

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

LEANDRO MURAGUCHI

REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA BEIRA MAR

São Luís
2011

LEANDRO MURAGUCHI

REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA BEIRA MAR

Trabalho Final de Graduação apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão, para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof^a Jussara Martins Nogueira

São Luís

2011

LEANDRO MURAGUCHI

REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA BEIRA MAR

Trabalho Final de Graduação apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão, para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em / /

BANCA EXAMINADORA

Profª Jussara Martins Nogueira (Orientadora)
Universidade Estadual do Maranhão

(Examinador 1)
Universidade Estadual do Maranhão

(Examinador 2)

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por me dar fé e força no cumprimento de mais uma etapa.

A minha família, especialmente meus pais que sempre apoiaram minhas escolhas, acreditaram no meu potencial, me incentivaram a buscar meus objetivos e investiram na educação de seus filhos.

A professora Jussara, que me apoiou e orientou neste e em outros projetos.

A todos os professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão – UEMA, que contribuíram para minha formação.

A minha turma inicial, a turma que me acolheu no final do curso e a todos os amigos que conquistei durante a faculdade.

*Você vê coisas e diz: Por quê?
Mas eu vejo coisas que nunca existiram, e digo: Por que não?"*

George Bernard Shaw, 1949

RESUMO

Os espaços públicos são entendidos como lugares fundamentais para promover as relações sociais. Contudo, em diversas cidades esses espaços acabaram degradados, principalmente nos centros históricos, o que não foi diferente na cidade de São Luís. Nesse sentido, este trabalho apresenta um estudo de requalificação urbana para o trecho da Avenida Beira-Mar compreendido entre a Ponte José Sarney e a Praça Maria Aragão, popularmente conhecido como “Refesa”. A partir do resgate histórico e da valorização da memória e da paisagem do lugar, propõe-se uma requalificação que potencializa os aspectos de qualidade de vida, apresentando modificações no sistema viário que viabilizam uma nova perspectiva de ocupação para a área.

Palavras-chave: espaços públicos; requalificação urbana; paisagem.

ABSTRACT

The public spaces are seen as key places to promote social relationships. However, these spaces ended up degraded in many cities, specially in the historic centre, what was not different in São Luís. In that way, this paper presents a study of urban renewal for the stretch of Av. Beira-Mar's between José Sarney Bridge and Maria Aragão Square, popularly known as "Refesa". From the historical rescue and place's valorization of memories and landscape, it proposes a renewal that potentiates the quality of life aspects, showing modifications in the road system in order to enable a new perspective of the area's occupation.

Keywords: public spaces; urban renewal; landscape.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	Construção da estação	14
Figura 02	Estação João Pessoa	14
Figura 03	Trem da Estrada de Ferro São Luís – Teresina em 1950	15
Figura 04	Vista geral da Estação João Pessoa	15
Figura 05	Vista aérea da estação na década de 70	16
Figura 06	Vista do conjunto a partir da Av. Ferreira Gullar	17
Figura 07	Fachada principal do prédio da Refesa	17
Figura 08	Detalhe das esquadrias e frisos da fachada	18
Figura 09	Fachada voltada ao Rio Anil	19
Figura 10	Detalhe da coluna que marca a entrada principal	19
Figura 11	Vista geral do edifício e entrada da delegacia	20
Figura 12	Vista da área externa da Estação das Docas	30
Figura 13	Boulevard da gastronomia	31
Figura 14	Vista geral da Estação das Docas	32
Figura 15	Implantação ilustrativa do complexo	33
Figura 16	Vista geral da orla do rio Guaíba	34
Figura 17	Vista dos passeios públicos e marina	34
Figura 18	Perspectiva da orla e dos hotéis	35
Figura 19	Plano de massas MoreLondon	36
Figura 20	City Hall visto a partir dos jardins	37
Figura 21	Fontes para recreação	37
Figura 22	Vista da Place de la Bourse	38
Figura 23	Três momentos do Porto da Lua	39
Figura 24	Vista geral do Jardin des Lumières	39
Figura 25	Espelho d'água	40
Figura 26	High Line em funcionamento	40
Figura 27	High Line antes da requalificação	41
Figura 28	Preservação dos trilhos aliado ao paisagismo.	42
Figura 29	Área de contemplação.	42
Figura 30	Mobiliário do parque com rodízio sobre os antigos trilhos.	43
Figura 31	Iluminação cênica e detalhe do mobiliário.	44
Figura 32	Extremidade do parque, com acessos através de escada.	44
Figura 33	Situação atual da Av. Beira Mar.	48

Figura 34	Implantação.	48
Figura 35	Proposta do novo sistema viário.	49
Figura 36	Prédio anexo a ser demolido.	51
Figura 37	Cobertura de acesso ao Museu da Língua Portuguesa, em São Paulo.	51
Figura 38	Plano de Massas Geral.	54
Figura 39	Praça	54
Figura 40	Perspectiva ilustrativa	55
Figura 41	Bancos sobre lâmina d'água.	56
Figura 42	Espelho d'água em Bordeaux.	56
Figura 43	Jatos d'água, More London.	57
Figura 44	Abrigo de estação, Porto, Portugal.	58
Figura 45	"Eye Stop", desenvolvido pelo MIT's SENSEable City Lab.	58
Figura 46	Mobiliário contribui para as relações sociais, Bishops Square, Londres.	59
Figura 47	Área gramada de vivencia e bancos, em Nova York.	59
Figura 48	Mesa para piquenique, Porto, Portugal.	60
Figura 49	Bancos em concreto e madeira.	60
Figura 50	Bancos iluminados tornam-se elementos decorativos.	60
Figura 51	Exemplo de bebedouro.	61
Figura 52	Iluminação da fachada do Museu do Café, Santos-SP.	62

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 SÃO LUÍS	11
2.1 A Avenida Beira-Mar	13
2.2 Estação João Pessoa e a “RFFESA”	13
2.3 Legislação	20
3 ESPAÇOS PÚBLICOS	21
3.1 Espaços públicos em São Luís	24
4 PAISAGEM URBANA	26
5 REQUALIFICAÇÃO URBANA	27
5.1 Projetos Referenciais	29
5.1.1 Estação das Docas	29
5.1.2 Orla do Rio Guaíba	32
5.1.3 More London	35
5.1.4 Jardim des Lumières	38
5.1.5 High Line Park	40
5.2 Desenho Universal	45
6 REQUALIFICAÇÃO DA AV. BEIRA MAR	47
6.1 Sistema Viário	48
6.2 Estação João Pessoa	50
6.3 Paisagismo	52
6.4 Mobiliário Urbano	57
6.5 Iluminação	61
7 CONCLUSÃO	63
REFERÊNCIAS	65
APÊNDICE A – SITUAÇÃO ATUAL	67
APÊNDICE B – PROPOSTA DE SISTEMA VIÁRIO	69
APÊNDICE C – PLANO DE MASSAS	71
APÊNDICE D – PERSPECTIVAS ILUSTRATIVAS	73

1 INTRODUÇÃO

O atual desenvolvimento das cidades faz com que ela se expanda para além de seus limites, adquirindo novas morfologias e dimensões maiores. As cidades do século XXI são constituídas, em sua maioria, por grandes áreas territoriais, muitas delas de características uni-funcionais, que se desenvolveram em torno do núcleo original. Diante disso, percebe-se que gradativamente esses espaços mais antigos, sobretudo em cidades coloniais, acabam sendo degradados, em função do aparecimento de novos bairros e equipamentos que atendem mais facilmente às necessidades atuais.

As cidades são palcos de reprodução das relações humanas, que ocorrem ora nos seus espaços construídos (habitações, indústrias, hospitais), ora nos espaços livres de edificações (parques, praças, canteiros) e nos espaços de integração urbana (rede rododiferroviária). Nesse sentido, parques, praças, canteiros, ruas, avenidas, largos, entre tantos outros, recebem e incentivam o exercício da vivência social e servem de suporte ao exercício da cidadania, enquanto espaços públicos, pois contam com uma expressiva acessibilidade e acolhem simultânea e passivamente os mais variados usuários e as mais diversas formas de uso, seja na sua função pré-estabelecida, seja na sua possibilidade lúdica de existir (SANTANA, 2005).

Assim, percebe-se a importância da valorização de espaços públicos, fundamentais para o desenvolvimento social da cidade. Contudo, o urbanismo praticado pelo modernismo no século XX, onde buscava-se a funcionalidade dos espaços em primeiro lugar, acabou por contribuir para o abandono de diversos espaços públicos, uma vez que priorizaram-se os meios de transporte motorizados, com a criação de grandes avenidas e rodovias de tráfego rápido, perdendo-se de certo modo a escala humana nas cidades, distanciando os usuários da cidade.

Com a degradação e abandono dos espaços públicos, muitos deles em áreas centrais e de importância histórica, surgiram nas últimas décadas inúmeras tentativas de recuperar esses espaços, dando-lhes novos sentidos de lugar.

De acordo com Ghio (2001), a prática da requalificação urbana vem sendo desenvolvida e aplicada em diversas cidades em todo o mundo. Porém, faz-se necessário a devida atenção aos percalços do lugar, pois cada um possui suas características própria e sua relação com o entorno e o restante da cidade. Um

projeto de requalificação urbana em áreas públicas, por exemplo, não realiza-se apenas com a instalação de um novo mobiliário urbano.

Dentre as áreas públicas, destaca-se a praça, que apresenta-se como uma importante referência, seja para moradores ou visitantes, graças a sua legibilidade e à sua história, uma vez que significa um espaço que organiza o tecido urbano a partir de um centro. Dessa forma, destacam-se três valores fundamentais nas praças das cidades contemporâneas: valores ambientais; valores funcionais e valores estéticos e simbólicos. Lamas (2004) define a praça como um lugar de encontro, de permanência e manifestações de vida.

Além das praças, percebe-se uma forte corrente, em diversas cidades, principalmente europeias, na valorização do pedestre em detrimento dos veículos. Assim, surgem diversas ruas onde o tráfego de veículos foi interditado abrindo lugar para ruas de pedestres, que por muitas vezes foram responsáveis por garantir uma nova dinâmica para todo o seu entorno.

Este estudo de requalificação urbana para o trecho da Avenida Beira-Mar, compreendido entre a Ponte José Sarney e a Praça Maria Aragão, apresenta uma proposta para criação de uma nova área de lazer, permanência e contemplação na área do Centro Histórico, através de modificações no sistema viário e da inserção da edificação da antiga Estação João Pessoa (RFFESA) em um novo contexto cultural, reestabelecendo a ligação entre a população, o prédio e a paisagem.

A criação de uma praça no local busca prover a cidade, principalmente a região do Centro Histórico, de melhor qualidade de vida, proporcionando aos moradores do entorno e às diversas pessoas que transitam diariamente pelo local, um ganho de qualidade de vida, através de um espaço de permanência, cujo projeto deverá abordar questões como desenho universal, conforto ambiental além de valorizar e respeitar a identidade do lugar, com seus fatores simbólicos e culturais.

2 SÃO LUÍS

Capital do estado do Maranhão, São Luís apresenta uma história rica em detalhes e acontecimentos importantes, grande variedade de paisagens naturais e uma arquitetura singular. De acordo com Lopes (2008), a ocupação da cidade resultou da tentativa francesa de criar a França Equinocial, em 1612. Nesse ano foi construído o Forte de Saint Louis, homenagem ao Rei-Menino Luís XIII, que se

constituiu como o embrião da cidade, em torno do qual surgiram as primeiras ocupações.

Em 1614 o Governador Geral do Brasil ordenou o envio de uma expedição militar com o objetivo de expulsar os franceses do Forte. Assim, somente três anos e quatro meses depois, em 1615, se deu a reconquista do Maranhão pelos portugueses (LOPES, 2008).

Com o objetivo de garantir e formalizar o domínio português, coube ao engenheiro-mor do Estado do Brasil, Francisco Frias de Mesquita, a execução do plano de arruamento que deveria orientar o crescimento da cidade, cujo traçado pode-se observar até hoje nas ruas do centro histórico da cidade.

Com o fortalecimento econômico ocorrido principalmente a partir do século XVIII, a cidade começou a expandir seus limites, rumo ao interior da Ilha. O processo de urbanização da cidade seguiu o eixo estruturador definido pelo Caminho Grande, que ligava o Centro ao Anil, passando pelos bairros hoje conhecidos como Monte Castelo, João Paulo, Apeadouro e Filipinho.

A interiorização da Ilha, em uma época de florescimento industrial trouxe consigo novos conceitos de habitação e urbanismo, onde valorizavam-se a abertura de grandes avenidas e moradias “asseadas”, com afastamentos frontal e laterais. Seguindo esse conceito, surgiram no século XX os diversos conjuntos habitacionais na cidade.

A partir do ano de 1970, o crescimento da cidade parte rumo ao litoral, em direção oposta ao Caminho Grande. Isso se deve à construção da Ponte José Sarney, que liga o Centro ao bairro do São Francisco. A inauguração da ponte estabeleceu um marco para o processo de urbanização de São Luís, contribuindo principalmente para um processo de esvaziamento do Centro Histórico, que passou a ter seu uso predominantemente comercial e institucional.

Nesse contexto, surgiram alguns programas e investimentos com o objetivo de promover a revitalização do Centro Histórico. Além disso, houveram também os processos de tombamento Estadual e Federal, além da inscrição da cidade de São Luís na lista das cidades Patrimônio da Humanidade pela UNESCO, no ano de 1997.

