, devidamente controladas.



- Via primária
- Via Secundária
- Via Coletora

Fonte: São Luis uma leitura da cidade 2006

Foto Aérea da Av. Colares Moreira



Fonte: Google earth( 2007)

PANERI(2006 pág 78) em seus estudos acerca da análise urbana classifica o tecido urbano em três conjuntos: “redes de vias, que seriam a formas de circulação no tecido, os parcelamentos fundiários , que são as formas que esse tecido é dividido e finalmente as edificações, como são ocupadas propriamente esses espaços dentro do

tecido.” A análise do tecido urbano é feita pela identificação de cada um desses conjuntos.

Dessa forma temos nesse grande eixo rodoviário, que consiste no espaço público organiza e conduz a ocupação de lotes pequenos e regulares ao longo de suas margens direita e esquerda. Podemos perceber como a ocupação segue uma lógica geométrica principalmente nos assentamentos anteriores a 1980, mudando de forma no final dessa década com a implantação de um grande pólo de atração comercial. Calçado no modelo norte-americano, inclusive na sua tipologia térrea de galerias, onde: “as cidades-novas onde tudo era corretamente planejado para o nosso conforto, as migrações das grandes empresas para a maior eficácia de sua atuação e de sua imagem, e a nova forma de comprar dos shopping-centers” (DEL RIO 1990 pág. 20)

Desde o início da sua concepção a zona nova de ocupação, que compreende a av colares Moreira, foi baseada em princípios modernistas, contrapondo a urbanização tradicional do centro, cuja caracterização espacial que pode ser resumida na seguinte tabela:

FATORES	CATEGORIAS ESPACIAIS	URBANIZAÇÃO MODERNISTA
SOLO URBANO	Forma de Expansão	Pela implantação de novos pólos, desconectados do núcleo urbano original, a eles ligados através de grandes vias de circulação veicular.
	Ocupação do Solo	Ocupação da edificação no centro do lote, com áreas livres em volta. Gabarito diversificado pela variação das exigências municipais, com perfis diferenciados.
	Uso do Solo	Setorizado, conforme o critério da zonificação das funções – moradia, trabalho, lazer – dispersas pelo território segundo suas necessidades.
	Parcelamento do Solo.	Lotes pré-dimensionados pelos empreendimentos imobiliários, com mesmo padrão nas quadras de cada zona, para atender as mesmas funções.
ESPAÇO URBANO	Espaços Públicos	Vias dimensionadas para os veículos, com imagem de espaço aberto. Parques e áreas verdes de grandes dimensões, todos desconectadas das edificações.
	Espaços Privados	Localizados na parte posterior dos lotes, conectados aos espaços semi-públicos, utilizados como áreas de lazer de uso coletivo.
	Espaços Semi-públicos.	Presença disseminada, pela exigência de recuos e afastamentos. Utilizados como jardins, áreas de estacionamento ou de lazer.

O EDIFICADO	Edificações Públicas	Isoladas das vias de circulação e acesso, através dos recuos e afastamentos, com o mesmo tratamento das edificações privadas, perdem condição de monumentos.
	Edificações Privadas	Isoladas das vias de circulação e acesso, através dos recuos e afastamentos. Utilização de pilotis, reforçando desconexão das vias e aumenta privacidade.
	Edificações Semi-privadas.	Isoladas das vias de circulação e acesso, através de recuos que são usados como estacionamentos. Ocupação dos usos comerciais e serviços no térreo.

Fonte: BURNETT( 2001)

Todas essas características podem ser encontradas ao longo da Av. Colares Moreira podemos também analisar a forma de crescimento que essa área apresentou, segundo PANERAI(2006 pag.55): “Ao revelar os pontos fixos de transformações anteriores, o estudo do crescimento permite determinar aquelas lógicas inscritas profundamente no território que esclarecem as razões de ser do assentamento atual.”

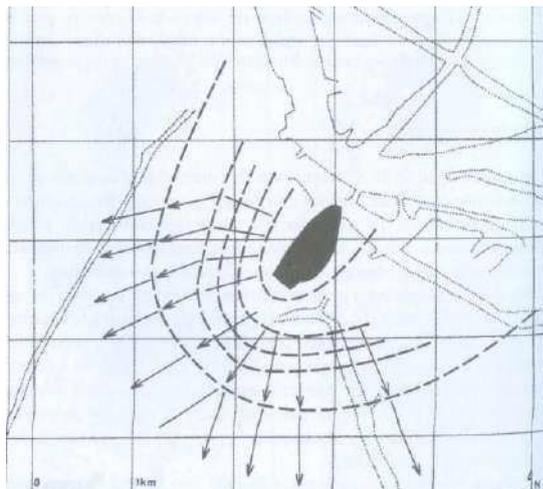
O PANERAI(2006) ainda classifica a forma de crescimento do ponto de vista espacial em:

a) Crescimento Contínuo -caracteriza-se pelo fato de que, a cada estágio do processo, as extensões se fazem pelo prolongamento direto de porções urbanas já construídas.

b) Crescimento Descontínuo-apresenta-se como uma ocupação mais aberta do território, a qual preserva rupturas naturais ou agrícolas entre as partes antigas e as novas extensões permitindo assim a eclosão da aglomeração.

