

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

CLAUDICEIA MENDES

ÁREA CENTRAL E SISTEMA VIÁRIO: intervenções urbanas no Centro
Histórico de São Luís

São Luís
2007

CLAUDICEIA MENDES

ÁREA CENTRAL E SISTEMA VIÁRIO: intervenções urbanas no Centro Histórico de São Luís

Trabalho final de Graduação apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão – UEMA, para obtenção do grau de Arquiteta Urbanista.

Orientador: Arq, Msc. e Doutorando
Frederico Lago Burnett

São Luís
2007

Mendes, Claudiceia

Área central e sistema viário: intervenções urbanas na zona de tombamento federal do centro histórico de São Luís. / Claudiceia Mendes. – São Luís, 2007.

62 f. : il.

Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão, 2007.

1. Urbanização - Intervenções Urbanas 2. Centro Histórico de São Luís 3. Anel Viário I. Título

CDU: 72+ 711.4 (812.1)

CLAUDICEIA MENDES

ÁREA CENTRAL E SISTEMA VIÁRIO: intervenções urbanas no Centro Histórico de São Luís

Aprovado em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Arq. Msc. e Doutorando Carlos Frederico Lago Burnett
(Arquiteto e Urbanista – Orientador)

Arq. Msc. e Prof. ^a Gustavo Marques
(Arquiteto e Urbanista – Examinador Interno)

Arq. Francisco José de Miranda Junior
(Arquiteto e Urbanista – Examinador Externo)

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, a Deus, por estar sempre comigo, guiando meu caminho e iluminando meus pensamentos.

A minha família, aos meus pais, meus irmãos, pelo incentivo e apoio, em todos os momentos da minha vida.

Aos amigos que fiz durante esses cinco anos de faculdade, em especial Theyla Karla e Márcio Bruno, por todas as conversas e momentos de desconcentração que tivemos juntos.

Ao meu professor e orientador Frederico Burnett, sem o qual não teria concluído este trabalho.

A todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a minha formação pessoal e profissional.

“Um aprendizado acadêmico, não baseado na prática, é como um cadáver embalsamado, talvez para ser visto, mas que não inspira nem nobilita nada.”

Mahatma Gandhi

RESUMO

As características da urbanização brasileira, as políticas econômicas aplicadas no país durante o século XX provocaram grandes mudanças nas estruturas urbanas das cidades, principalmente a partir da década de 70, com a expansão do espaço urbano e a ocupação de novas áreas, servidas de infra-estruturas modernas, sendo um dos principais fatores que contribuíram para a decadência das Áreas Centrais. Os programas de preservação e revitalização do Centro Histórico de São Luís concentraram suas ações, principalmente no bairro da Praia Grande, buscando a revitalização dessa área, que se encontrava totalmente abandonada e deteriorada. As intervenções urbanas realizadas no Centro Histórico de São Luís, apesar de ter um eixo central, não foi conferido ao Sistema Viário sua verdadeira importância para o processo de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís.

Palavras – chave: Área Central. Sistema Viário. Centro Histórico. Intervenções Urbanas

ABSTRACT

The characteristics of the Brazilian urbanization, the economical politics applied in the country during the century XX provoked great changes in the urbane structures of the cities, principally from the decade of 70, with the expansion of the urbane space and the occupation of new areas, supplied with modern infrastructures, being one of the principal factors that contributed to the decadence of the Central Areas.

The programs of preservation and revitalization of the Historical Centre of São Luís concentrated his actions, principally in the district of the Big Beach, looking for the revitalization of this area, which was totally left and spoilt.

The urbane interventions carried out in the Historical Centre of São Luís, in spite of having a central axle, his true importance was not checked to the Road System for the process of Preservation and Revitalization of the Historical Centre of São Luís.

Keywords: Central Area. System Viário. Historical Center. Interventions Urban

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Mapa de São Luís no séc. XIX – 1844.....	21
Figura 2 -	Mapa de São Luís no séc. XX – 1912.....	23
Figura 3 -	A mancha representa as faixas de estacionamentos que deveriam ser criados, na área do projeto.	39
Figura 4 -	Ruas onde deveria ser proibida a circulação de veículos	40
Figura 5 -	Usos da área do Projeto Reviver, em preto as ruas onde foi proibida a circulação de veículos.	43

LISTA DE FOTOS

Foto 1 -	Bonde Elétrico.....	25
Foto 2 -	Beira-mar, Rua do Egito e Avenida Magalhães de Almeida, principal eixo viário do centro da cidade a partir da década de 40	27
Foto 3 -	Barragem do Bacanga.....	31
Foto 4 -	Ponte do Caratatiua , 1967.....	31
Foto 5 -	Ponte do São Francisco, 1970.....	31
Foto 6 -	Ponte da Camboa.....	31
Foto 7 -	Eixos viários que cortam o centro; Ponte do São Francisco e a Barragem do Bacanga em azul; Ponte Bandeira Tribuzi com a Avenida Kennedy em laranja.....	31
Foto 8 -	Anúncio de venda e localização do loteamento Brasil em São Luís	32
Foto 9 -	Áreas de proteção do Centro Histórico.....	33
Foto 10-	Rua Portugal sendo recuperada pelo Projeto Reviver	35
Foto 11-12	Prédio da escola de música, antes e depois da recuperação.....	36
Foto 13 -	Calçamento da Rua da Estrela	36
Foto 14 -	Área de concentração das intervenções urbanas e viárias	37
Foto 15 -	Largo do Comércio em 1979.	41
Foto 16 -	Área de intervenção do Projeto Reviver e o estacionamento da Praia Grande	42
Foto 17 -	Rua da Estrela	45
Foto 18 -	Rua do Giz	45
Foto 19 -	Estacionamento em frente ao prédio da faculdade de Arquitetura, e na Rua da Estrela	46

SUMÁRIO

	LISTA DE FIGURAS.....	7
	LISTA DE FOTOS.....	8
1	INTRODUÇÃO.....	10
2	URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E AS ÁREAS CENTRAIS.....	11
2.1	Centros Urbanos e Centralidade.....	13
2.2	Renovação dos Centros Urbanos.....	14
2.3	Decadência das Áreas Centrais.....	16
2.4	Preservação e Revitalização das Áreas Centrais.....	18
3	ESPAÇO URBANO E SISTEMA VIÁRIO EM SÃO LUÍS.....	20
3.1	Renovação Urbana no Centro da cidade.....	26
3.2	Abandono da Área Central	29
4	ÁREA CENTRAL COMO CENTRO HISTÓRICO.....	33
4.1	Propostas de Intervenções Urbanas no Centro Histórico de São Luís.....	34
4.1.1	Projeto de Renovação Urbana da Praia Grande.....	37
4.1.2	Projeto Praia Grande.....	40
4.1.3	Projeto Reviver.....	41
4.1.4	PRODETUR/NE.....	44
4.1.5	Situação Atual.....	45
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	46
	REFERÊNCIAS.....	50

1. INTRODUÇÃO

A urbanização brasileira desenvolvida durante o século XX foi um processo que transformou o espaço urbano das cidades. Segundo CORRÊA (1995, p.11), espaço urbano “é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço”, sendo que suas transformações aparecem com ritmos e conseqüências diferenciadas.