Todavia, percebe-se que todos os investimentos e projetos de recuperação envolveram principalmente as localidades inseridas nas áreas de preservação da UNESCO e Federais. Os planos de revitalização restringiram-se apenas à

intervenções pontuais, em edifícios ou pequenos conjuntos. Desse modo, percebe-se que grande parte da área não recebeu o tratamento adequado, ocasionando a degradação de diversas áreas e espaços públicos, que passaram a não receber investimentos e manutenção necessária para a sua conservação, contribuindo para que se tornassem subutilizados.

2.1 Avenida Beira-Mar

Construído em área de aterro a Av. Beira Mar faz parte do Anel Viário, que circunda todo o centro de São Luís. Esse anel rodoviário foi construído na década de 1970, fruto de uma política adotada pelo governo militar de investir em infraestrutura, transporte e comunicações.

A avenida, cuja característica marcante é o muro de contenção da maré, funciona como um dos principais corredores do centro da cidade, margeando os rios Anil e Bacanga.

Atualmente, a avenida, mesmo contendo importantes monumentos, como a Praça Maria Aragão, a Muralha do Palácio dos Leões e a Pedra da Memória, por exemplo, apresenta-se como um local de passagem, descaracterizado do contexto original e seu entorno. Os usos ao longo da avenida são constituídos basicamente por instituições e equipamentos, apresentando ocupações pontuais residenciais, comerciais e de serviços.

2.2 Estação João Pessoa e a “RFFSA”

O primeiro trecho da Estrada de Ferro São Luís – Teresina foi aberto em 1895, ligando os municípios de Caxias e Cajazeiras (Flores). Anos mais tarde, em 1919, foi inaugurado outro trecho, desta vez ligando São Luís a Caximbo e no ano seguinte, foi construído o prolongamento até Caxias. Contudo, antes da construção da Ponte Benedito Leite, que liga a Ilha de São Luís ao continente, o ponto inicial da localizava-se na cidade de Rosário. (GIESBRECHT, 2011). De acordo com Lopes (2008), a construção do edifício da Estação João Pessoa teve orçamento aprovado pelo Decreto nº 14.589, de 25 de maio de 1920, com as obras iniciando-se em 1925 e a inauguração datada em 15 de novembro de 1929.

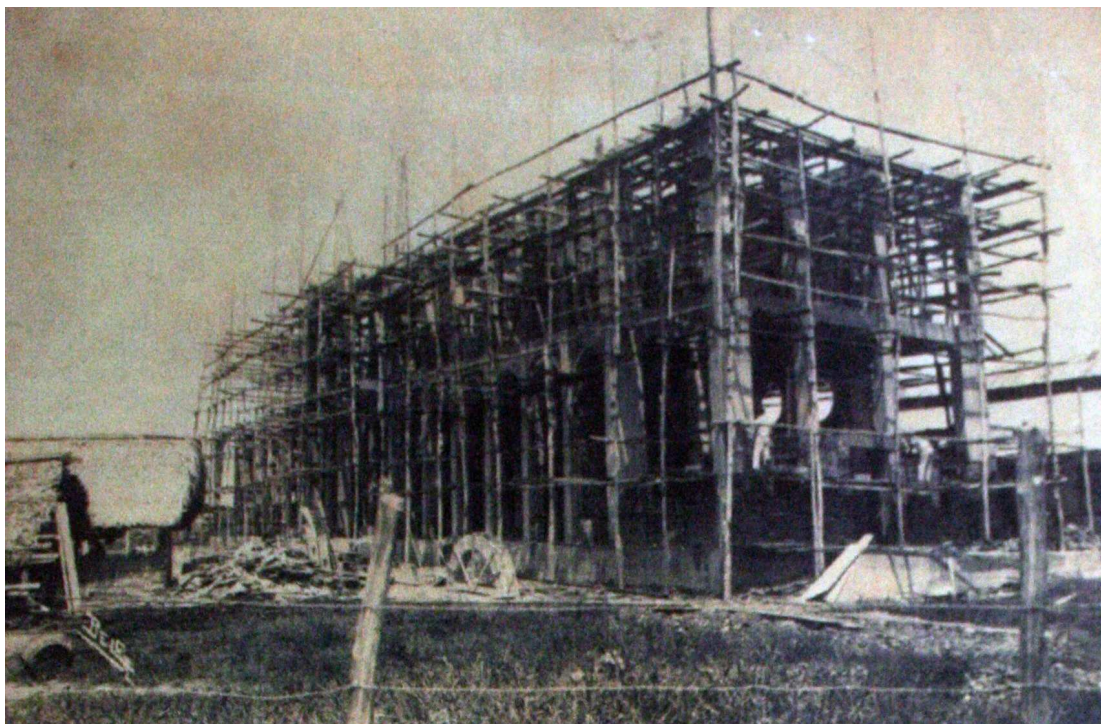


Figura 01: Construção da estação.
Fonte: Arquivo RFFSA.



Figura 02: Estação João Pessoa
Fonte: Tibor Jablonsky

A edificação, às margens do Rio Anil, era originalmente composta por dois imóveis – o edifício principal, com quatro pavimentos e um imóvel térreo.

É provável que por um curto período de tempo a estação tenha se chamado São Luiz, pois foi apenas um ano após a sua inauguração que houve uma febre nacional em nomear logradouros em homenagem ao político assassinado em 1930 (GIESBRECHT, 2011).



Figura 03: Trem da Estrada de Ferro São Luís – Teresina em 1950.

Fonte: Tibor Jablonsky

Houveram diversas modificações na edificação, sendo a primeira delas na década de 1950 quando o último andar foi ampliado e o relógio que ficava no centro desse pavimento foi retirado. No ano de 1957, a Estrada de Ferro São Luís – Teresina foi incorporada à Rede de Ferrovias Federais S.A e em 1972 um galpão interligando os dois prédios foi construído, além de um quarto anexo (LOPES, 2008).



Figura 04: Vista geral da Estação João Pessoa.
Fonte: Tibor Jablonsky.

Segundo informações do Governo Federal, a extinta RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. Criada em 1957, tinha o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários, atendendo diretamente a 19 unidades da Federação, em quatro das cinco regiões do país. Em 1996, a malha ferroviária brasileira operada pela RFFSA compreendia 22 mil quilômetros de linhas, correspondendo a 73% do total nacional.



Figura 05: Vista aérea da estação na década de 70.
Fonte: Arquivo RFFSA.



Figura 06: Vista do conjunto a partir da Av. Ferreira Gullar.
Fonte: Arquivo pessoal.

Atualmente, o imóvel da Estação João Pessoa, assim como todo o seu entorno são popularmente conhecidos pelo nome Refesa. Implantado sobre uma plataforma a 0,62 m (sessenta e dois centímetros) de altura em relação ao nível da rua, o corpo principal do prédio possui uma planta retangular simétrica, e sua estrutura foi toda construída em concreto armado e alvenaria de tijolo.



Figura 07: Fachada principal do prédio da Refesa.

Fonte: Arquivo pessoal.

A fachada principal é composta por uma série de arcos que protegem a circulação externa, onde encontram-se óculos e portas que seguem o mesmo ritmo das aberturas. Além disso, a entrada principal é marcada por duas grandes colunas e as paredes apresentam frisos, molduras e relevos, destacando o vão das esquadrias. Já a fachada oposta, voltada para a atual Avenida Beira-Mar, apresenta o mesmo ritmo de aberturas, frisos e relevos, contudo no lugar dos arcos tem-se um passeio coberto protegendo a antiga plataforma de embarque e desembarque dos vagões dos trens.

Dividido em quatro pavimentos – térreo, sobreloja, primeiro e segundo pavimentos superiores – o prédio apresenta um rico acervo de elementos decorativos internos, como por exemplo o piso em ladrilho hidráulico, colunas, frisos e molduras.



Figura 08: Detalhe das esquadrias e frisos da fachada.

Fonte: Arquivo Pessoal.



Figura 09: Fachada voltada ao Rio Anil.
Fonte: Arquivo pessoal.



Figura 10: Detalhe da coluna que marca a entrada principal.
Fonte: Arquivo pessoal.

O prédio deixou de ter a função de estação na década de 60, quando a ferrovia passou a sair de uma estação no bairro do Tirirical. Atualmente, os quatro pavimentos abrigam o Complexo Policial da Beira Mar, da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão, e apenas um anexo, construído na ampliação de 1972 abriga alguns setores da RFFSA.



Figura 11: Vista geral do edifício e entrada da delegacia.
Fonte: Arquivo pessoal.

2.3 Legislação

Áreas históricas são, na maior parte das vezes, protegidas por meio de leis que regulam a sua preservação e intervenções a serem feitas no local. De acordo com o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), tombamento significa um conjunto de ações realizadas pelo poder público com o objetivo de preservar, através da aplicação de legislação específica, bens de valores históricos, culturais, arquitetônicos, ambientais e também de valor afetivo para a população, impedindo que venham a ser destruídos ou descaracterizados. Segundo a Constituição da República federativa do Brasil de 05 de outubro de 1988, no art. 216, parágrafo único, todo o patrimônio cultural deve ser protegido pelo Poder Público, através do tombamento.

Na cidade de São Luís, o centro histórico está protegido por três níveis de tombamento: estadual, federal e a área inscrita como Patrimônio Mundial pela UNESCO. Cada uma dessas esferas abrange uma área específica, havendo a sobreposição destas.

O prédio da antiga Estação ferroviária, não é um bem tombado isoladamente, mas está inserido na área de tombamento estadual. Além disso, pertence a uma

área considerada como entorno de bem ou imóvel tombado como conjunto arquitetônico e paisagístico federal, uma vez que a área é vizinha à Praça Gonçalves Dias.

A principal lei que regula a preservação de patrimônio é o Decreto Lei 25, de 30 de novembro de 1937, que define e organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Existem ainda algumas outras leis que auxiliam na orientação de preservação, como por exemplo o Decreto de Lei nº 10.089 de 06 de março de 1986. Essa lei estadual dispõe sobre o tombamento do conjunto histórico, arquitetônico e paisagístico do centro histórico de São Luís.

A respeito do imóvel da estação, tem-se a Lei 11483 de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e sobre o destino dos bens imóveis da extinta RFFSA, transferidos para União.

Além das leis federais e estaduais relativas à preservação patrimonial, existem as Cartas Patrimoniais, que estabelecem diretrizes que orientam intervenções e conservação do patrimônio cultural. As principais cartas são a Carta de Veneza (1964), Carta de Burra (1979) e Carta de Lisboa (1993). A primeira, publicada em maio de 1964, trata da conservação e restauração de monumentos e sítios históricos. As recomendações contidas nesse documento são adotadas pelo Comitê de patrimônio da UNESCO, como princípio fundamental na orientação sobre conservação.

Já a Carta de Lisboa, publicada em 1993, visa criar uma linguagem comum, salvo as devidas adaptações necessárias para cada local, estabelecendo princípios que regem as futuras intervenções.

Dessa forma, percebe-se que as diversas leis e cartas que regulamentam a atuação no patrimônio histórico e cultural servem como embasamento e orientação na preservação, conservação, reabilitação e futuras intervenções tanto em edificações isoladas quanto em sítios históricos.

3 ESPAÇOS PÚBLICOS

Um lugar, no território urbano, não limita-se apenas ao espaço geográfico. Em um sentido mais amplo, o lugar refere-se às particularidades percebidas a partir da apropriação de um espaço nas mais diversas perspectivas. Desse modo, entende-se o lugar a partir da existência da vida, onde são realizadas atividades cotidianas. Ana

Fani Alessandri Carlos (1996) afirma que é no lugar que se desenvolve a vida em todas as suas dimensões. O lugar é, em sua essência, produção humana, visto que reproduz na relação entre espaço e sociedade, o que significa criação, estabelecimento de uma identidade entre comunidade e lugar, identidade essa que se dá por meio de formas de apropriação para a vida.

Diante disso, os espaços públicos como ruas, praças, mercados, bares e cafés, aparecem como espaços propícios para o encontro de pessoas e por sua vez, de idéias e pensamentos que interagem formando as representações sociais. No território da cidade, o espaço público é tido como lugar das relações sociais por excelência, onde são realizadas as atividades de lazer, convívio e trocas.

Os espaços públicos urbanos desempenharam ao longo da história um importante papel na qualidade e na estruturação da vida na cidade. Nos períodos grego e romano, as ruas atendiam ao comércio e circulação, enquanto a praça era o lugar do encontro social. De acordo com Lamas (2004), os espaços públicos na Idade Média tinham por função principal o comércio, representado pelos mercados, que com suas formas geralmente irregulares agregavam também as reuniões sociais.

Já no Renascimento, iniciaram-se as grandes transformações urbanas, quando a expansão das cidades ultrapassou os limites estabelecidos pelos muros. Ruas e praças passaram também a ter funções estéticas, tornando-se a primeira um percurso visual decorativo e a segunda, o lugar onde se concentravam os principais edifícios e monumentos. Destaca-se que foi no período Renascentista que a praça atingiu seu ápice como lugar de valor funcional, político, social, simbólico e artístico (LAMAS apud SILVA, 2009). Com a evolução do modo de vida, os passeios públicos passaram a ser dotados de arborização, a sociedade adotou o hábito de passear de charrete ou a pé e de acordo com Sennett (1988), por volta do século XVIII, as ruas passaram a ter também um sentido de exibicionismo e 'teatralização' na convivência pública, através de transformações sociais e adoção de regras claras de conduta e vestimentas (SENNETT apud SILVA, 2009).