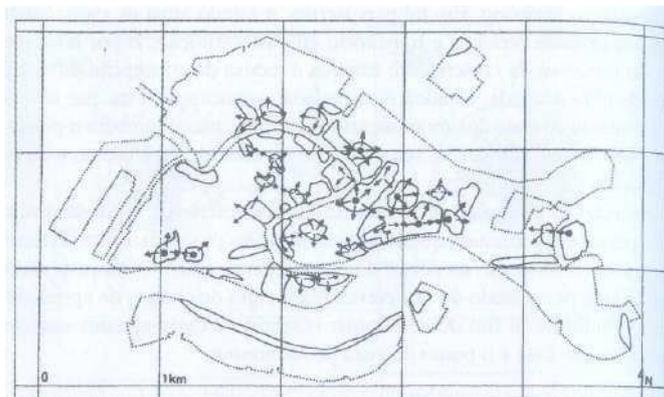
Exemplificando:

Crescimento Contínuo



Fonte: Panerai 2006.

### Crescimento Descontínuo



Fonte: Panerai 2006.

No tocante a crescimento PANERAI(2006) ainda afirma que o crescimento pode ser regulado de duas maneiras, por pólos que organizam conduzem a expansão ou aqueles que a impedem (barreiras e limites) e a existência de linhas de crescimento que seria a direção onde esse crescimento ocorre então na av. Colares Moreira temos:



- Linhas de crescimento
- Barreiras do crescimento limites

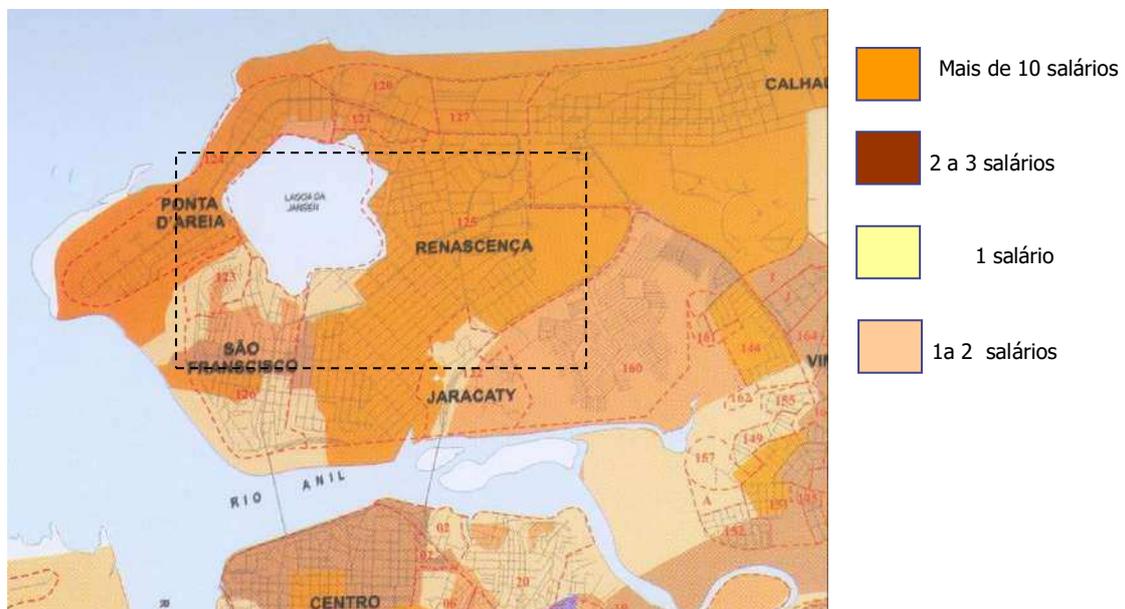
Pode-se assim perceber que inicialmente o crescimento apresentado nessa via era contínuo e linear, porém em algum momento da expansão tal crescimento se modifica tornando-se descontínuo e abrindo espaço para grandes vazios na malha urbana. Segundo Ribeiro 1999 apud BURNETT, 2001 pág. 83) em meados da década de 80, a implantação do primeiro shopping-center da cidade, no bairro do Renascença II, cujo sucesso comercial provocaria a primeira concentração residencial verticalizada e mudaria os rumos e os ritmos da urbanização ludovicense. A verticalização demasiada, impulsionada pelo interesses imobiliários que buscaram dar opções cada vez mais cômodas aos seus clientes numa busca por uma localização com infra-estrutura e longe dos congestionamentos modelo que foi adotado por toda São Luís resultaria numa fratura da urbanização.