Observando o processo de urbanização e produção de espaços urbanos das cidades brasileiras, notamos que o desenvolvimento do Sistema Viário, teve grande importância na produção desses espaços, já que, favoreceu o deslocamento de bens ou de mercadorias e de pessoas, contribuindo tanto para a centralização quanto para a descentralização das atividades. A descentralização, o papel do poder Público conforma um conjunto de fatores que contribuem de forma relevante para o processo de esvaziamento, desvalorização e conseqüente decadência da Área Central. Percebe-se que, enquanto os Centros Históricos, ou tradicionais, entram em processo de decadência, surge, paralelamente, uma nova área com características de centralidade, para onde são atraídas atividades antes presentes no centro tradicional.

A Área Central de São Luís, considerada o núcleo original da cidade, passou pelos principais processos urbanos da cidade, tinha sua base econômica ligada com as atividades desenvolvidas no Porto da Praia Grande, e seguindo as mudanças da política nacional foi perdendo importância econômica e social, sendo abandonada pela elite ludovicense e pelo Poder Público ao longo do século XX.

Na década de 70, a Área Central passou a ser alvo de atenção do Governo Federal com a criação de uma política nacional para as Cidades Históricas com forte potencial para o desenvolvimento do turismo cultural, que resultou em estudos e programas para a preservação e revitalização dessas áreas, que tinham como objetivo gerar renda para o município e empregos para a população, e conseqüentemente desenvolvimento econômico para a cidade.

As intervenções urbanas desenvolvidas para o Centro Histórico de São Luís foram feitas seguindo as diretrizes nacionais. Este trabalho está se propondo a estudar os processos de transformações ocorridas na Área Central de São Luís e a sua relação com o Sistema Viário, de modo a analisar as propostas e as aplicações realmente efetivadas das Intervenções Urbanas realizadas no Centro Histórico de São Luís, através dos programas de preservação e revitalização.

2 URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E AS ÁREAS CENTRAIS

No final do século XIX e início do XX, o Brasil, foi marcado por profundas mudanças e rápidas transformações político-sociais, nesse momento em que as idéias de novo, progresso, ruptura e revolução passam a fazer parte não apenas do cotidiano dos agentes sociais, mas, principalmente, a caracterizar o imaginário e o discurso intelectual brasileiro, era preciso romper com a tradição colonial-escravocrata e modernizar o país. (HERSHMAN; PEREIRA, 1994)

Nas primeiras décadas do século XX, as cidades brasileiras foram tomadas pela possibilidade do progresso e modernidade, devido à Revolução de 1930 e a ruptura com o modelo agroexportador, dando início a uma nova ordem econômica, o “modelo de substituição das importações”. A participação da indústria na economia, em detrimento do setor agrícola, consolidou uma nova estrutura de poder, impulsionando o avanço da industrialização e da urbanização brasileira.

A hegemonia do setor industrial, um desdobramento do chamado “modelo das substituições da importação”, leva à aceleração do processo de urbanização, fenômeno que, diga-se de passagem, já apresentava suas primeiras manifestações nos anos que se seguiram à revolução de 1930. (SCHIMIDT; FARRET, 1986, p. 7)

A modernização da economia e da sociedade brasileira resultou num processo de industrialização e de urbanização acelerada, provocando o agravamento dos problemas dos Centros Urbanos e modificando a estrutura urbana das cidades.

Cidades que tinham nos anos 40 padrões razoáveis de abastecimento de água, coleta de esgoto, pavimentação de vias públicas, iluminação pública e outros serviços começaram a assistir ao surgimento de uma periferia carente e desordenada, onde se misturavam os conjuntos habitacionais, as favelas e os loteamentos clandestinos. (SERRA, 1991, p. 41)

Na década de 50, durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960), uma nova ordem social é instalada e a visão de progresso centrada na modernidade, com o desenvolvimento de empresas estatais e monopolistas, na área de infra-estrutura, como petróleo, eletricidade e siderurgia, foram fatores que impulsionaram o processo da urbanização, tendo como principais características: o crescimento desordenado das populações urbanas, o aumento da industrialização e o incentivo da expansão dos espaços urbanos.

O processo de urbanização das cidades brasileiras nas últimas décadas tem sido reflexo não só da dominação colonial que sofremos durante séculos, como também do capitalismo que se desenvolveram entre nós a partir do grande surto industrial desencadeado nos anos cinquenta em diante (ALVES, 1992, p. 26).

O projeto político e o modelo de desenvolvimento implantados a partir de 1964, com a instalação do regime militar no país, cria as políticas de integração do território nacional. A política urbana é encarada sob dois pontos de vista: a produção de espaço urbano ou a complementação do espaço existente e o planejamento do crescimento urbano. (SERRA, 1991, p.77), sendo assim, são criados órgãos para financiar a construção de habitações, controlar e disciplinar o processo urbano das cidades, como o Banco Nacional de Habitação (BNH), o Sistema Financeiro de Habitação (SFT) e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau), todos em 1964. (SCHIMIDT; FARRET, 1986, p.30-36). A política habitacional financiou a construção de conjuntos habitacionais e a instalação de infra-estrutura, e conseqüentemente a expansão dos limites urbanos das cidades e a descentralização das atividades, agravando a situação de degradação e abandono das Áreas Centrais.

O desenvolvimento econômico, a intensificação no processo de industrialização e a implantação do regime militar, foram fatos marcantes na

história do Brasil, e incidiram diretamente na produção do espaço urbano das cidades brasileiras.

Segundo SCHIMIDT E FARRET (1986, p.55-61), o transporte, o saneamento básico e a habitação compõem o quadro complexo da urbanização brasileira; e ainda a integração entre urbanização e provisão de serviços públicos atendeu não somente ao crescimento espontâneo das cidades, como também induziu sua expansão ordenada através da criação de novos bairros, ao longo das linhas de atendimento desses serviços.

A urbanização brasileira foi calçada na reprodução permanente de eixos de expansão horizontal. Esse modelo de desenvolvimento urbano – crescimento por meio de expansão permanente da fronteira urbana – foi fortemente impulsionado pelo planejamento econômico e territorial e, particularmente, pelas políticas de financiamento e produção habitacional e de infra – estruturas. (ROLNICK; BOTLER, 2007).

Com o crescimento urbano das cidades, a descentralização das atividades e do núcleo residencial, os impactos da cidade industrial provocaram mudanças físicas, sociais e econômicas para os Centros Urbanos das cidades brasileiras.

2.1 Centros Urbanos e Centralidade

A partir do começo do século XX, o processo de centralização e a sua correspondente forma espacial, a Área Central, passou a ser objeto de estudos do fenômeno urbano, nas mais diferentes ciências, despertando o interesse pela magnitude desse processo em relação à sua forma espacial, bem como ao seu significado para a cidade. (CORRÊA, 2004, p.37-38).

O centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo. (SPOSITO, 1991, p.6).

Na Área Central, de acordo com CORRÊA (2004), concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, os terminais de transportes, servida de toda infra-estrutura básica, constituindo o principal foco da cidade.