No final do sec. XVIII, a Revolução Industrial transformou a sociedade e por consequência, fez com que as cidades tivessem um grande crescimento. Com a grande densidade e os problemas de salubridade, foram implantados, no sec. XIX, diversas praças, jardins e parques urbanos a fim de promover o convívio social e uma melhor qualidade de vida. Contudo surgimento do Modernismo, no sec. XX,

trouxe consigo a preocupação em criar espaços funcionais e racionais, onde a qualidade dos espaços públicos produzidos ficou prejudicada. A arquitetura do Movimento Moderno ignorava as condições específicas do contexto onde se inseria, não considerando aspectos físicos e ambientais, sociais e culturais (DEL RIO apud SILVA, 2009).

Além disso, a partir do século XX, a construção da cidade estava muito mais direcionada aos abrigos, uma vez que a população estava cada vez maior e buscava-se solucionar os diversos problemas de salubridade enfrentados nos séculos anteriores. De acordo com Rykwert (2004, p.185), a cidade cujas edificações são predominantemente abrigos, sendo estes caracterizados tanto por casas quanto por escritórios, terá inevitavelmente poucos espaços públicos e monumentos. Ainda segundo o autor, nessa cidade de abrigos do século XX, os pontos de encontro passíveis de serem identificados foram drasticamente reduzidos.

O que pode-se observar é que o espaço público está presente desde o surgimento das cidades, passando por toda a evolução tanto morfológica quanto de uso e significação.

Ao tomar a rua como exemplo de espaço público, verifica-se que ela constitui um lugar em todas as suas dimensões, uma vez que nela encontra-se não só a vida, mas também seus fragmentos. Geometricamente definida pelo urbanismo, a rua é transformada pelos pedestres. Constitui a representação concreta das relações sociais. É o lugar onde as pessoas aparecem ora como protagonista, ora como platéia. Segundo Sérgio Luís Abrahão (2008), as ruas foram valoradas como lugares de recreação, de ponto de encontro e de resgate dos valores tradicionais e, conseqüentemente, como fundamental à retomada da escala humana das cidades.

Carlos (1996, p86) explica que “... na rua se tornam claras as formas de apropriação do lugar e da cidade, e é aí que afloram as diferenças, e as contradições que permeiam a vida cotidiana, bem como as tendências de homogeneização e normatização impostas pela estratégia do poder que subordina o social... A rua se abre para novos objetos construídos no mundo atual e que contribuem para transformar as relações entre os homens.”

Se a rua, o traçado, são os lugares de circulação, a praça é o lugar intencional do encontro, da permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, de manifestações de vida urbana e comunitária e de prestígio, e conseqüentemente, de funções estruturantes e arquiteturas significativas (LAMAS, 2004, p102). O autor

explica que a praça é um elemento morfológico das cidades ocidentais e distingue-se de outros espaços, que são resultado acidental de alargamento ou confluência de traçados.

A definição de praça na cidade tradicional implica, como na rua, a estreita relação do vazio (espaço de permanência) com os edifícios, os seus planos marginais e as fachadas. Estas definem os limites da praça e caracterizam-na, organizando o cenário urbano. A praça reúne a ênfase do desenho urbano como espaço coletivo de significação importante. Este é um dos seus atributos principais e que a distingue dos outros vazios da estrutura das cidades.

Dessa forma, uma vez entendida a importância dos espaços públicos dentro da cidade, faz-se necessária a adoção de políticas para criação de novos espaços públicos, preservação e conservação dos existentes e requalificação daqueles que encontram-se abandonados e degradados. As ruas e demais espaços de uso público deixam transparecer todos os tipos de detalhe e atividade, mostram visualmente se a vida naquela cidade é intensa e diversificada (JACOBS, 2000).

3.1 Espaços públicos em São Luís

No Brasil, as praças surgiram principalmente com os adros dos conventos, capelas e igrejas, eram vazios urbanos que serviam principalmente para ressaltar as edificações dos seus entornos. Composto um cenário sociocultural, estes edifícios assumem um dos mais importantes papéis na formação de nossas praças: agrega para si uma parcela do solo, suporte necessário às atividades religiosas (autos-de-fé e procissões) e profanas (quermesses e convivência social) e outras facilidades de acessos, além da forma de poder exercida pelo seu conjunto arquitetônico e de seu entorno, onde estavam situados os principais prédios da cidade, como o erário e o pelourinho, por exemplo (SANTANA, 2005).

Seguindo o traçado original de Frias de Mesquita, as áreas públicas em São Luís, nos primeiros anos após sua fundação, estavam restritas às ruas e largos. De acordo com o Guia de Arquitetura e Paisagem de São Luís, a primeira praça da capital maranhense situa-se em uma área de repouso, escolhida pelos franceses ainda em 1612. A atual Avenida Pedro II começou a tomar forma naquele local em 1821 e já em 1904, o largo constituiu-se em avenida, com a criação de canteiros, passeios e alas, denominando-se Avenida Maranhense. Nessa área estão

localizados es edificios das instituições administrativas como o Palácio dos Leões, Palácio La Ravardiere, Tribunal de Justiça e a Catedral Metropolitana.

Outro local reconhecido desde a época da fundação da cidade é a Praça Antônio Lobo, também conhecida como Largo de Santo Antônio, que teve sua origem em 1624, com a construção do Convento de Santo Antônio e da Igreja de Santa Margarida, demolida anos mais tarde. Assim como os espaços públicos de todas as cidades foram de extrema importância no desenvolvimento de manifestações políticas e sociais, esse espaço tem muita importância na história da capital, uma vez que foi palco de eventos como a Revolta de Bequimão (1684) e o inusitado fato conhecido como “ O processo das formigas”, quando os franciscanos responsáveis pelo Convento moveram uma ação contra as formigas, por lhes desfalcarem a despensa e ameaçarem a segurança do convento” (MORAES apud LOPES, 2008).

Com os diversos governos e políticas públicas que se passaram ao longo dos anos, diversos foram os tratamentos dados aos espaços públicos na cidade de São Luís. O desenvolvimento da cidade, primeiramente em direção ao interior da ilha, seguindo o eixo estabelecido pelo Caminho Grande e, posteriormente, em direção ao litoral, após a construção da Ponte José Sarney, criou novos espaços públicos, próximos aos bairros e conjuntos residenciais o que por sua vez, contribuiu para a degradação de diversos espaços públicos na região central.

Além disso, de acordo com Silva (2009), nas últimas décadas, os espaços públicos vem sendo considerado por alguns autores como lugares a serem evitados devido à violência e insegurança das grandes cidades brasileiras. Em consequência, novos espaços foram criados para sanar a necessidade da população, como é o caso dos *shoppings centers*. Contudo, acredita-se que as pessoas continuem utilizando os espaços públicos e participando da vida pública, o que pode ser comprovado por diversos exemplos de espaços que foram reestruturados de forma a atrair o público (em áreas centrais de grandes cidades e em bairros residenciais) através da interação entre indivíduos e ambiente.

Em São Luís, há exemplos de diversos espaços no centro que ainda mantém a sua vitalidade, mesmo com os diversos problemas de falta de infraestrutura e segurança. Pode-se observar que locais como a Praça Deodoro, Rua Grande e a Praia Grande configuram-se como lugares onde há a interação e relações de troca, cada um dentro de suas especificidades. Assim, comprovando-se a existência de

público, entende-se que devem ser implantados novos espaços de uso público, com a infraestrutura necessária e o devido tratamento paisagístico e de conforto, a fim de transformar a área dando mais condições de qualidade de vida para a população.

4. PAISAGEM URBANA

Paisagem é um espaço aberto que se abrange com um só olhar. A paisagem é entendida como uma realidade ecológica, materializada fisicamente num espaço que se poderia chamar natural (se considerado antes de qualquer intervenção humana), no qual se inscreve os elementos e as estruturas construídas pelos homens, com determinada cultura, designada também como “paisagem cultural” (MASCARÓ, 2008).

Gordon Cullen (1983) trabalha o conceito de paisagem urbana como sendo a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. Assim, ele considera que uma edificação isoladamente é entendida como um elemento arquitetônico, porém dois ou o conjunto de várias edificações pode ser entendida como paisagem (CULLEN, 1983).

O conceito, elaborado na década de 1960, exerce bastante influência em arquitetos e urbanistas uma vez que possibilita análises sequenciais e dinâmicas da paisagem a partir de premissas estéticas, que provocam impactos de ordem emocional pelos elementos e jogos urbanos. Assim, a construção da paisagem urbana depende estreitamente dos moradores, já que a influencia social, cultural e econômica reflete na organização desta, transformando habitantes nos agentes desta construção (OLIVEIRA, 2008).

Alguns autores afirmam que, em um sentido mais amplo, a paisagem urbana não é composta somente por elementos percebidos através do sentido da visão, e sim por todos os outros sentidos. O olfato, o paladar, tato e a visão nos possibilitam gerar a compreensão da paisagem que nos cerca. Quando entramos em contato com uma paisagem, nossos sentidos captam as mensagens enviadas por ela, que são processadas a luz do nosso aparato cognitivo resultando em julgamentos. Daí surgiu o conceito de paisagem cultural, que foi reconhecido pelo Comitê do Patrimônio Mundial em 1992 como interações significativas entre o homem e o meio natural (TORELLY, 2008).

Segundo Cullen (1983), a percepção em uma rua ou avenida em linha reta, cuja perspectiva visual seja assimilada rapidamente, pode tornar-se tanto monótona quanto grandiosa. O conceito estrutura-se em três aspectos:

- Ótica (visão serial), formada por percepções sequenciais dos espaços urbanos;
- Local, que diz respeito às reações do sujeito com relação a sua posição no espaço, ou seja, o sentido de localização. Esse sentido refere-se às sensações provocadas pelo espaço;
- Conteúdo, que está relacionado à construção da cidade, suas cores, texturas, escalas, estilos que caracterizam edifícios e setores da malha urbana.

Dessa forma, percebe-se que uma mesma cidade apresenta diversas paisagens, uma vez que cada área, bairro ou localidade configuram-se de maneira singular. Ainda que sua construção tenha seguidos os mesmos padrões, a apropriação e valoração do espaço garantem perspectivas de paisagem divergentes.

Em São Luís, mais precisamente na área do Centro Histórico, pode-se perceber de forma clara as diversas maneiras de ocupação, que acabaram por delimitar zonas predominantemente residenciais, comerciais, institucionais e turísticas. Assim, surgiram áreas que acabaram estagnadas ou desvalorizadas seja nos aspectos econômicos, sociais ou culturais. Um processo de requalificação, que irá modificar a paisagem construída ou natural, tem por objetivo atrair novos usuários e investimentos para o local, buscando aumentar, por consequência, a qualidade de vida.

5. REQUALIFICAÇÃO URBANA

Os processos de requalificação urbana passaram a ser realizados sobretudo a partir da segunda metade do século XX, buscando o renascimento e fortalecimento econômico de áreas decadentes ou abandonadas nas cidades. A requalificação urbana atua como um instrumento para a melhoria da qualidade de vida da população, através da construção ou recuperação de equipamentos e infraestrutura, na maioria das vezes por meio da valorização do espaço público.

De acordo com Ghio (2001), a prática projetual de espaços públicos não está restrita somente à dotação de um novo mobiliário urbano, fato que se mostrou

muitas vezes um componente posterior na degradação e não na requalificação urbana. É extremamente necessário a atenção ao que se refere à cultura arquitetônica voltada para uma atividade projetual mais atenta aos lugares, procurando elementos de coerência com a paisagem circunstante e com a parte da cidade na qual se intervém.

Conceber um programa de requalificação urbana requer, antes de tudo, um conhecimento das diversidades dos lugares. Em alguns casos, por exemplo na cidade histórica, se trata de uma intervenção que respeita esses mesmos lugares, avaliando as sedimentações e as estratificações da história; em outros casos, nas várias e diversas periferias, se trata de redescobrir e valorizar os melhores componentes encontrados, componentes às vezes paisagísticos, outras vezes uma edificação antiga, ou ainda uma certa qualidade esquecida de uma arquitetura menor, sóbria mas coerente (GHIO, 2011).

Os centros históricos vêm sendo ao longo dos últimos anos objeto de inúmeros processos de requalificação. Pode-se citar como exemplos as cidades de Salvador e Recife, no Brasil, e Barcelona na Espanha. Essas cidades promoveram obras de melhorias e valorização de áreas centrais degradadas através do resgate histórico e arquitetônico do lugar, com melhorias na infraestrutura e instalação de equipamentos.

No caso da cidade de Barcelona, o processo de requalificação realizado em função da realização dos Jogos Olímpicos de 1992 tornou-se um modelo a ser seguido por diversas outras cidades. Além da instalação da Vila Olímpica na região da orla marítima, antes ocupada por indústrias, houve a preocupação em transformar a região do centro histórico e do antigo porto (SEGRE, 2004).

A redescoberta das zonas urbanas costeiras e a reutilização das áreas vizinhas ao centro das cidades portuárias, formadas muitas vezes por estuários, lagos, rios e baías, passou a se tornar um fenômeno cada vez mais frequente, recebendo grande impulso de desenvolvimento, por oferecer a possibilidade de criação de novos espaços abertos públicos (NEVES, 2009).