Dissertar acerca da expansão urbana sem tocar na população é certamente resultaria numa análise falha. Segundo VILLAÇA (2001 pág. 12) “A estrutura territorial é socialmente produzida e ao mesmo tempo reage sobre o social”. O que resulta na

segregação sócio-espacial, já comentada então como essa região sempre foi planejada para uma classe com uma renda média e muitas vezes alta é de se esperar que o perfil demográfico de seus habitantes apresente características desse tipo de população corroborando o seu planejamento e ratificando a compra do sonho de viver na modernidade por essa burguesia.

Características do perfil demográfico:

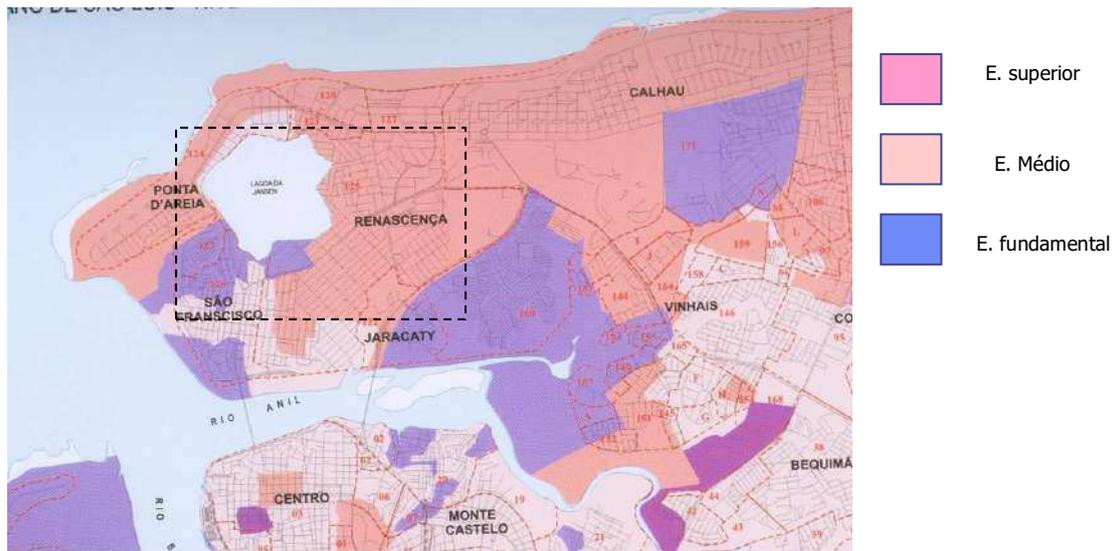
-Alto Rendimento Mensal:



Fonte: São Luís uma leitura da cidade 2006

Pode-se vislumbrar a grande concentração de renda possuída pelos habitantes dessa área em comparação ao resto da população da cidade e há de ressaltar também as pequenas faixas de baixa renda entranhadas fisicamente nessa realidade