A centralidade é entendida como local de concentração de atividades de negócios, culturais, econômicas, administrativas, ou seja, pela concentração de atividades urbanas. (CORRÊA, 2004)

O Sistema Viário e as atividades econômicas sempre estiveram fortemente ligados ao processo de origem e desenvolvimento das Áreas Centrais, e mantiveram uma relação de interdependência, ou seja, o desenvolvimento do comércio promoveu a organização do espaço, e a disponibilidade dos sistemas de transporte favoreceu aos usuários o acesso à essas atividades, fortalecendo a função de centralidade dessas áreas. Segundo BARAT (1979), o transporte além de atender a demanda existente, induz o desenvolvimento urbano oferecendo alternativas de ocupação do espaço, ou seja, o sistema de transportes é indutor da expansão urbana.

Em relação ao Sistema Viário das cidades, pode ser considerado como fator *aglomerativo* ou *desaglomerativo*, dependendo das suas características. Por exemplo, pode ser *aglomerativo*, se considerarmos a facilidade de acesso aos locais de concentração das atividades e *desaglomerativo*, caso a área deixe de ser acessível, contribuindo, dessa forma, para iniciar um processo de decadência. (LEME apud FERRARI, 1979).

2.2 Renovação dos Centros Urbanos

Os núcleos originais das cidades eram equipados por estruturas antigas, representativas das necessidades do passado, e não respondiam, assim, aos anseios da vida moderna, tão almejada pela elite da sociedade brasileira.

(...) uma aceleração dinâmica e de substituição e sucessão dos usos do solo no espaço urbano, o que implicou a demolição de vetustas edificações, por vezes com grande valor artístico, arquitetônico ou

histórico, a modificação do quadro urbano tradicional que não era algo passageiro, mas uma nova característica da vida nas cidades incorporada ao cotidiano de todos. (SERRA 1991, p.36-37).

Com o aumento da população, a palavra de ordem era a “higienização”, fazendo surgir os primeiros planos de Renovação Urbana (VARGAS; CASTILHO, 2006, p.56), tendo como exemplo clássico às reformas realizadas em Paris no século XIX, por Haussmann, onde, “foram abertas largas avenidas no meio de bairros antigos, para estabelecer as necessárias facilidades de comunicação e evitar a asfixia ameaçadora, sem consideração para com as eventuais perdas de capital imobiliário e cultural que isso poderia provocar”. (BRUAND, 1999, p.326).

Segundo BRUAND (1999, p. 326), as cidades brasileiras no início do século XX, apresentavam muitos problemas que exigiam soluções vigorosas, como: “disciplinar o crescimento natural desordenado, reorganizar os serviços públicos, para que eles pudessem desempenhar seu papel e seguir o aumento fenomenal da população e dar nova modelagem ao centro das cidades que não correspondiam mais às necessidades modernas da administração, do comércio e principalmente da circulação”.

A aplicação da Renovação Urbana nas cidades brasileiras é encontrada em diferentes épocas e dimensões, por exemplo, a reforma realizada na então capital do país, Rio de Janeiro, nos primeiros anos do século XX, pelo prefeito Pereira Passos, que resolveu dotar a cidade de fisionomia e serviços modernos, abrindo grandes avenidas, causando a demolição de inúmeros imóveis, com a imitação do traçado feito por Haussmann em Paris.

É indiscutível a imitação de Haussmann: mesma atividade transbordante, mesmo renome cuidadosamente cultivado de destruidor sistemático e sem escrúpulo [...] mesmo princípio das grandes artérias com árvores arrasando impiedosamente tudo que estava no caminho e desembocando nos monumentos que servem como perspectivas finais; chegou-se até a retomar, para a largura da Avenida central, peça chave do dispositivo, as dimensões dos bulevares do prefeito parisiense (33 metros). (BRUAND, 1999, p.334).

Em São Paulo na década de 30, a intervenção foi realizada com um cunho funcional buscando adaptar e criar novas formas de aproveitamento da Área Central para a dinâmica da cidade foi elaborado um plano para tentar assegurar um sistema de comunicações que pudesse remediar a situação caótica do centro, considerado pequeno demais para comportar a vida de uma grande cidade. Este plano propunha a abertura e o alargamento de uma série de avenidas e radiais que partiam do centro em direção aos bairros, provocando inúmeras demolições, renovando e ampliando a zona central. (BRUAND, 1999).

São Luís acompanhou o processo de Renovação Urbana, na década de 40, para a adaptação do seu tecido urbano, às novas exigências da funcionalidade e mobilidade, já que a Área Central correspondia ao principal centro comercial e residencial da cidade.

De maneira geral, pode-se afirmar que a Renovação Urbana, realizada nas Áreas Centrais das cidades brasileiras na primeira metade do século XX, modificou em diferentes graus, o espaço urbano de origem colonial e provocou a perda de muitos imóveis históricos, por exigências de espaço compatíveis com os critérios de modernidade, funcionalidade, atendendo interesses privados e públicos entre outros motivos.

2.3 Decadência das Áreas Centrais

Os núcleos originais e as Áreas centrais deram início às cidades brasileiras, e por muito tempo permaneceram como principal e único centro urbano, mas com as características da urbanização brasileira, entraram em processo de decadência. É interessante notar que, enquanto as Áreas Centrais entram nesse processo, torna-se necessário o surgimento de novas áreas de expansão do espaço urbano das cidades, com características de centralidade,

para onde são atraídas atividades e investimentos públicos, como infraestrutura e serviços.

Decadência, degradação, deteriorização urbana, entre outros são termos utilizados para designar o declínio pelo qual passaram, e ainda passam diversas Áreas Centrais, e que tiveram como consequência o esvaziamento, a descentralização das atividades e a desvalorização desses espaços.

O centro das nossas cidades sofre um processo de deteriorização. (sinônimo de apodrecimento) é um processo natural, inevitável, decorrente do envelhecimento. Segundo essa versão, é o envelhecimento dos centros de nossas metrópoles que estaria provocando sua “deteriorização”. (VILLAÇA, 1997, p. 1381).

O crescimento e as transformações ocorridas no centro principal, segundo VILLAÇA (1997), consiste primeiramente, no fato dos centros principais crescerem na mesma direção das camadas de alta renda e pela chamada “decadência” dos centros principais, entende como “um termo utilizado pela minoria dominante, para o processo de apropriação do centro principal pelas camadas populares”. (1997, p. 1381).

Neste processo, as classes abastadas abandonaram o núcleo central das cidades, já que estes não respondiam mais satisfatoriamente às exigências da vida moderna e da funcionalidade, e passaram a ocupar as novas áreas, conquistadas com a expansão urbana. A partir deste momento se tem início o processo de descentralização das atividades, formando o chamado “Centro Novo” ou as novas centralidades. (VILLAÇA, 1997).

A decadência das Áreas Centrais é um fenômeno bastante característico das cidades brasileiras, se considerarmos as políticas urbanas e os Planos de Desenvolvimento Nacional, desenvolvidos nas décadas de 60/70, pelo Governo Federal, para modernizar as cidades e promover a expansão urbana, com a construção dos conjuntos habitacionais longe das Áreas Centrais. (SERRA, 1991).