De acordo com Neves (2009), a partir dos anos 70, o retorno dos jovens profissionais à cidade contribuiu para transformar em revitalizados, através do comércio e serviços sofisticados, vários bairros degradados, em detrimento da população pobre. Os ambientalistas, por sua vez, aumentaram suas exigências quanto às áreas verdes e em algumas costas desabitadas foram implantados parques, com práticas esportivas.

Praticamente todas as cidades americanas desenvolveram-se trabalhos de recuperação dos *waterfronts*, buscando redescobrir e reutilizar esses espaços através de projetos de reconversão das áreas portuárias, que se transformaram em tema paradigmático do urbanismo da década de 80. A bem sucedida experiência ocorrida em Boston, seguida por Baltimore, ainda na década de 50 tornou-se um modelo a ser copiado exaustivamente inúmeras cidades portuárias ao redor do mundo (HALL apud NEVES, 2009).

5.1 Projetos Referenciais

O processo de requalificação urbana vem sendo praticado em diversas cidades no Brasil e no mundo. Segundo Ricardo Ghio (2001), o projeto do espaço público e, em geral, a questão da requalificação dos espaços abertos da cidade vem sendo objetos de interesse e de atuação por parte de muitas administrações europeias. Serão mostrados a seguir alguns exemplos de projetos de requalificação urbana desenvolvido tanto em cidades brasileiras quanto estrangeiras.

5.1.1 Estação das Docas

A antiga zona portuária da cidade de Belém do Pará passou por uma grande transformação que se deu início em 1992, quando o projeto para a criação da Estação das Docas foi aprovado. O complexo está situado na região do centro histórico da cidade, tendo como entorno importantes marcos arquitetônicos e culturais como por exemplo o Mercado Ver-o-Peso.

Implantado em uma área de 32.000m² ao longo de 500m de orla fluvial, o complexo foi inaugurado no ano 2000 seguindo os preceitos do projeto bem sucedido de Puerto Madero (1990 -), em Buenos Aires. O processo de requalificação da área foi fruto de um trabalho meticuloso em que foram preservadas as estruturas centenárias tombadas pelo Patrimônio Histórico, transformando quatro galpões em locais públicos de lazer, cultura e turismo. Além disso, os guindastes localizados na área externa se tornaram elementos visuais que garantem identidade ao projeto.

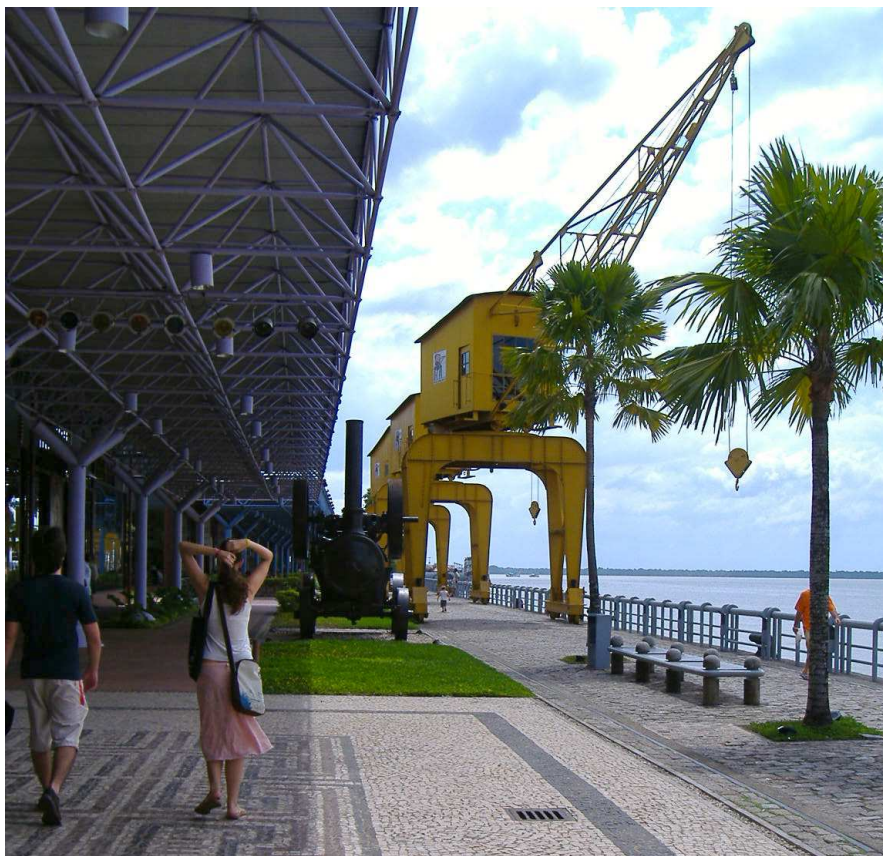


Figura 12: Vista da área externa da Estação das Docas.
Fonte: Arquivo pessoal.

O projeto foi dividido em três armazéns, intitulados *boulevares*, e um terminal de passageiros. Cada um desses *boulevares* abriga usos distintos entre artes, gastronomia e exposições. O empreendimento possui atrativos como uma cervejaria; palcos suspensos, que deslizam sobre eixos da estrutura metálica preservada; ruínas do forte de São Pedro Nolasco, descobertas durante as escavações da obra e que agora, fazem parte de uma exposição permanente, com outras relíquias da atividade portuária.

No primeiro galpão, chamado “Boulevard das Artes”, encontra-se a exposição permanente denominada “Memória do Porto”, com fotografias e objetos seculares, uma cervejaria e barracas artesanais, quiosques de comidas regionais, cafeteria, bares e lojas de serviços.



Figura 13: Boulevard da gastronomia.
Fonte: Arquivo pessoal.

O “Boulevard da Gastronomia”, no segundo galpão, abriga restaurantes de culinária regional e internacional além de uma sorveteria.

No terceiro galpão funciona o “Boulevard de Feiras e Exposições”, destinado também a convenções, seminários, congressos e outros eventos ligados ao turismo de negócios, com o apoio do teatro-cinema Maria Sylvia Nunes, que tem capacidade para 426 pessoas. Além disso, o quarto galpão funciona como um terminal fluvial de embarque e desembarque de passageiros.



Figura 14: Vista geral da Estação das Docas.
Fonte: Estação das Docas.

O empreendimento teve influencia não apenas no entorno, mas em toda a cidade de Belém, uma vez que dotou a capital de um espaço de contemplação através de um projeto paisagístico contíguo aos armazéns ao longo da orla. Além disso, o projeto foi bem aceito tanto pela população de menor quanto de maior renda, ainda que a maior parte dos serviços instalados no local sejam voltados à um público de maior poder aquisitivo (NEVES, 2009).

5.1.2 Requalificação da Orla do Rio Guaíba

O projeto de requalificação da orla do Rio Guaíba, na cidade de Porto Alegre (RS), visa a adaptação do local, hoje bastante degradado, para receber jogos da Copa do Mundo 2014 e abrange o entorno do Estádio Beira Rio.



Figura 15: Implantação ilustrativa do complexo.
Fonte: Sport Club Internacional.

Denominado “Gigante Para Sempre”, o projeto prevê a modernização das estruturas esportivas e de eventos existentes além da construção de hotéis, praças, áreas de lazer e serviços como bares e restaurantes além de uma marina e novas avenidas de acesso. Os estacionamentos, que darão suporte à todo o complexo, serão construídos em edifícios baixos, sob praças e esplanadas, a fim de reduzir o

seu impacto visual. Serão criados ao longo da orla, passeios públicos, praças, espelhos d'água e jardins.



Figura 16: Vista geral da orla do rio Guaíba.
Fonte: Sport Club Internacional.

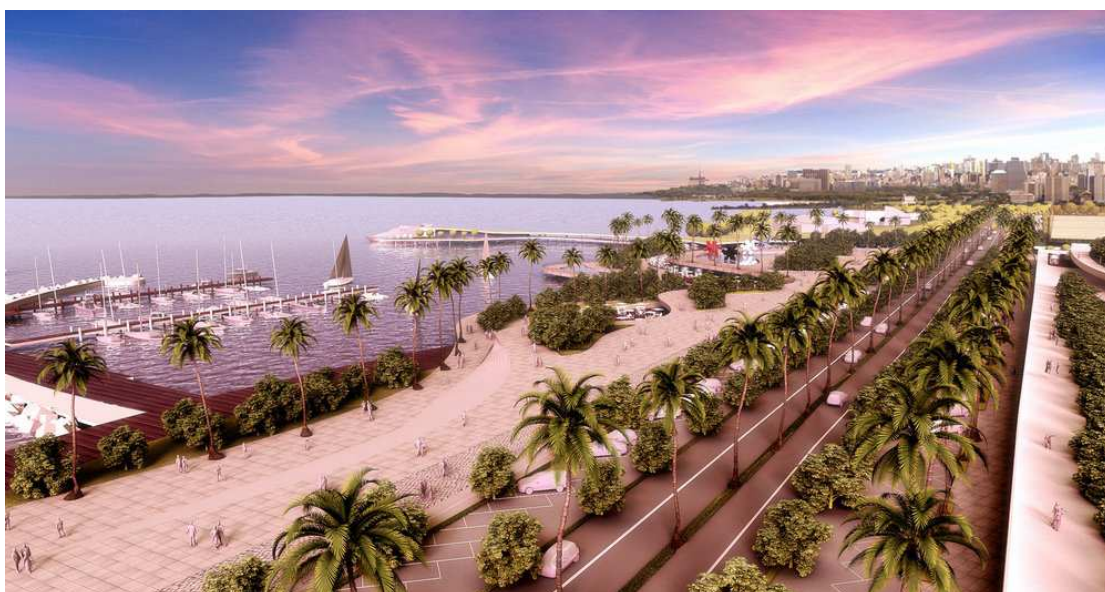


Figura 17: Vista dos passeios públicos e marina.
Fonte: Sport Club Internacional.

Segundo o Sport Club Internacional, responsável pelo projeto, todo o complexo foi baseado seguindo os princípios de sustentabilidade. Economicamente, o complexo representará um aumento de 9% da oferta de hospedagem e 12% de aumento de vagas de empregos no setor hoteleiro. Além disso, a previsão de arrecadação anual de tributos de todo o complexo representa um montante de 12 milhões de reais.



Figura 18: Perspectiva da orla e dos hotéis.
Fonte: Sport Club Internacional.

5.1.3 More London

O projeto MoreLondon, desenvolvido pelos arquitetos do escritório inglês Townshend LA em 1999, tinha por objetivo principal, segundo os arquitetos, a renovação do local através de um projeto de caráter individual, mantendo a flexibilidade para se adaptar conforme as transformações da cidade em constante evolução.

Localizado em uma área central à margem sul do Rio Tâmisa, cerca de menos de 10 minutos do centro administrativo e financeiro, 20 minutos das principais estações ferroviárias e a aproximadamente uma hora dos aeroportos, a região era considerada como promissora para uma nova ocupação, com instalações de alta qualidade, espaços para sedes corporativas e restaurantes, cafés e hotéis. Para isso, foi criada na região uma grande infraestrutura capaz de absorver todos os

usuários do novo projeto, proporcionando assim um melhor aproveitamento dos espaços públicos e garantindo qualidade de vida.

Como a área não abrigava construções de importante valor histórico, foram previstas a demolição das construções existentes dando lugar às novas edificações de acordo com as necessidades do projeto. Contudo, o entorno é composto por importantes marcos históricos e turísticos como a *Tower Bridge* e a *Tower of London*. Assim, o projeto buscou integrar as áreas do entorno, criando acessos além de áreas de onde se pode contemplar os monumentos vizinhos.

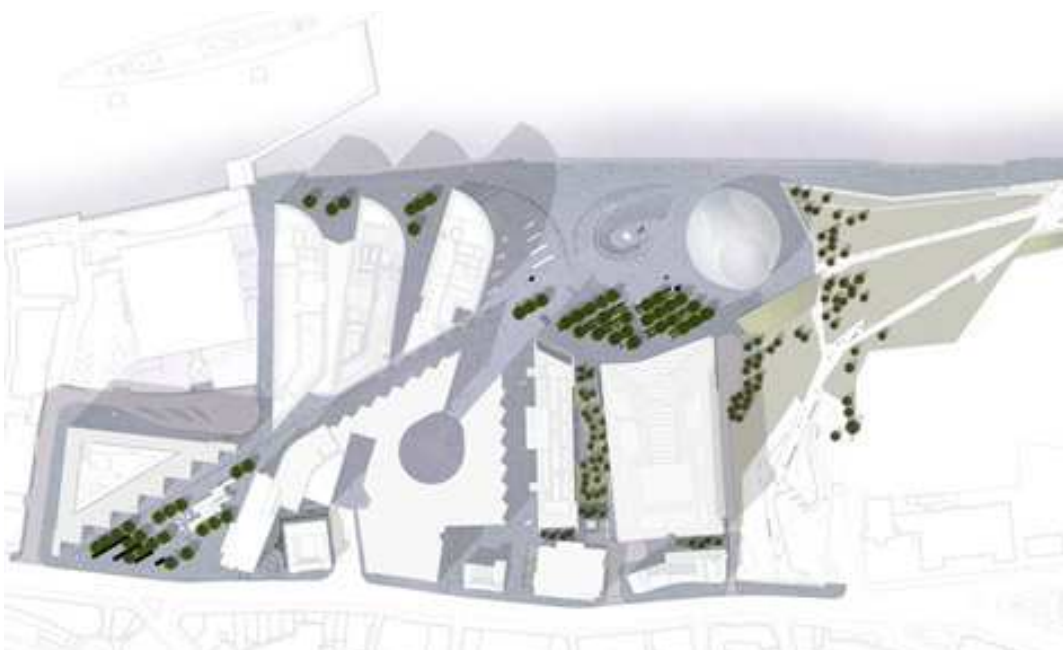


Figura 19: Plano de massas MoreLondon
Fonte: Townshend Landscape Architecture

Os 53.000m² de área do projeto abrigam cerca de 20 mil pessoas. Os principais edifícios foram projetados pelo escritório Foster+Partners, que incluiu a implantação do prédio da prefeitura de Londres no local (*City Hall*). Essa edificação de características orgânicas e arquitetura *high-tech*, inaugurada no ano de 2002, tornou-se um marco referencial do projeto.