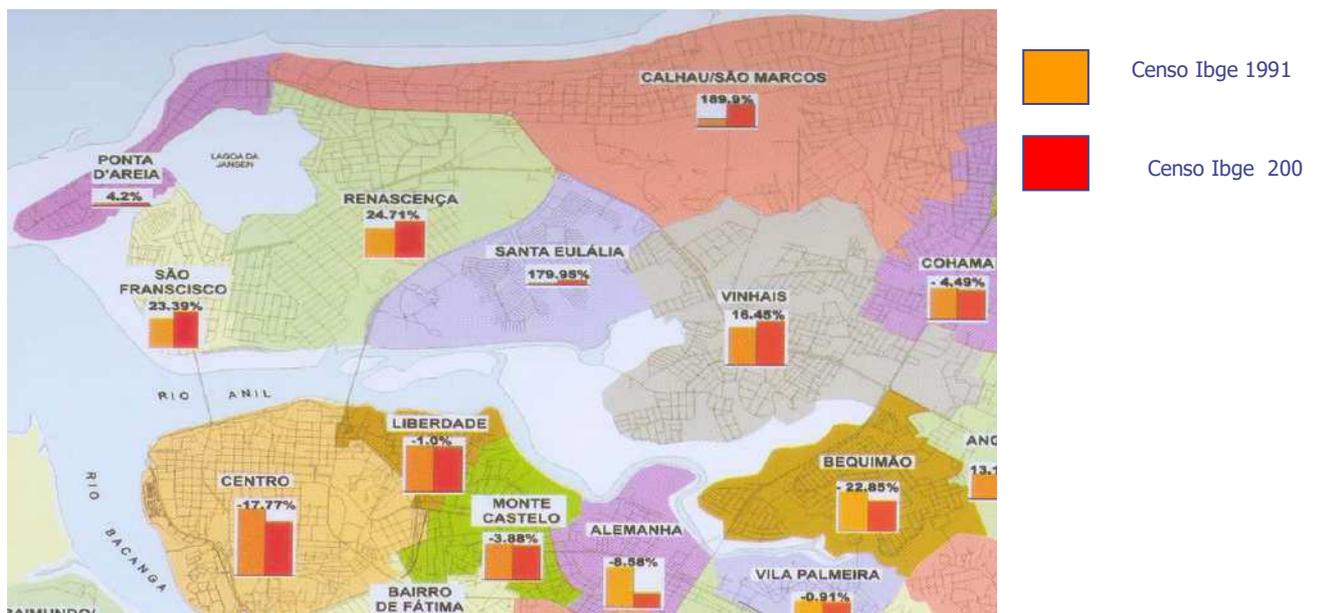
-Alto Nível de escolaridade



Fonte: São Luís uma leitura da cidade 2006

Nesse mapa constata-se a presença em grande parte do território com o ensino superior completo deixando claro que houve uma relação entre a população que ocupou esse espaço sua renda e seu nível de escolaridade.

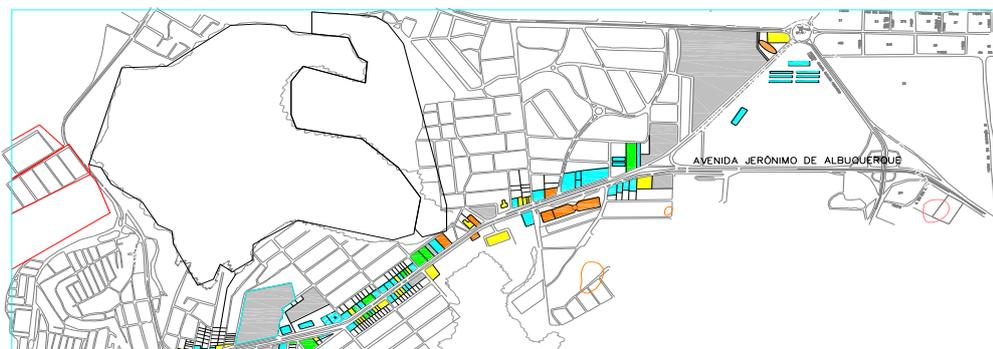
O mapa a seguir mostra o crescimento populacional da região estudada em comparação ao censo de 1991 apresentando um crescimento de 25% o que em comparação ao resto da cidade pode ser considerado moderado mostra também que a área ainda possui poder atrativo.



Fonte: São Luís uma leitura da cidade 2006



-Quanto ao uso



■ Serviço ■ Residencial ■ Comércio ■ Vazio ■ Misto

Nota-se pelo mapa uma leve predominância do setor de serviços que supera o setor de comércio indicando a vocação da região, além de ter pouquíssimas residências em seu entorno.

-Quanto ao gabarito:



Situação quanto ao gabarito

■ Térreo ■ 2 pav. ■ 3-5 pav. ■ Mais de 5 pav.

Ao longo da avenida não se constata um grande adensamento com muitos prédios e mesmo em uma área considerada nobre e cara possui ainda muitos vazios no tecido urbano.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A área de estudo desde o princípio nasceu como instrumento da segregação sócio-espacial, da classe dominante por isso a migração de equipamentos urbanos e estruturas econômicas relevantes a importância dessa área, assim como seu valor dentro cultural dentro da sociedade ludovicense simbolizando o novo, o moderno, tem sempre estado em discussões quando se pensa na expansão da cidade. Agora com as discussões a respeito do plano diretor em 2006 que , agora conta com a maior grau de participação da sociedade, de acordo com o estatuto da cidade, se pense numa forma de uniformizar, integrar não apenas os lotes ociosos do tecido urbano que dão a impressão de um bairro inacabado, mas também contemplar todos aqueles habitantes que foram excluídos desse processo de desenvolvimento que ocorreu nessa área nesses 36 anos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARROS, Valdenira. **Imagens do Moderno em São Luís**. São Luís, UNIGRAF, 2001.

BURNETT, Frederico Lago Carlos. **Além do Rio Anil: Urbanização e desenvolvimento sustentável** estudo sobre a sustentabilidade dos tipos de urbanização na cidade de São Luís do Maranhão 2001. 150f  
Dissertação: ( Mestrado em Desenvolvimento Urbano) UFPE, São Luís, 2001.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo; PINI, 1990

FERRARI, Celso. **Curso de Planejamento Municipal integrado: urbanismo**. São Paulo: Editora Pioneira, 1991.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Tradução de Francisco Leitão; revisão técnica de Sylvia Ficher. Brasília : Editora Universidade de Brasília , 2006