Levando em consideração que a cidade é um organismo dinâmico e que as decisões políticas estão sempre envolvidas no processo urbano, seja de valorização ou promoção de uma determinada área, a descentralização se apresenta como um fator determinante na decadência das Áreas Centrais, não

que seja o único. Isto por que, com a perda da importância relativa do centro, os investimentos privados e públicos foram direcionados para servir essas novas áreas de infra-estrutura e serviços.

As conseqüências da degradação das Áreas Centrais das cidades não se limitam aos aspectos econômicos. O centro tradicional possui também importância simbólica, em relação ao patrimônio histórico, artístico e arquitetônico, já que, comumente é o núcleo original das cidades, a sua degradação mesmo que indiretamente, produz efeitos negativos sobre a identidade e a cultura da sociedade. Esta questão será a base para repensar as Áreas Centrais, após a decadência, tendo em vista a existência no país de uma política nacional para as Cidades Históricas.

2.4 Preservação e Revitalização das Áreas Centrais

A intensa urbanização, a industrialização e o abandono das Áreas Centrais que ocorreram no Brasil, durante o século XX, provocaram a destruição de parte considerável dos acervos culturais das cidades e criou a necessidade de medidas para conciliar a preservação dos valores tradicionais com o desenvolvimento econômico das regiões.

Na década de 1930, foi criado o primeiro órgão federal, durante o Governo de Getúlio Vargas, o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN – Lei 378/1937) e, por meio do Decreto-lei nº 25, e a partir da década de 70, com a transformação em Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o governo passou a tomar medidas para a proteção dos conjuntos urbanos das cidades, envolvidos por um movimento internacional de revitalização dessas áreas, como valorização e afirmação de identidade nacional. (MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA, 1980).

A partir de então é iniciada uma nova política com a preservação de conjuntos urbanos, e não mais de monumentos isolados, Segundo o MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA (1980), o aumento demográfico, a industrialização e o turismo poderiam ser fatores positivos de enriquecimento municipal, mas também poderia representar graves riscos para o patrimônio se não fossem devidamente orientados.

O Brasil, envolvido com as políticas internacionais de preservação, baseado nas cartas patrimoniais, resolveu adotar o “turismo cultural” como forma de preservação e revitalização dos seus Centros Urbanos, lembrando que estes se encontravam abandonados e marginalizados.

(...) a relação entre turismo e patrimônio cultural não é tão recente quanto se imagina, a primeira viagem nacional no qual o patrimônio figurou como atrativo para o turismo, ocorreu em 1924, e teve como destino a cidade mineira de Ouro Preto. (CAMARGO, 2002, p. 47)

Os técnicos especializados da UNESCO, Michel Parent (66-67), principal Inspetor dos monumentos franceses, e Viana de Lima (1974), vieram ao Brasil a convite dos técnicos brasileiros, para a elaboração de relatórios sobre as cidades históricas, com potencial para o turismo cultural. (MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA, 1980).

Com o objetivo de sensibilizar as autoridades sobre a preservação e revitalização do bem cultural no Brasil, foi realizada em Brasília (1970), uma reunião com os governadores estaduais, e teve como resultado a produção de um documento conhecido por “Compromisso de Brasília”, cujas recomendações eram sobre a política de proteção aos bens naturais e de valor cultural, mas só as recomendações não eram suficientes, então foi permitido aos Municípios e Estados, o uso de 5% da sua cota-parte do Fundo de participação dos Estados e Municípios, através de convênios com o IPHAN (resolução nº 94/70). (MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA, 1980, p.20).

A partir da década de 70, foram iniciadas no Brasil, iniciativas de preservação e revitalização das Áreas Centrais das cidades, tecidos urbanos considerados decadentes, mas com uma localização privilegiada e servida de infra-estrutura, que poderia ser modernizada e aproveitada para gerar renda e emprego, criando uma fonte de recursos para as cidades, baseada no turismo cultural, além de ser um resgate da identidade nacional, inclusive em São Luís.

O binômio desvalorização-degradação dessas áreas constitui-se em desperdício inaceitável para as cidades, particularmente aquelas em países em desenvolvimento, com notórias carências urbanas. (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 9).

É interessante notar a relação entre o processo de urbanização e as políticas de preservação das Áreas Centrais brasileiros, enquanto um incentivava a descentralização das atividades e diretamente o abandono e a degradação das áreas centrais, a outra buscava medidas para dotar essas áreas de novos usos, direcionadas para o turismo, tendo em comum os interesses econômicos nas esferas Federal, Estadual e Municipal, para tais decisões.

A aplicação dos programas de preservação e revitalização nas cidades brasileiras foram feitos principalmente no final da década de 80/90, por exemplo, Pelourinho em Salvador, Bairro do Recife na capital pernambucana e em São Luís. A revitalização realizada nesses locais possui dois pontos em comum: investimentos vultosos em locais com grande potencial turístico e de grande valor históricos e o processo de decadência das áreas centrais.

3 ESPAÇO URBANO E SISTEMA VIÁRIO DE SÃO LUÍS

São Luís, capital do estado do Maranhão, teve seu traçado urbano desenhado pelo Engenheiro-Mor do Brasil Francisco Frias de Mesquita no século XVII, baseado na “Lei das Índias”, ou seja, em forma de quadrículas e orientado de acordo com os pontos cardeais.

Buscou adaptar o núcleo urbano já existente aos padrões estabelecidos pelas “Leis das Índias”, dando-lhe nova forma e ordem, como tudo lhe foi ordenado pela Corte de Madri a quem então obedecia a monarquia portuguesa. A este código urbanístico, de origem renascentista e o primeiro no hemisfério ocidental, correspondem o traçado ortogonal dos arruamentos que serviu de diretriz para a malha de expansão da cidade; a largura constante das ruas, sem distinção de categoria principal ou secundária; e a orientação de acordo com os pontos cardeais. (SOUSA apud OLIVEIRA DE SILVA, 1999, p.55).



Figura 1 - Mapa de São Luís no século XIX-1844
 Fonte: Superintendência do Patrimônio Cultural do Maranhão, 2003.

A cidade passou por um “surto de industrialização” têxtil, que trouxe desenvolvimento econômico e também melhoramentos urbanos como a pavimentação, embelezamento das praças, e serviços de infra-estrutura. Mas a tentativa de industrialização não prosperou (RIBEIRO JUNIOR, 1999, p.75).

Nesse primeiro momento já notamos como o espaço urbano de São Luís se expandiu, o que mais tarde foi consolidado pela transferência da classe abastada para essas novas áreas, enquanto a grande parte da população se concentrou em volta das fábricas instaladas na cidade. Segundo Ribeiro Junior, a instalação do conjunto industrial de São Luís entre 1872 e 1900 (1991, p.73), fora dos limites urbanos da cidade, contribui para a ocupação de novas áreas, com a formação de bairros proletários em volta dos núcleos industriais. (RIBEIRO JUNIOR, 1999; BARROS, 2001).