Figura 20: City Hall visto a partir dos jardins.

Fonte: Arquivo pessoal.

Segundo Robert Townshend, autor do projeto, toda a concepção, assim como a escolha dos materiais se justifica com a criação de um espaço público com sentido de lugar, sendo ao mesmo tempo sustentável e acolhedor para todos os visitantes e usuários.



Figura 21: Fontes para recreação

Fonte: Townshend Landscape Architecture

Além dos jardins, das áreas de convívio e permanência e espelhos d'água, foi construído um grande anfiteatro, *The Scoop*, com capacidade para 800 espectadores onde são realizados shows musicais, exibição de vídeos e performances teatrais, principalmente nos meses de verão. Na extremidade direita, em direção à Tower Bridge, estende-se o *Pottersfield Park*, de autoria do arquiteto paisagista Gross Max.

5.1.4 Jardin des Lumières

Importante cidade francesa, Bordeaux passou por um intenso processo de requalificação, a partir de 1995. Houveram intervenções em toda região central da cidade, principalmente em relação ao transporte público, onde o tráfego de veículos foi impedido em várias ruas, que se tornaram vias para pedestres e implantou-se um eficiente sistema de bondes (*tramway*). Na área às margens do rio Garrone, outrora ocupada por centenas de galpões e armazéns, hoje estende-se 7km de ciclovias, calçadas e jardins. O projeto de autoria do arquiteto paisagista francês Michel Corajoud, deu uma nova vitalidade à área praticamente inacessível à beira-rio, valorizando também as edificações monumentais no entorno.



Figura 22: Vista da Place de la Bourse
Fonte: Michel Corajoud

Na concepção do projeto, foram levados em consideração algumas fotografias e cartões postais que mostravam que a área era ocupada por praças e jardins até o início do século XX, quando as áreas de lazer começaram a dar lugar aos veículos.



Figura 23: Três momentos do Porto da Lua.

Fonte: 33 Bordeaux

Intitulada Jardim da Luz, a área concentra atualmente milhares de espécies de plantas. Além do jardim, foi construído em frente ao Palácio da Bolsa um espelho d'água, que reflete as construções adjacentes. Esse espaço, construído no local que era ocupado por galpões subterrâneos e estacionamentos, tornou-se cartão de visitas da cidade, sendo utilizado nos meses de verão como uma área de lazer, além de dar um novo destaque às construções históricas estabelecendo a ligação entre o centro histórico e o rio.



Figura 24: Vista geral do Jardim des Lumières

Fonte: Arquivo pessoal.



Figura 25: Espelho d'água
Fonte: The Independent.

5.1.5 High Line Park

Localizada em Nova York (EUA), a High Line, uma via ferroviária elevada, foi construída na década de 30, com o objetivo de deslocar o tráfego de trens pelo distrito industrial de Manhattan. Contudo, com o processo de urbanização da região, a via foi desativada em 1980. Em 1999, quando a via estava sob processo de demolição, a organização *Friends of High-Line* (Amigos da High Line) entendendo a importância histórica do conjunto, sugeriu a preservação da linha através da criação de um parque elevado. O projeto ganhou o apoio da Prefeitura de Nova York em 2002 e um trecho do viaduto foi doado à cidade pela companhia de transporte responsável no ano de 2005 (HIGHLINE, 2011).



Figura 26: High Line em funcionamento.
Fonte: High Line Park.



Figura 27: High Line antes da requalificação.
Fonte: Jonathan Flaum

O grupo de arquitetos paisagistas James Corner Fields Operations em conjunto com os arquitetos Diller Scofidio + Renfro criou um parque público elevado nos 3,2km de extensão da via, cuja estrutura original em ferro foi completamente restaurada. Aproveitando a vegetação existente, que se desenvolveu após a desativação da linha, e os diversos microclimas que se apresentam no local, os arquitetos desenvolveram um projeto com o objetivo de criar diferentes situações e possibilidades de uso ao longo do percurso linear, permitindo assim a prática de esportes, lazer, descanso e contemplação.

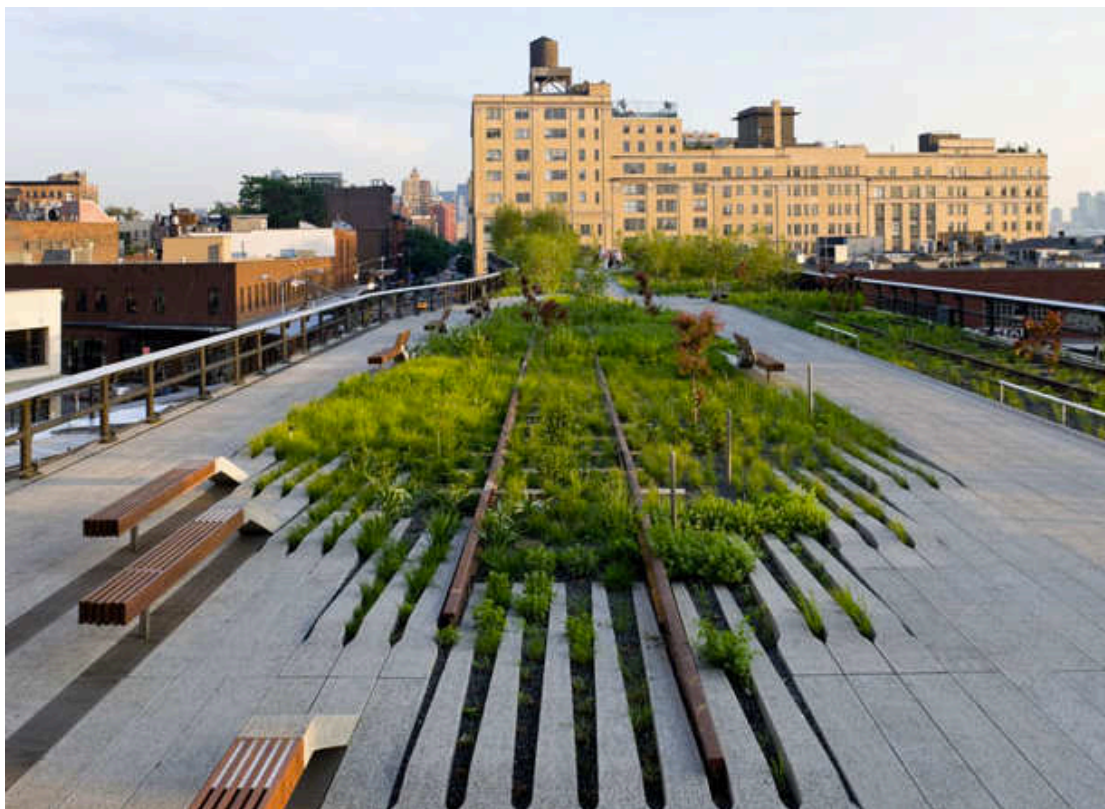


Figura 28: Preservação dos trilhos aliado ao paisagismo.
Fonte: High Line Park.

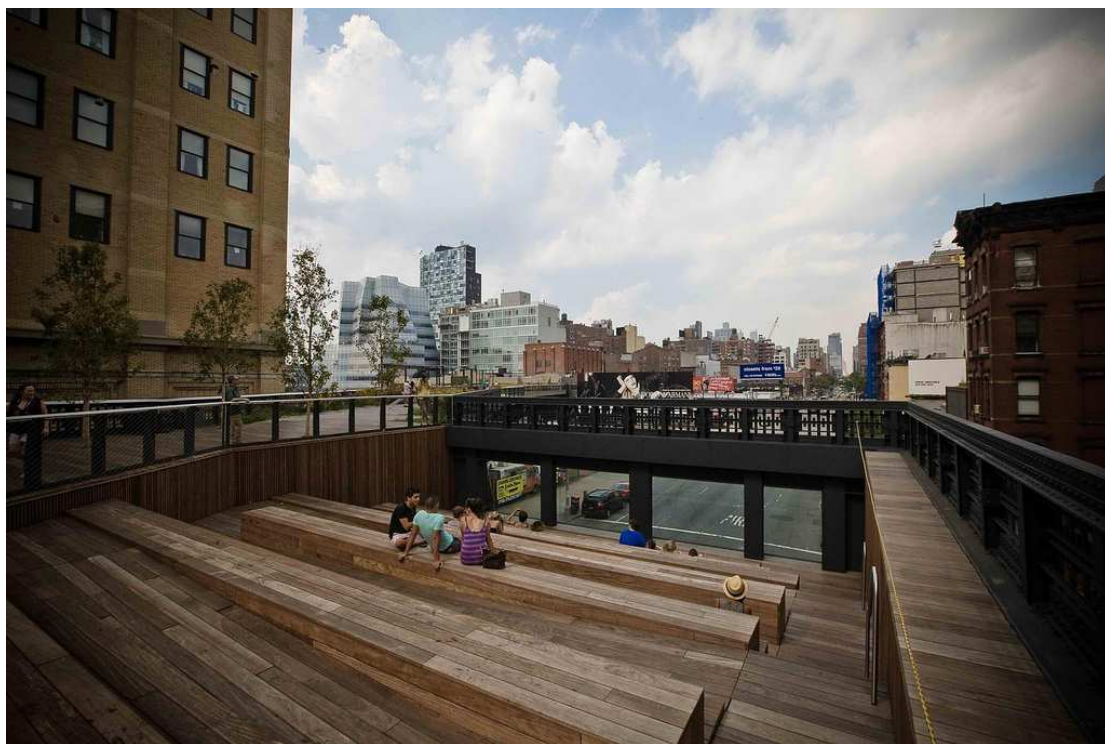


Figura 29: Área de contemplação.
Fonte: High Line Park.

Foram criadas desde zonas totalmente pavimentadas até áreas totalmente cobertas por vegetação, passando por espaços “secos”, “molhados”, com vegetação rasteira ou de grande porte, conforme definem os arquitetos. Assim, foi possível a criação de espaços destinados aos mais variados usos, possibilitando o acesso à uma grande variedade de público. Além disso, o mobiliário urbano, foi projetado para oferecer conforto ao mesmo tempo em que se tornavam elementos marcantes na identidade do parque. Algumas espreguiçadeiras foram locadas sobre os antigos trilhos, podendo assim se movimentar e configurar várias possibilidades de uso.

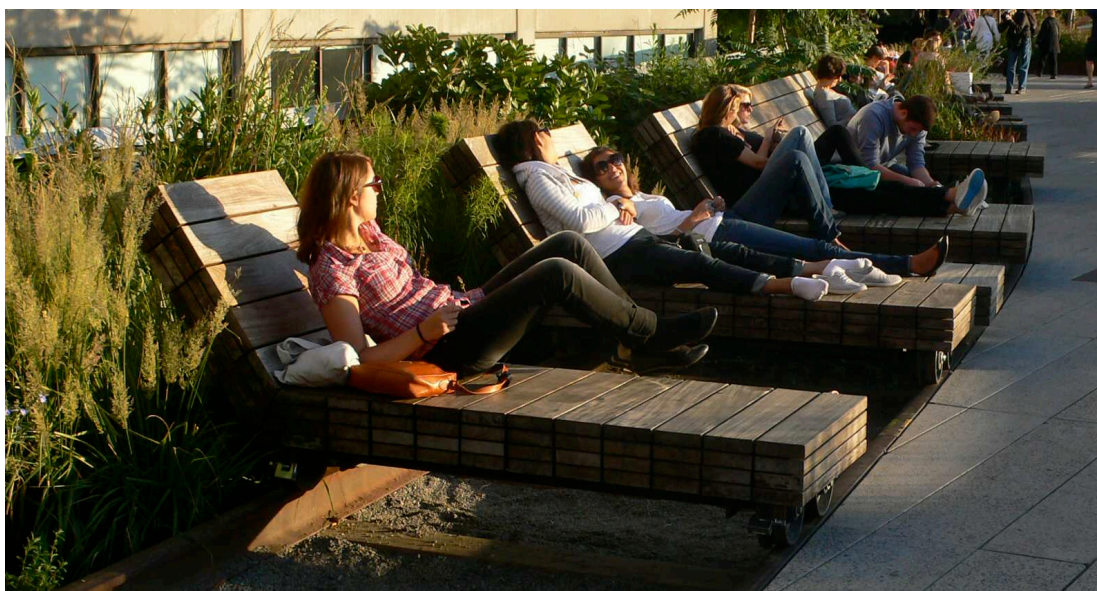


Figura 30: Mobiliário do parque com rodízio sobre os antigos trilhos.
Fonte: High Line Park.