[...] em torno da Companhia de fiação e tecido Rio Anil surgiu o Bairro do Anil; ao redor da Companhia Fabril maranhense, o Fabril; ao redor da Companhia de Fiação e Tecidos Cânhamo, o Madre Deus. (BARROS, 2001, p.26).

[...] fabricas de fiação e tecido Camboa e a Companhia de Fiação e tecidos Rio anil. A primeira situada às margens do Rio anil, próxima à Baía de São Marcos, a pouco mais de 4 km do perímetro urbano. A última mais ousada teve suas instalações fincadas a 10 km do centro da cidade e fora situadas também às margens do Rio Anil, o que facilitava o transporte das matérias-primas e do produto acabado. (RIBEIRO JÚNIOR, 1999, p.72).

A mudança para o regime republicano, criando novos encargos para o Estado e a abolição da escravatura, provocou uma crise na economia maranhense.

A liberdade dos escravos e o advento da República, um desorganizando o trabalho agrícola e o outro criando novas obrigações para o Estado, determinaram para o Maranhão uma tremenda crise econômica, que se prolongou por um lapso de tempo de cerca de um quarto de século [...] deste caos resultou o esfalecimento da velha e prestigiosa classe dos agricultores maranhenses [...] veio a moda da industrialização [...] os poucos recursos ainda existentes na lavoura de algodão, na cana de açúcar e no comércio foram atraídos para a indústria. (VIVEIROS apud LIMA, 1981, p. 181-182).

A transição do século XIX para o XX representou para a sociedade ludovicense, esperanças e incertezas, com uma crise econômica e o sonho de transformar São Luís em uma “Manchester do Norte”. (CORRÊA, 1993).

O Espaço Urbano de São Luís no início do século XX correspondia ao núcleo central, ou seja, era formado pelos bairros da Praia Grande-Desterro, Largo do Carmo, das Ruas Grande, Afogados, Paz e Sol, chegando próximo da atual Praça Deodoro e Largo dos Remédios. (Figura 3)



Figura 2 - Mapa de São Luís no século XX-1912
 Fonte: Superintendência do Patrimônio Cultural do Maranhão, 2003.

As primeiras décadas da República trouxeram para São Luís, sérios problemas sanitários principalmente para a população menos favorecida, que não dispunha de serviços públicos eficazes e foram considerados como responsáveis pela proliferação de doenças infecto-contagiosas.

São Luís foi palco de vários surtos epidêmicos, entre eles o da peste bubônica que entrou na cidade em 1903 estendendo-se até 1904, repetindo-se em 1908 e 1921. (ALMEIDA apud COSTA, 2004, p.241).

Seguindo uma tendência nacional, os administradores públicos utilizaram as leis sanitárias para modernizar a cidade e disciplinar o uso do espaço urbano da cidade dentro do perímetro urbano, ou seja, afastar a população pobre do perímetro central da cidade onde a elite ludovicense freqüentava e residia.

A divisão de Polícia Sanitária de São Luís foi criada através da lei estadual nº 301 de abril de 1901, sendo complementada pela Lei estadual nº 358 de 09 de julho de 1904[...] era composta por inspetores sanitários, delegados e subdelegados de higiene [...] era responsável pelas visitas nos domicílios e nas construções em

andamento [...] tinha como objetivo “evitar e corrigir os vícios da habitação...” A elite ludovicense tentava de várias maneiras mostrar para o restante do país a imagem de uma cidade saneada, inserida, como exigiam as moldes da época.
(Almeida, 2004, p.44-245)

O principal centro comercial da cidade até meados do século XX localizava-se no bairro da Praia Grande, núcleo original da cidade, e teve sua economia historicamente ligada às atividades portuárias.

Transformado em local de trabalho e moradia da camada de alta renda da cidade – personificada nos comerciantes que intermediavam a exportação da produção agrária do interior do Estado para Portugal -, o bairro da Praia Grande vai ser o primeiro núcleo elitizado da cidade, graças a sua proximidade com a porta de entrada e saída das mercadorias e como o centro do poder político – administrativo do Palácio dos Leões. (BURNETT; VENÂNCIO, [199?]).

A Praia Grande foi o palco de maior ressonância, quando do “boom” econômico do Estado do Maranhão, acontecido no período de 1750 a 1820, em virtude do ciclo de algodão, que determinou a transformação de São Luís em um dos principais portos exportadores – Porto da Praia Grande. (REIS, 2002, p.19).

Com a transferência no início do século XX da população do bairro da Praia Grande para as novas áreas, teve início a diminuição da função residencial e a predominância das atividades comerciais no bairro. De acordo com BURNETT, “a excessiva mistura de usos na região da Praia Grande, em razão das atividades portuárias passou a comprometer a qualidade ambiental das residências da elite comercial que residiam naquela área”. E ainda, segundo ele, a Prefeitura municipal incentivou e apoiou a ocupação de um novo setor da cidade, através da instalação de serviços e da legislação, criando na década de 30, uma nova zona residencial compreendida pelas ruas de Santana, São Pantaleão e Direita. (2007, p.2)

Na década de 20, São Luís ganhou serviços de infra-estrutura sanitária, sistema de transportes de bondes elétricos, a estrada de ferro São Luís – Teresina entre outras benfeitorias. (MEIRELES, 2001).

Dentre todas as obras entregues, o bonde elétrico certamente era o que tinha o maior valor simbólico, uma vez que ele trazia agregado a si, a idéia de modernidade, visto que, além de encurtar distâncias, modificava o espaço

urbano, dando um caráter mais dinâmico à cidade.

Não há exagero e otimismo em afirmar que os benefícios trazidos pelos “*tramwys*” elétricos são dos mais célebres. Continue ele a funcionar com regularidade e segurança, e o progresso material de São Luís não mais sofrerá a estagnação dolorosa que nos abate desde o início da república, antes irá cada ano – cada mês – a aumentar. (A PACOTILHA, 31 dez. 1924).

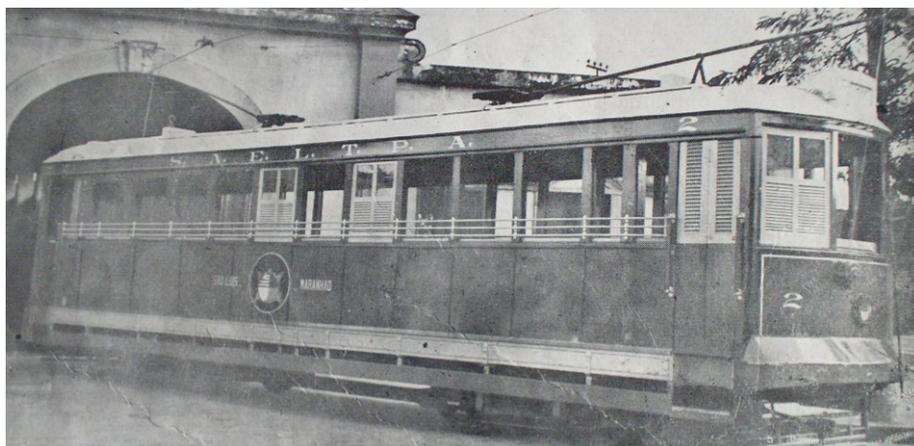


Foto 1- Bonde elétrico
Fonte: IMPARCIAL, 10 ago. 1940

A princípio, quatro linhas foram criadas para atender à população (Gonçalves Dias, São Pantaleão, Anil e Estrada de Ferro), cada qual contando com apenas um bonde de oito bancos, com capacidade para 40 passageiros, exceção feita à linha do Anil, que por ser um bairro mais distante, contava com dois bondes com capacidade para 50 passageiros cada. (A PACOTILHA, 17 dez. 1924).

Em 1924, a linha de bondes tinha extensão de apenas 8 Km, em 1925 já contava com mais de 15Km, com 6 linhas no perímetro urbano da cidade, essas linhas eram circulares e atingiam vários pontos da cidade, segundo o Jornal O Dia, a extensão em metros da linha de bondes eram:

Da Praça João Lisboa ao Anil – 7.500 metros.

Da Rampa do Palácio à Estação de Bondes – 2.832 metros.

Do Cemitério à Praça Gonçalves Dias – 1.747 metros.

Da Praça João Lisboa à São Pantaleão – 1.508 metros.

Da Rampa do Palácio à Rua Affonso Pena – 843 metros.

Rua Collares Moreira e Nina Rodrigues – 834 metros.

Linha para a Estrada de Ferro – 613 metros.

(Mensagem de Godofredo Viana, Jornal O Dia, 20/01/1925).

O carro que fazia a linha Gonçalves Dias, nova zona residencial da cidade, era conhecido como "bonde gente fina", pois seus passageiros em maioria, faziam parte da camada social mais abastada de São Luís. (Santos, 1990).

O poder público teve um papel importante na produção do espaço urbano de São Luís, a partir do momento que passou a incentivar a ocupação de novas áreas dotando-as de infra-estrutura "modernas".

São Luís apresentava ruas estreitas, herança colonial e áreas densamente ocupadas, características que não se modificaram profundamente com o surgimento do bonde, mas com o uso dos automóveis, as modificações se fizeram necessárias, em nome da modernidade e funcionalidade, satisfazendo os anseios da elite ludovicense.

3.1 Renovação Urbana do Centro da Cidade

A Revolução de 30 marcou o início da Integração Nacional e trouxe para o Maranhão, segundo MEIRELES (2001, p.336), "um período mais ou menos longo de paz e desenvolvimento" durante a administração do Interventor Federal Paulo Martins de Souza Ramos (1937-1945).

Durante a década de 40, foi implantado na Área Central da cidade, um plano urbanístico, traçado originalmente por Saboya Ribeiro. (MEIRELES, 2001)

A rápida passagem de Saboya Ribeiro por São Luís lançou sementes de modernização urbana, logo germinadas algumas, outras retomadas posteriormente, mas não mais limitadas, apenas, à *parte velha da cidade*, pois a urbanização e modernização da futura Avenida Getúlio Vargas, o Caminho Grande que levava ao interior da ilha, é fruto da já concretizada expansão da área residencial de alta renda que, movida pela excessiva mistura de usos no centro, se refugia no que era então o subúrbio de São Luís e provoca os investimentos do poder público para melhorar sua acessibilidade. (BURNETT, 2006, p. 5).

A intervenção realizada na Área Central de São Luís, local de maior concentração social, econômica e cultural da época, teve um cunho estético

baseado na funcionalidade, adaptou o tecido urbano do centro às exigências modernas, ou seja, ao uso do automóvel.

A avenida que vai da Praça João Lisboa à Avenida 05 de Julho acha-se em face de execução bem adiantada, emprestando, já ao centro urbano, o efeito sugestivo de sua moderna perspectiva. (MARANHÃO. Relatório do Interventor Paulo Ramos, 1942).

As medidas tomadas para dar “ares modernos” à cidade, e melhorar o Sistema Viário do centro, provocou a demolição de quarteirões seculares e a modificação do Largo do Carmo em 1943 (MORAES, 1989, p.58), para a abertura da Avenida Magalhães de Almeida, o alargamento da Rua do Egito.

A abertura da Avenida Magalhães de Almeida, nosso bulevar haussmaniano construído sobre os escombros dos casarões – em um período de valorização relativa dos monumentos, mas de nenhuma atenção aos conjuntos arquitetônicos –, é a maior obra feita para dar ares cosmopolitas ao centro da cidade, a partir das exigências do aumento de veículos automotores. (BURNETT, 2006, p. 5).

De acordo com FILHO (1971, p.128), (...) a abertura dessa avenida deu maior dinamização ao centro da cidade permitindo intensa circulação de carros e pedestres, enquanto BURNETT (2002, p.14), considerou sendo “(...) um corte simbólico no tecido secular da cidade para ali inserir a desejada modernidade das largas avenidas e edificações ecléticas”.



Foto 2 - Beira-mar, Rua do Egito e Avenida Magalhães de Almeida, principal eixo viário do centro da cidade a partir da década de 40.

Fonte: Google, 2007

A abertura dessa Avenida na Área Central é considerada como uma tentativa de adaptação do tecido urbano às novas exigências da vida moderna. Segundo BARROS (2001), havia o desejo de transformar São Luís em uma cidade moderna. Para isso era necessário remodelar o seu tecido urbano, que ainda atendia a padrões do Século XIX.

(...) boa parte das ruas do centro eram estreitas demais para a circulação de automóveis (...). Com o passar dos anos e a chegada dos primeiros automóveis essas ruas se tornaram um incômodo. Não era possível associar um meio de transporte moderno, como o automóvel, que requer espaço para circular, com um traçado estreito. Era necessário literalmente abrir caminho para o progresso, preparar a cidade para viver os novos tempos. Nem que, para tal, parte desta, a que representava o passado, tivesse que ser esquecida ou até mesmo destruída. (BARROS 2001, p. 45)

É interessante notar que a ocupação dos novos bairros ao longo da Avenida Getúlio Vargas, pela classe média e alta da cidade, novamente é dotada de serviços de infra-estrutura modernos, assim como o realizado no início do século XX, com a nova zona residencial.

A Avenida Presidente Getúlio Vargas foi toda pavimentada com paralelepípedos rejuntados e cimento, disposto de duas superfícies de rolamento de sete metros cada uma, separadas por uma série de abrigos centrais de quatro metros de largura, gramados e ajardinados, medindo o passeio três metros de cada lado (BARROS 2001, p. 47)

Nesse momento a Área Central, ainda desperta o interesse do público e privado no local, apesar de já direcionar investimentos para as novas áreas ocupadas ao longo da Avenida Getúlio Vargas.

A partir da década de 50, a Área Central vai ser considerada como empecilho para o crescimento da cidade, criando a possibilidade das conquistas das terras além dos rios Anil e Bacanga.

3.2 Abandono da Área Central

Na década de 50, envolvidos pelo novo modelo econômico adotado no Brasil, a integração das cidades brasileiras através de rodovias, foram desenvolvidos dois estudos pelo então, Diretor de Estradas e Rodagens, Ruy Mesquita, um sobre a rede viária e o outro sobre a expansão da cidade além dos rios Anil e Bacanga (BURNETT, 2002).

A Área Central foi tratada no “Plano de Expansão da Cidade” como uma limitação para o crescimento da cidade.