Por se tratar de um parque elevado, os acessos são realizados por meio de escadas, elevadores e rampas, localizados próximos à estações de metrô e ônibus e vias de grande movimentação. A iluminação pública, tratada tanto de forma funcional quanto cênica também possibilita a utilização do espaço à noite, quando são realizados eventos culturais.



Figura 31: Iluminação cênica e detalhe do mobiliário.
Fonte: High Line Park.

O projeto foi realizado em duas fases, a primeira delas aberta ao público em 2009 e a segunda em 2011. Durante a construção foi necessário a remoção de todos os elementos como trilhos e pavimentações, para que a estrutura metálica pudesse sofrer os reparos. Após a restauração da estrutura, houve a preparação do solo para que o plantio fosse efetuado. Percebe-se que além de valorizar e resgatar a estrutura histórica da via, o projeto de requalificação atraiu não só a população local como um grande número de turistas e visitantes, tornando-se um marco na cidade, que se reflete em todo o seu entorno.



Figura 32: Extremidade do parque, com acessos através de escada.
Fonte: High Line Park.

5.2 Desenho Universal

No projeto de espaços públicos, é fundamental garantir possibilidade de utilização à toda a população. Para isso, deve existir a preocupação em dotar esses espaços de elementos que atendam jovens, crianças, idosos e pessoas portadoras de necessidades especiais. De acordo com Mara Gabrilli (2011), o projeto universal é o processo de criar os produtos que são acessíveis para todas as pessoas, independente de suas características pessoais, idade, ou habilidades. O conceito se desenvolveu entre os profissionais da área de arquitetura na Universidade da Carolina do Norte - EUA, com o objetivo de definir um projeto de produtos e ambientes para ser usado por todos, na sua máxima extensão possível, sem necessidade de adaptação ou projeto especializado para pessoas com deficiência.

Segundo o manual do Governo do Estado de São Paulo para a aplicação do Desenho Universal em habitação de interesse social, o conceito de Desenho Universal surgiu em decorrência de reivindicações de dois segmentos sociais. O primeiro era composto por pessoas com deficiência que não sentiam suas necessidades contempladas nos espaços projetados e construídos. O segundo formado por arquitetos, engenheiros, urbanistas e designers que desejavam maior democratização do uso dos espaços e tinham uma visão mais abrangente da atividade projetual.

Esses profissionais objetivavam a oferta de ambientes que pudessem ser utilizados por todos, na sua máxima extensão possível, sem depender, por exemplo, da necessidade de adaptação ou elaboração de projeto especializado para pessoas com deficiência, favorecendo, assim, a biodiversidade humana e proporcionando uma melhor ergonomia para todos.

De acordo com o manual, embora nos Estados Unidos já houvessem normas técnicas de acessibilidade em vigência, antes do advento do Desenho Universal os espaços projetados e construídos não eram pensados para serem usados por todas as pessoas, com deficiência ou não. Havia somente locais alternativos ou reservados para indivíduos com apresentavam algum tipo de limitação de mobilidade, de sentidos ou cognição.

Os produtos universais acomodam uma escala larga de preferências e de habilidades individuais ou sensoriais dos usuários. A meta é que qualquer ambiente ou produto poderá ser alcançado, manipulado e usado, independentemente do

tamanho do corpo do indivíduo, sua postura ou sua mobilidade, evitando-se assim, a necessidade de produtos e espaços desenvolvidos especialmente para pessoas portadoras de deficiência (GABRILLI, 2011).

Existem 7 princípios estabelecidos na década de 1990 por um grupo de arquitetos, liderados por Ron Mace, do *Center for Universal Design*, da Universidade da Carolina do Norte, nos Estados Unidos. Esses princípios são:

- Uso equitativo: consiste em produtos, espaços e objetos que podem ser utilizados por pessoas com capacidades diferentes, a fim de evitar segregação e oferecer conforto e segurança para todos os usuários.
- Uso flexível: possibilidade de adaptação e adequação de produtos e ambientes de acordo com as preferências de cada usuário. Portanto, deve-se prever e garantir a possibilidade de alteração .
- Uso simples e intuitivo: Permitir uma fácil compreensão do espaço ou funcionamento de um produto, independente do grau de instrução, habilidade ou capacidade de concentração do usuário.
- Informações de fácil percepção: É importante a utilização de meios de comunicação como símbolos visuais, táteis, sonoros, entre outros, para facilitar e garantir a compreensão de informações pelos usuários.
- Tolerância ao erro: Ao considerar uma tolerância, minimiza-se o risco de possíveis consequências ocasionados por ações acidentais ou não intencionais.
- Esforço físico mínimo: Faz-se necessário o dimensionamento de elementos e equipamentos para que sejam utilizados de maneira eficiente, segura, confortável e com o mínimo de fadiga, minimizando ações repetitivas e esforço físico.
- Dimensionamento de espaços para acesso e uso abrangente: Estabelece dimensões e espaços apropriados para o acesso, o alcance, a manipulação e o uso, independentemente do tamanho do corpo (obesos, anões etc.), da postura ou mobilidade do usuário (pessoas em cadeira de rodas, com carrinhos de bebê, bengalas etc.).

Diante disso, o presente estudo de requalificação pretende aplicar os princípios do Desenho Universal.

6 REQUALIFICAÇÃO DA AV. BEIRA MAR

Após o estudo da área, revisão bibliográfica e conceituação geral dos temas abordados, desenvolveu-se um estudo preliminar para a requalificação do trecho da Avenida Beira Mar compreendido entre a Ponte José Sarney e a Praça Maria Aragão.

O principal objetivo da proposta de requalificação é a transformação do lugar, que hoje é caracterizado como um local de passagem, através da criação de um espaço de lazer e contemplação, em uma localização privilegiada dentro da cidade de São Luís.

Percebe-se que além de representar um ponto referencial na cidade, a área de intervenção apresenta-se como um marco histórico, natural e visual. Rykwert (2004, p. 185) destaca que as pessoas tendem a selecionar como marco algo que se sobressaia, algo que tenha desempenhado um papel na vida de sua cidade. O século XIX acrescentou a esse repertório os espaços fechados das estações ferroviárias e das arcadas envidraçadas. Nas estações e lojas de departamentos, relógios imensos, localizados em torres ou suspensos, eram pontos de referência úteis.

Nesse sentido, o edifício da antiga Estação João Pessoa, popularmente conhecido como “Refesa”, mesmo décadas após perder sua função original, ainda permanece como um marco, que identifica toda a área do seu entorno. Contudo, qualquer cidade, bairro ou quarteirão precisa não apenas de pontos de referência que os indiquem, como também de locais mais ou menos diferenciados para reuniões semipúblicas e semiprivadas (RYKWERT, 2004).

De acordo com o estudo pode-se perceber que os dois sentidos da avenida criam um distanciamento entre os transeuntes e a edificação da antiga estação, agravado pelo uso impróprio dado para o prédio. Do outro lado, junto à margem do rio, percebe-se que também existe a desvalorização da paisagem, mais uma vez em decorrência do intenso tráfego de veículos na Beira Mar.

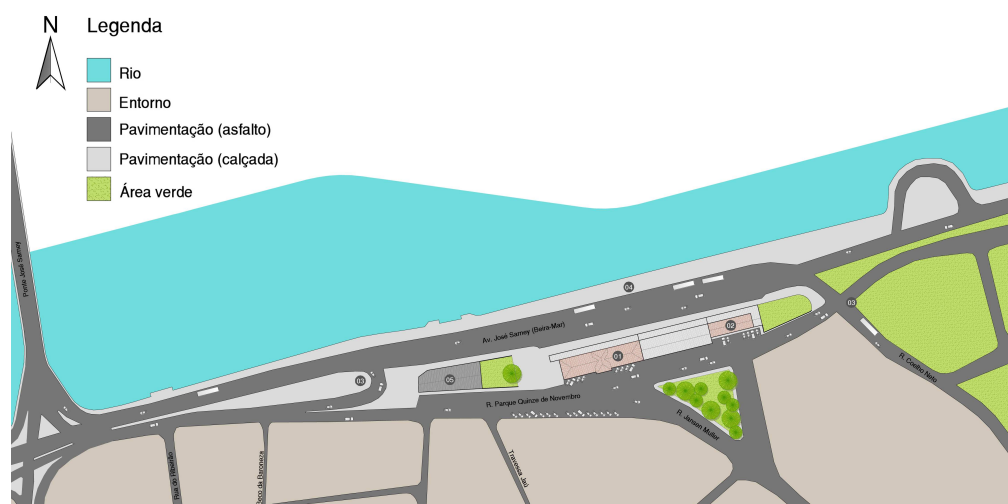


Figura 33: Situação atual da Av. Beira Mar.
Fonte: Arquivo pessoal.

Dessa forma, elaborou-se uma proposta onde o tráfego do sentido “Maria Aragão - Ponte” foi desviado, unindo-se ao tráfego do sentido oposto, que hoje se desenvolve junto da fachada principal da estação. Com o novo desvio do tráfego, entende-se que haverá uma valorização tanto do prédio da estação quanto da orla fluvial, através da criação de uma grande esplanada, com devido tratamento arquitetônico e paisagístico.

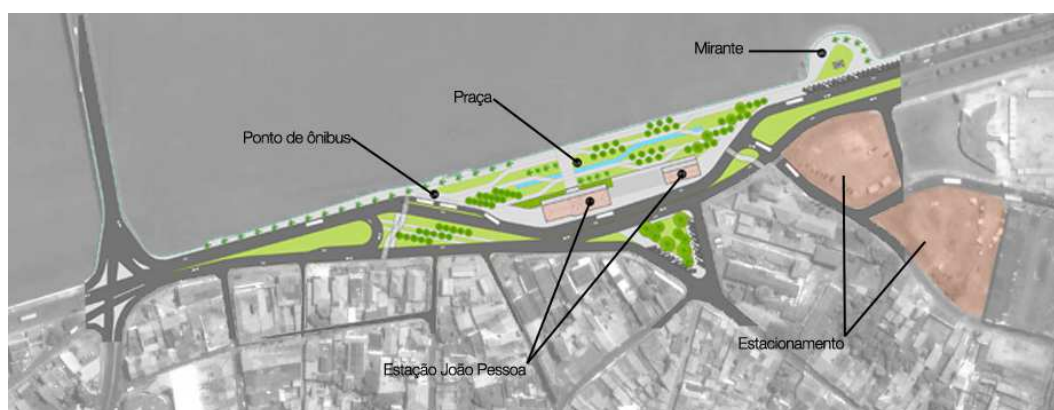


Figura 34: Implantação.
Fonte: Arquivo pessoal.

6.1 Sistema Viário

O novo sistema viário agirá como o principal transformador da área e seu entorno. A partir de estudos e levantamentos, verificou-se que a caixa de rolamento existente na via no sentido “Ponte – Maria Aragão” era suficiente para abrigar uma

via com quatro pistas, uma vez que atualmente ela é indevidamente ocupada por estacionamentos, gerados pelo uso do prédio da estação como sede de delegacia e secretarias de segurança.

Dessa forma, o projeto prevê o desvio das pistas que passam entre o prédio da estação e o rio, que deverá passar agora pela frente do prédio, ao lado das pistas de sentido oposto. Contudo, a alteração viária não representará perdas ou danos ao fluxo de veículos, uma vez que respeitará a largura das caixas de rolamento existentes nos trechos adjacentes, sendo assim apenas um prolongamento dos mesmos.

Além disso, partir da relocação da Secretaria de Segurança do Estado para outro local, a grande demanda por vagas estacionamento diminuirá drasticamente, visto que os usos do entorno não geram demanda grande de vagas. Assim, com a nova proposta para ocupação do prédio da estação, verifica-se que a demanda por estacionamento será mais sazonal, e que pode ser suprida pelo atual estacionamento da Praça Maria Aragão, atualmente utilizado apenas em dias de eventos.

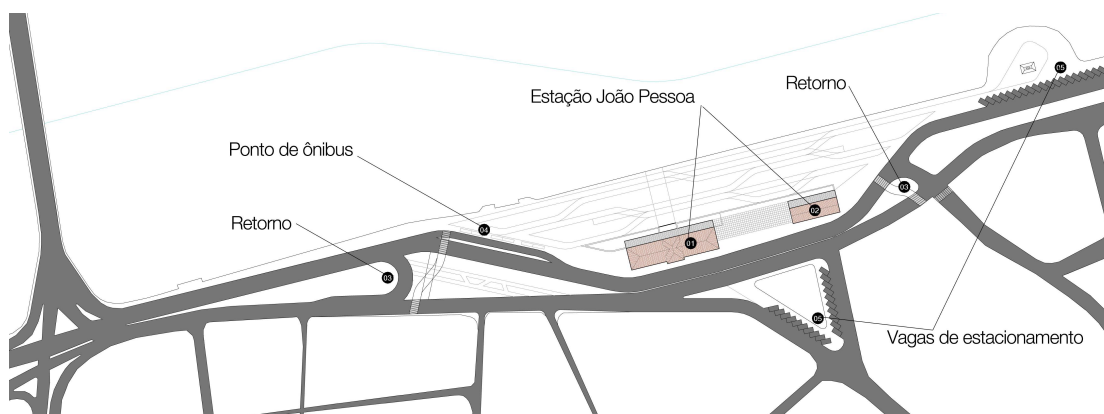


Figura 35: Proposta do novo sistema viário.
Fonte: Arquivo pessoal.