(...) a parte central de São Luís está limitada (...) com ruas estreitas e topografia acidentada, de difícil circulação para o tráfego, o crescimento em altura deve ser evitado para não provocar congestionamento, confusões, insegurança (...) o problema das áreas em São Luís será, pois, facilmente resolvido com construções de pontes sobre os rios Anil e Bacanga. (MESQUITA, 1958, p. 2)

A maioria das cidades brasileiras acompanhou o desenvolvimento nacional, inclusive São Luís, no final da década de 60/70, e passaram a sofrer grandes transformações na sua malha urbana e viária, com a implantação dos conjuntos habitacionais localizadas distantes da Área Central.

As políticas habitacionais desenvolvidas na década de 60 incentivaram a descentralização com a construção dos conjuntos habitacionais e do sistema viário, que também é incentivada pelo governo federal. Com a expansão das cidades, as áreas centrais passaram a ser vistas apenas como centros econômicos saturados devendo ser objeto de descentralização das atividades, inclusive administrativas. (ROLNICK ; BOTLER, 2007).

O novo regime político implantado no Brasil, a partir da década de 60/70, provocou grandes mudanças no traçado urbano da cidade, impulsionados pelo sonho de modernidade e industrialização, através da implantação do corredor de exportação de minério de ferro pelo do Porto do Itaqui. As atividades comerciais desenvolvidas no Porto da Praia Grande foram diminuindo de acordo com o desenvolvimento das vias terrestres incentivadas pelo Governo Federal, e a abertura do Porto do Itaqui.

Durante o governo de José Sarney, uma das prioridades do seu governo foi melhorar o Sistema Viário e para isso contratou uma empresa para reestruturar o trânsito da cidade (PINDOBUÇU, 1970).

Para a estruturação do trânsito da cidade, era necessária a substituição dos meios de transportes em São Luís. Entre as medidas tomadas para forçar a substituição dos bondes elétricos pelos ônibus estavam, a criação da Lei Municipal, 1.556, de 6 de junho de 1965, estabelecendo que a ampliação do sistema de transporte coletivo só poderia ser feita por meio de veículos que não dependessem do uso de energia elétrica (JORNAL PEQUENO, 07 jun. 1965), e de portarias que proibiam o *“tráfego de bondes em contra-mão de direção, nas seguintes ruas e avenidas: Avenida João Pessoa, Avenida Getúlio Vargas; Rua Rio Branco e igualmente na Rua Osvaldo Cruz, reservada a pedestres”*. (JORNAL PEQUENO, 3 jun. 1966). Assim, ao final do ano de 1966, os bondes foram totalmente substituídos pelos ônibus, sendo mais um fator que iria favorecer a expansão dos limites da cidade. É relevante considerar que, a mudança forçada do sistema de transporte na década de 60, contribuiu para a consolidação desses novos bairros.

Foi no final da década de 60, com a implantação dos programas de habitação do governo federal começaram a surgir os Conjuntos Habitacionais da cidade como o Residencial Caratatiua, COHAB Anil I, COHAB Anil II, COHAB Anil III, Maranhão Novo, Ipase e outros. A construção dos conjuntos habitacionais financiados pelo governo federal, em áreas distantes do centro criou a necessidade de levar infra-estrutura aos novos espaços ocupados.

A expansão urbana de São Luís, em direção das terras desocupadas, se concretizou de fato com a construção da Barragem do Bacanga na década de 60 - para fazer a ligação da Área Central com o Porto do Itaqui, futura Zona Industrial e as Pontes sobre o Rio Anil, Ponte do Caratatiua, do São Francisco e da Camboa respectivamente na década de 60 e 70.



Foto 3 - Barragem do Bacanga , 1968
Fonte: Google, 2007



Foto 4 - Ponte do Caratuiua, 1967
Fonte: Google, 2007

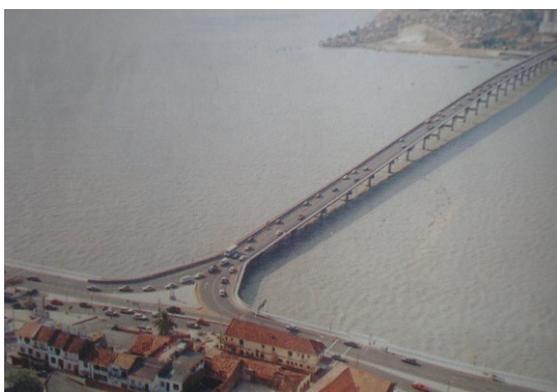


Foto 5 - Ponte do São Francisco, 1970
Fonte: PEREIRA, 1993



Foto 6 - Ponte da Cambaia, 1980
Fonte: IMPARCIAL, 10 ago. 1980.

A localização geográfica da Área Central favoreceu a sua utilização como ligação entre as novas áreas, utilizando o eixo já estabelecido desde a década de 40, ponte do São Francisco, Beira-Mar, Rua do Egito e Magalhães de Almeida e Barragem do Bacanga.

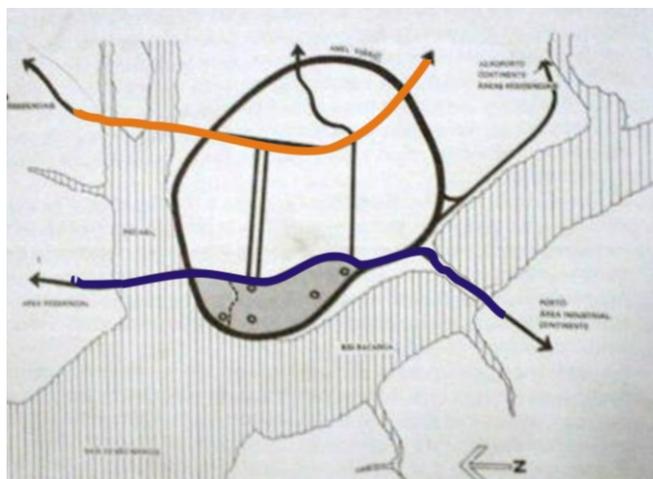


Foto 7 - Eixos viários que cortam o Centro; Ponte do São Francisco e a Barragem do Bacanga em azul; Ponte Bandeira Tribuzi com a Avenida Kennedy em laranja.
Fonte: Gisiger, 1979

4 ÁREA CENTRAL COMO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS

É interessante notar que na década de 70, o Governo Federal desenvolveu políticas de incentivo tanto para a expansão das cidades quanto para a preservação das Áreas Centrais, agora tratadas como Centros Históricos, que devem ser preservados e revitalizados, já que representam à identidade nacional. (MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO, 1988). Apesar dessas ações serem simultâneas, elas jamais tiveram uma unidade, pois foram executadas por diferentes órgãos e níveis de Governo.

O Poder Público tratou a questão da preservação e da revitalização do Centro Histórico de São Luís, com o desenvolvimento de estudos e relatórios feitos pelo técnico da UNESCO, Viana de Lima em (1973), o Plano Diretor da cidade 1974, que só foi aprovado em 1977, o tombamento Federal (1974) do conjunto Arquitetônico e Paisagístico da cidade, o tombamento Estadual (1986), a aplicação dos programas de preservação e revitalização do Centro histórico da cidade, a partir da década de 80, entre outras.