A importância da obra de adequação do sistema viário é verificada quando se observa a subutilização do lugar, privando a população da utilização do espaço para lazer e contemplação. Assim, percebe-se que haverá uma real valorização da paisagem urbana, que ganhará um novo sentido de lugar, além da transformação econômica e social do local e seu entorno.

Nesse sentido, foram criadas novas faixas de pedestre e alterou-se a localização dos pontos de parada de ônibus, fazendo com que a nova urbanização do local se torne convidativa e aproxime a população.

6.2 Estação João Pessoa

De acordo com o que já foi dito anteriormente, fica claro que a atual utilização da edificação da antiga estação não está de acordo com prédio, de valor histórico e cultural, tampouco com o entorno. Dessa forma, propõe-se que a Secretaria de Segurança do Estado e as Delegacias sejam realocadas para um local compatível com o uso, e a devida infraestrutura necessária.

Percebe-se também a necessidade de obras de restauro, já que atualmente o prédio encontra-se bastante descaracterizado. Essas obras deverão ser realizadas por equipes capacitadas, seguindo as normas e diretrizes determinadas nas diversas leis e cartas de preservação patrimonial.

Assim, o projeto de recuperação do edifício deverá seguir as normas estabelecidas pelo Decreto de Lei N./98 de 1998, no que diz respeito à preservação e reconstituição arquitetônica, tais como:

- Preservação de materiais, forma e altura da cumeeira das coberturas; beirais e platibandas; acabamentos, elementos decorativos, envasaduras e esquadrias; revestimentos, etc.
- Reconstituição de elementos como envasaduras e esquadrias.
- Retirada de aparelhos de ar-condicionado nas fachadas.

Além disso, existem diversas outras normas e diretrizes que deverão ser respeitadas para a recuperação, reconstituição, restauro ou novas intervenções no edifício.

Uma das principais alterações previstas para o prédio será a demolição do galpão construído no ano de 1972, que liga os dois prédios originais. Percebe-se a necessidade da demolição desse anexo pela grande descaracterização do conjunto, já que sua arquitetura não segue padrões estéticos e prejudica a visibilidade dos prédios originais, desvalorizando-os.



Figura 36: Prédio anexo a ser demolido.
Fonte: Arquivo pessoal.

No lugar do galpão a ser demolido, propõe-se a construção de uma cobertura que estabelece a ligação entre as duas edificações, respeitando os alinhamentos horizontais e verticais, dando assim harmonia ao conjunto. Essa cobertura deverá ter um desenho simples e estrutura metálica, de aspecto mais leve que o concreto. O espaço resultará um uma espécie de praça coberta, servindo também como abrigo. A partir da alternância na utilização de coberturas translúcidas e opacas, pode-se criar espaços sombreados, protegidos de intempéries ao mesmo tempo em que se preserva a visibilidade para as edificações em determinados pontos. Dessa forma, o novo espaço estabelece uma ligação entre as duas edificações, os jardins e a avenida, onde a visibilidade e a circulação fica livre de barreiras físicas e visuais.



Figura 37: Cobertura de acesso ao Museu da Língua Portuguesa, em São Paulo.
Fonte: Arquivo pessoal.

A partir da recuperação das características originais da edificação, sugere-se que sejam implantados no local equipamentos culturais, além de comércio e serviços de apoio à nova ocupação da área e seu entorno.

Para a edificação principal, propõe-se a criação e instalação de um Museu da Memória Ferroviária, que abrigará o acervo histórico e iconográfico da extinta RFFSA. Além do museu, deverão ser instaladas salas de exposições temporárias, que atualmente representam um déficit na cidade de São Luís e cujo uso poderá ocorrer através de aluguel ou apoio e subsídio do governo, dependendo da situação. Juntamente com o uso cultural, propõe-se também a criação de um restaurante, ocupando um dos salões dos andares superiores, de onde será possível ter uma vista privilegiada da cidade com a foz do Rio Anil, a área do São Francisco e Ponta d'Areia além dos novos jardins criados na proposta de requalificação.

A edificação de menor porte, ao lado da principal, deverá ser ocupada por lanchonete e sorveteria, servindo de apoio à nova praça e atendendo ao grande público já existente, usuário do transporte público.

Além dos usos principais, deverão ser instalados banheiros públicos, posto de informações turísticas, além de um pequeno posto policial. É importante lembrar que todo o edifício, assim como as novas intervenções deverão respeitar as diretrizes do desenho universal, já comentadas anteriormente, permitindo o acesso a todo e qualquer cidadão.

6.3 Paisagismo

Segundo Lamas (2004), tanto o desenho do espaço edificado, quanto das estruturas verdes são ambos elementos da mesma atuação. Haussmann em seu projeto para Paris, compreende a importância da árvore nas avenidas e boulevares, dando o mesmo tratamento ao espaço edificado.

Do canteiro à árvore, ao jardim de bairro ou ao grande parque urbano, as estruturas verdes constituem também elementos identificáveis na estrutura urbana. Caracterizam a imagem da cidade; têm individualidade própria; desempenham funções precisas: são elementos de composição e do desenho urbano; servem para organizar, definir e conter espaços (LAMAS 2004, p106). Assim, percebe-se a importância de um projeto paisagístico bem elaborado.

Para a nova proposta de requalificação da Av. Beira Mar, foi previsto um paisagismo que contempla diferentes usos, criando assim ambientes específicos de acordo com sua funcionalidade, além de aproveitar as estruturas verdes criadas para valorizar e destacar os pontos focais do projeto.

Além disso, a partir da intenção em dar um novo sentido de lugar, reforçando a sua identidade, propõe-se resgatar a memória ferroviária em São Luís. Assim o paisagismo pode complementar esse regate através de um desenho que remete às antigas linhas que ali circulavam.

Contudo, para um trabalho melhor elaborado, faz-se necessário a realização de pesquisas e estudos de cunho arqueológico para que se obtenha um resultado mais apurado e condizente com as recomendações para intervenções patrimoniais. É importante ressaltar que essas pesquisas arqueológicas servirão apenas como inspiração para o desenho, que pode ser aplicado na paginação de piso ou desenho dos passeios e canteiros por exemplo, mas não há pretensão em reconstituir o traçado original dos trilhos dos trens. No caso de haver a presença de peças que constituíam os trilhos originais, estas poderão ser incorporadas ao projeto paisagístico, a exemplo do ocorrido no High Line Park em Nova York.

Dessa forma, propõe-se um desenho contemporâneo, que não interfira na visualização dos edifícios históricos, tampouco tente reconstruir seus elementos de projeto. A proposta contemporânea deverá ressaltar e evidenciar o período em que cada elemento presente foi construído, de forma que o público possa facilmente distinguir o “novo” do “antigo”.

A busca pela priorização dos espaços verdes e permeáveis, em contraponto ao atual espaço, totalmente impermeável e árido, marcado pela presença do asfalto, norteou o projeto. Estão previstos a criação de pontos com atrativos diversificados na intervenção. Em função do clima quente, durante o ano inteiro, propõe-se a criação de áreas sombreadas, a fim de garantir a utilização do espaço durante o dia. Essas áreas, compostas por alamedas de árvores de grande e médio porte, localizam-se nas extremidades da praça, já que a utilização de vegetação de grande porte em toda a extensão do projeto poderá prejudicar a visibilidade da edificação da estação, reduzindo sua imponência.

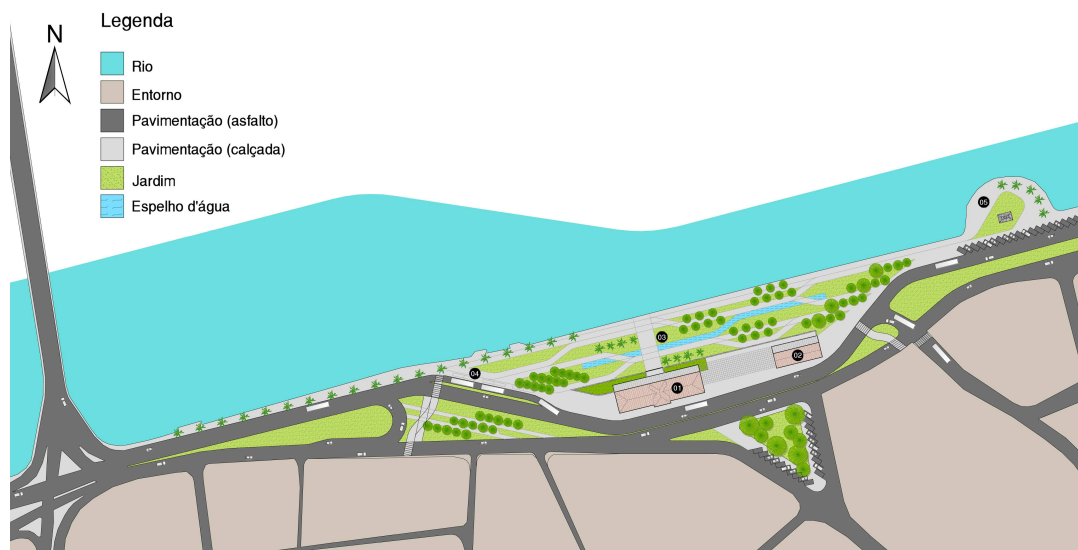


Figura 38: Plano de Massas Geral.
Fonte: Arquivo pessoal.



- 01 – Estação (principal)
- 02 – Estação (anexo)
- 03 – Praça

Figura 39: Praça.
Fonte: Arquivo pessoal.

Na área em frente ao prédio da estação, optou-se pela utilização de uma vegetação rasteira, com espaços gramados combinados com o plantio de algumas palmeiras imperiais, que marcarão o espaço sem prejudicar a visibilidade tanto da estação quanto do rio, da ponte e do restante da cidade. Esse local, funcionará como um ponto de encontro central, onde poderão ser realizadas pequenas manifestações culturais e espontâneas.



Figura 40: Perspectiva ilustrativa.
Fonte: Arquivo pessoal.

Para a vegetação, deverá ser priorizado o uso de espécies nativas, além das já adaptadas na cidade de São Luís. Deverão ainda ser considerados na escolha das espécies fatores como tempo de crescimento, tipo de raiz, floração e toxicidade. É importante que, com exceção da grama, que deve ser podada constantemente, as espécies se desenvolvam com o mínimo de manutenção possível.

Um “caminho de água” percorrerá praticamente toda a extensão da praça, alinhado paralelamente ao rio e ao prédio. Trata-se de um espaço pavimentado por onde circula uma fina lamina d’água, que deverá utilizar o reaproveitamento de águas pluviais. Funcionando como um ponto atrativo visual, poderá ser utilizado como lazer, principalmente ao público infantil. Em determinados pontos, serão instalados pequenos jatos d’água.

Esse é recurso que vem sendo amplamente utilizado, pois além de lazer, torna-se marcante como identidade do lugar. Em locais de clima tropical, funciona ainda como um fator que contribui para o conforto, refrescando o local.

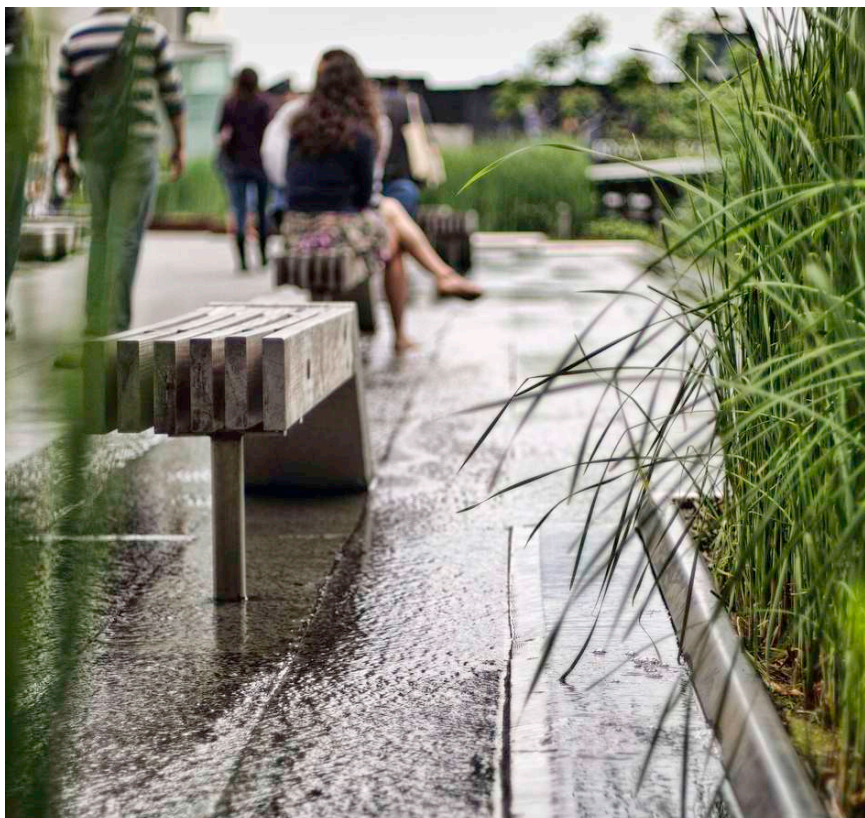


Figura 41: Bancos sobre lâmina d'água.
Fonte: High Line Park.



Figura 42: Espelho d'água em Bordeaux.
Fonte: Arquivo pessoal.



Figura 43: Jatos d'água, More London.
Fonte: Arquivo pessoal.

Ao lado da mureta da Av. Beira Mar, que deverá ser preservada a fim de manter a unidade com o restante da avenida, um caminho fará a extensão das calçadas do entorno, criando um passeio junto ao rio. Na extremidade da área de intervenção, em frente à Praça Maria Aragão, o baluarte foi utilizado para a criação de um mirante.

6.4 Mobiliário Urbano

Assim como os projetos de arquitetura e paisagismo, o projeto do mobiliário urbano deve ser realizado com bastante esmero, pois o mobiliário fornece o suporte para que as pessoas utilizem o local nas suas diversas atividades com conforto.

Compreendendo bancos, lixeiras, postes, balizadores, bebedouros, abrigos de parada de ônibus, o mobiliário deve de atender todas as funções desempenhadas pelos usuários. Além disso, por se tratar de um local exposto à intempéries, como chuva, sol e ação da maresia, é fundamental que a composição do mobiliário utilize materiais resistentes e de baixa manutenção, uma vez que se trata de uma área pública.

Os abrigos de parada de ônibus, além de proteger os usuários do sol e da chuva, podem conter informações básicas a respeito das linhas, horários, além de um mapa do entorno, para que as pessoas possam se localizar com facilidade. Seguindo uma prática já praticada em diversas cidades, poderão ainda ser instaladas máquinas para venda de bilhetes, facilitando e agilizando todo o sistema de transporte coletivo.



Figura 44: Abrigo de estação, Porto, Portugal.
Fonte: <http://mic-ro.com/metro/index.html>



Figura 45: “Eye Stop”, desenvolvido pelo MIT’s SENSEable City Lab.
Fonte: http://www.carloratti.com/publications/on_us/20090522Picocool.htm

Dentro da praça, poderão ser instalados diversos tipos de mobiliário, todos seguindo o mesmo conceito formal. A variação do mobiliário, que pode ser realizada através de modulação, garante que os espaços tornem-se dinâmicos, atendendo à um público variado e às inúmeras funções desempenhadas ao longo do dia. Assim como ocorre em diversas praças e parques, o mobiliário acaba tornando-se um

atrativo para o local, proporcionando o encontro de pessoas e as relações sociais, o que contribui para o entendimento do espaço como um lugar.



Figura 46: Mobiliário contribui para as relações sociais, Bishops Square, Londres.
Fonte: Townshend Landscape Architecture.



Figura 47: Área gramada de vivência e bancos, em Nova York.
Fonte: High Line Park.

Além de bancos comuns, deverão ser instaladas mesas para piquenique e espreguiçadeiras. Os materiais mais indicados são a pedra, concreto e aço corten, pois resistem bem à ação de intempéries e vandalismo. Contudo, a utilização de materiais como a madeira, mesmo que pontual, confere um aspecto mais convidativo e aconchegante.



Figura 48: Mesa para piquenique, Porto, Portugal.
Fonte: Arquivo pessoal.



Figura 49: Bancos em concreto e madeira.
Fonte: <http://freshome.com/>

De acordo com o tratamento, desenho, cores e materiais, equipamentos como bancos, por exemplo, podem ainda se tornar elementos decorativos e de identidade do lugar em que estão inseridos, tornando-se ícones referenciais.



Figura 50: Bancos iluminados tornam-se elementos decorativos.
Fonte: High Line Park.

A correta instalação de lixeiras, em locais que reúnem um grande número de usuários, ou onde serão consumidos produtos alimentícios, contribui para a limpeza do local, minimizando a necessidade de serviços de limpeza constantes. Estão previstos também devem ser instalados bebedouros.



Figura 51: Exemplo de bebedouro.

Fonte: High Line Park.

Postes e balizadores iluminam e sinalizam durante o período da noite. Se durante o dia os locais de sombra são recomendados e apreciados, à noite deve-se evitar lugares na penumbra. É importante ressaltar que os postes deverão ter alturas variadas, mais altos para iluminação geral e mais baixos para iluminação dos passeios. Desse modo, a iluminação não é prejudicada pelo efeito de sombra das copas das árvores. Valorizando também o conforto, a utilização de postes com rebatedores de luz evita o ofuscamento da visão.

6.5 Iluminação

O projeto luminotécnico para a requalificação deverá abranger diferentes objetivos e funções. É importante que os espaços de utilização pública, como as praças, sejam bem iluminados no período noturno, garantindo a possibilidade de utilização além da segurança. Nesses espaços, a iluminação deve ter caráter funcional, compatível com o uso destinado ao local. Todavia, pode-se considerar também a utilização de uma iluminação cênica, de caráter artístico a fim de valorizar

determinados pontos do projeto, como elementos paisagísticos, obras de arte, monumentos e arquitetura. Desse modo, é importante analisar todos os componentes do projeto, para se obter um resultado harmonioso e de eficiência energética.

Segundo Senzi, os espaços têm três dimensões e a iluminação deve ser projetada pensando tanto no volume como nos efeitos que terá sobre objetos e usuários (SENZI apud CORBIOLLI, 2009).

De acordo com Almeida (2006), a iluminação de monumentos e fachadas é entendida como iluminação pública e tem a finalidade de atrair a atenção à edificação, criando uma impressão agradável aos cidadãos, valorizando a arquitetura e por vezes proporcionando novas atrações turísticas para a cidade.



Figura 52: Iluminação da fachada do Museu do Café, Santos-SP.
Fonte: www.espacoturismo.com/museus/museu-do-cafe

A correta técnica de se iluminar uma fachada não se encontra baseada somente em princípios da engenharia de iluminação, é também necessária uma compreensão a respeito dos valores estéticos da arquitetura do local (ALMEIDA, 2006). Assim, a iluminação do edifício da estação deverá ser estudada de forma a valorizar os diversos elementos que compõe a fachada, como os frisos, esquadrias, colunas, entre outros elementos estéticos. A nova iluminação tem como objetivo

destacar a edificação histórica, a valorizando dentro do contexto visual em que está inserida, uma vez que é um elemento marcante na paisagem do centro histórico.

7. CONCLUSÃO

A partir do entendimento dos espaços públicos como locais propícios para o desenvolvimento das relações sociais, lugares de trocas, encontros e vivências múltiplas, percebe-se que a melhoria e conservação desses espaços, assim como a implementação de novos, são fundamentais para a melhoria da qualidade de vida nas cidades contemporâneas.

A Avenida Beira-Mar, especialmente o trecho contemplado neste trabalho, caracteriza-se como um lugar com forte relação na imagem e identidade da cidade de São Luís. Os marcos referenciais, sejam eles espaços edificados, monumentos ou paisagem natural são elementos de extrema importância, que definem e garantem a identificação das pessoas em relação com os lugares. Contudo, percebe-se que, em decorrência da falta de tratamento adequado por parte de sucessivas administrações públicas aliado ao uso incompatível do imóvel da antiga Estação João Pessoa, a área compreendida neste estudo acabou por transformar-se em um local de passagem, onde não é possível tirar proveito de todo o potencial que oferece, embora exista um grande número de pessoas que circulam pelo local.

A valorização do espaço para o automóvel, em detrimento do pedestre, também distancia a população da paisagem urbana de sua cidade contribuindo para a desvalorização da identidade do lugar. A cidade planejada para os automóveis criou inúmeros espaços por onde as pessoas circulam sem sequer perceber as diversas construções, espaços e marcos importantes da cidade.

Nos últimos anos, um novo modelo de intervenção urbana em locais degradados passou a ser implantado em diversas cidades, especialmente no exterior. Denominado de requalificação urbana, a prática deve contemplar a área não somente com intervenções pontuais, como mobiliário urbano ou renovação do projeto paisagístico.

Inserido em uma perspectiva multidisciplinar, o projeto de requalificação urbana requer a devida atenção aos diversos aspectos que compõe o lugar, sejam

eles arquitetônicos, históricos, econômicos ou culturais. Dessa forma, a intervenção permite uma real valorização do lugar, a partir da intensificação das suas potencialidades, o que garante uma melhor relação da população com a cidade.

Outro aspecto fundamental para a melhoria das cidades é a sua adaptação para atender à todos os usuários, independente de características físicas, idade ou habilidade. Nesse sentido, a aplicação dos conceitos de desenho universal deve estar sempre atrelada ao projeto urbano, uma vez que as áreas públicas devem atender a todo e qualquer cidadão.

É importante ressaltar que mesmo buscando percorrer os diversos temas que estão relacionados à uma requalificação urbana, ainda há muito a analisar e refletir até se chegar a um projeto final de intervenção.

Assim, o estudo de requalificação apresentado neste trabalho buscou intervir na área de forma a melhorar a relação das pessoas com a paisagem do local, a partir do resgate de sua história, dando ao prédio da RFFESA um uso compatível, da valorização da paisagem natural do entorno e da criação de um grande espaço de vivência, que traz ao Centro Histórico áreas verdes e locais propícios para o encontro de pessoas, atividades ao ar livre, e deleite da população, garantindo assim uma maior qualidade de vida aos moradores do entorno e à toda população da cidade.

REFERÊNCIAS

ABRAHÃO, Sérgio Luís. **Espaço Público: do urbano ao político**. São Paulo:Fapesp,2008.

ALMEIDA, João Gabriel Pereira de. **Iluminação de monumentos e fachadas**. X Simpósio Brasileiro de Iluminação Eficiente. São Paulo, 2006.

AMARAL, Márcio Douglas Brito; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da. **As encruzilhadas da gestão urbana: uma discussão sobre as políticas de renovação urbana em Belém**. In: SILVA NETO, João Gomes da; SILVA, José Guilherme Carvalho da; COSTA, Maria das Graças de Figueiredo; AMARAL, Márcio Douglas Brito. (Org.). Políticas públicas e gestão local: programa de capacitação em políticas de desenvolvimento urbano sustentável e gestão democrática. Belém: FASE, 2004.

BRASIL.Governo Federal. **Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal**. Disponível em: <<<http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>>. Acesso em 14 jun 2011 às 14h38min.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Lugar no/do Mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

CORBIOLLI, Nanci. **Luminotécnica de parque, São Paulo**. Revista Projeto Design, ed. 351. São Paulo: Arco, 2009.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

DILLER SCOFFIDIO + RENFRO. **The High Line**. Disponível em: <<<http://www.dsny.com/>>>. Acesso em: 05 maio 2011 às 17h21min.

Ralph Mennucci Giesbrecht. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <<<http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>>>. Acesso em: 14 jun 2011 às 15h00.

GHIO, Ricardo. **O desafio da Requalificação**. 2001. Disponível em: <<<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.008/928>>>. Acesso em 12 abr 2011 às 14h02min.

HIGHLINE PARK. Disponível em: <<www.thehighline.org>>. Acesso em 09 maio 2011 às 15h37min.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 2ºed. São Paulo: editora WMF Martins Fontes, 2009.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LOPES, José Antonio Viana; SILVA, Reinouds Lima. Roteiro 2: São Luís. O Caminho Grande. In: _____ LOPES, José Antonio Viana (org) **São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara: guia de arquitetura e paisagem** = San Luis Isla de

Maranon y Alcantara: guia de arquitectura y paysage. ed. Sevilla : Consejería de Obras Publicas y Transportes, Direccion General de Arquitectura y Vivienda, 2008.

LYNCH, K. **A boa forma da cidade**. Lisboa: Edições 70, 1981.

MASCARÓ, Juan Luís (org). **Urbanismo**: Um guia para o Ensino Secundário 10º, 11º e 12º anos. Lisboa: CESU/ULHT, 2001.

MORELONDON. Disponível em: <<<http://www.morelondon.com/index.html>>>. Acesso em 09 jun 2011.

OLIVEIRA, J.P. ; MOLIN, E.D.D. **Paisagem urbana e uso turístico: Revitalização da rua Hercílio Luz em Itajaí (SC)**. Revista Eletrônica de Turismo Cultural, vol.2 n 1, 2008. Disponível em: <<<http://eca.usp.br/turismocultural>>>. Acesso em 06 jul 2011 às 10h00.

RYKWERT, Joseph. **A sedução do lugar**: a história e o futuro da cidade. Tradução Valter Lellis Siqueira. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

SANTANA, Trícia. **Abandono dos espaços públicos e interiorização da vida pública na cidade de Natal-RN**. Ano 5, 2005. Portal Vitruvius. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/05.057/1982>>. Acesso em 09 maio 2011 às 11h00min.

SEGRE, Roberto. **Múltiplas vozes em Barcelona**. Revista Projeto Design, edição 296, 2004.

SILVA, Aline Martins da. **Atratividade e dinâmica de apropriação de espaços públicos para o lazer e turismo**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

TORELLY, Luiz Philippe Peres. **Paisagem cultural**: uma contribuição ao debate. Ano 9, vol.4, 2008, p. 240. Cidades Brasil. Portal Vitruvius. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/minhacidade/mc240/mc240.asp>>. Acesso em 06 jul 2011 às 10h45min.

APÊNDICE A – SITUAÇÃO ATUAL

APÊNDICE B – PROPOSTA SISTEMA VIÁRIO

APÊNDICE C – PLANO DE MASSAS

APÊNDICE D – PERSPECTIVAS ILUSTRATIVAS