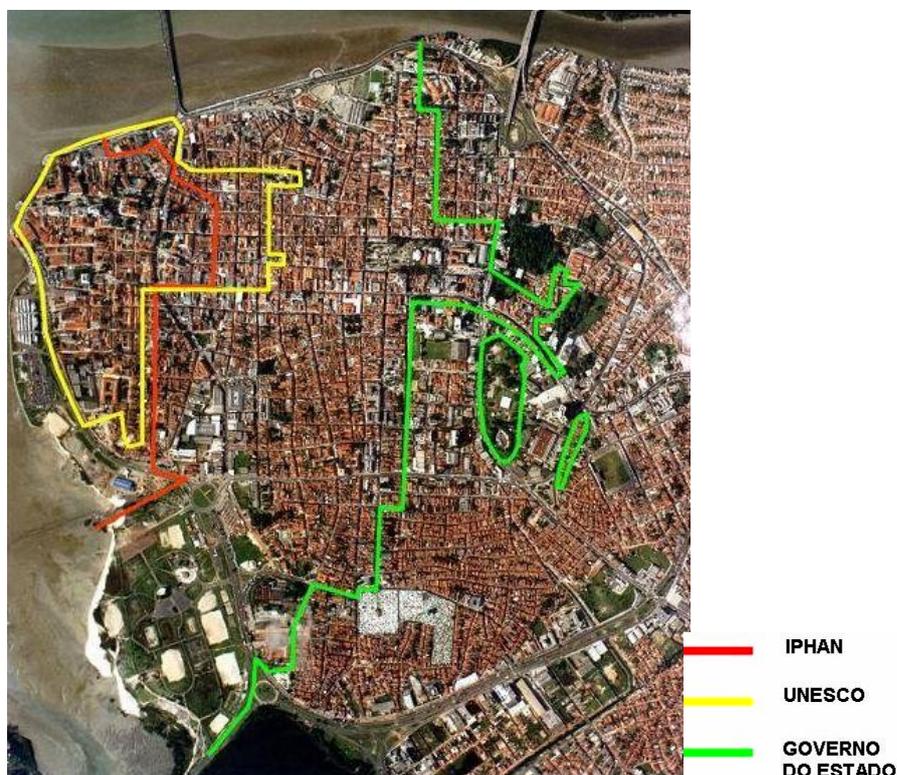


Foto 9 - Áreas de proteção do Centro Histórico
Fonte: Prefeitura de São Luís, 2006

Em 1977, o Governo do Estado do Maranhão, através da Secretaria de Coordenação e Planejamento SEPLAN e o arquiteto americano, John Gisiger elaboraram um plano de “Renovação Urbana da Praia Grande de São Luís”. A utilização desse termo foi compreendida de forma equivocada pelos técnicos do IPHAN, já que – diferentemente das ações empreendidas pelo poder público em meados do século XX-, o plano não pretendia demolir as construções e sim recuperá-las com o propósito de preservar e revitalizar o Centro Histórico.

Em outubro/79, numa promoção conjunta da SEPLAN-MA e da SPHAN, organizou-se, em São Luís, um encontro dos principais técnicos e representantes de órgãos de todo o país, voltados para a proteção e preservação dos bens culturais, com o intuito de debater e avaliar o trabalho então elaborado pelo Arq. John Gisiger, denominado “Renovação Urbana da Praia Grande” (ANDRÉS, 1986, p. 220).

Logo após o encontro realizado em 1979, denominado “1º Convenção Nacional da Praia Grande”, foi constituída a comissão de Coordenação do programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico (Projeto Praia Grande). A partir de então, foram desenvolvidos estudos visando à preservação e revitalização do Centro Histórico de São Luís, através das intervenções urbanas.

As intervenções realizadas no Centro Histórico de São Luís concentraram suas ações, principalmente no bairro da Praia Grande, buscando a revitalização dessa área, que se encontrava totalmente abandonada e deteriorada.

4.1 Propostas de Intervenção Urbana e Viária no Centro Histórico

Os programas de preservação e revitalização do Centro Histórico de São Luís, foram sendo implementadas por etapas ao longo de quase duas décadas e, apesar dos diferentes governos estaduais que deram apoio político e financeiro aos programas, a base dos projetos se manteve a mesma, isto é, aquela elaborada pela equipe do John Gisiger, o que garantiu ao projeto uma

unidade de propostas e objetivos. Entretanto, pode-se dizer que algumas das propostas – relacionadas à intervenções físicas - foram sempre priorizadas em detrimento de outras, de caráter social em prol de trabalhadores e moradores da área.

Em nossa análise, daremos atenção àquelas etapas do programa que intervíram fisicamente no espaço urbano da área em questão, descartando períodos de intervenção limitados a obras em edificações isoladas.

A primeira fase do programa, o projeto Praia Grande (1980-1982), teve sua primeira etapa nos anos de 1980 e 1982, com a realização de obras no Largo do Comércio e adjacências, sendo irrelevante quanto a propostas para o Sistema Viário, uma vez que não enfrentou essa questão.

Na segunda fase do programa, o Projeto Reviver (1987-1990), foram realizadas as intervenções urbanas e viárias mais significativas no bairro da Praia Grande, com a proibição da circulação de veículos de carga ou passageiro nas ruas recuperadas nas ruas recuperadas pelo projeto, através do decreto nº 11.013, de 27 de Dezembro de 1988, assinado no mesmo dia do lançamento do Projeto Reviver.

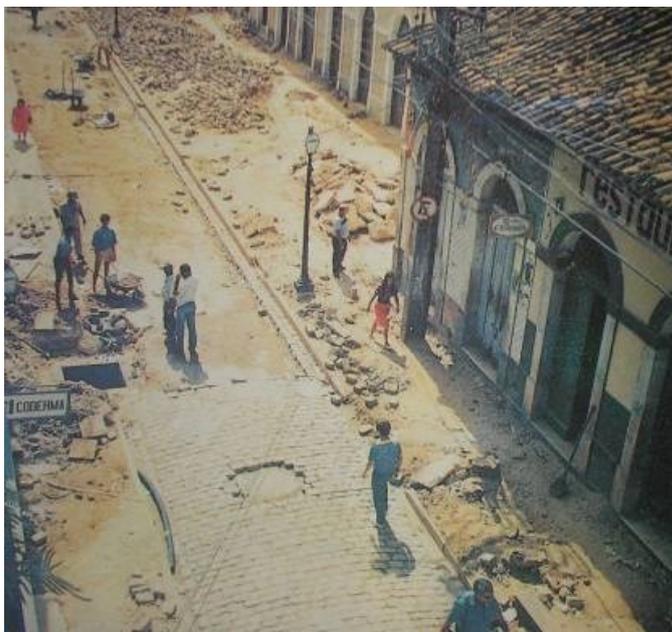


Figura 10 – Rua Portugal sendo recuperada pelo Projeto Reviver
Fonte: Pereira, 1994

A terceira fase do programa (1995-2001), o Projeto PRODETUR/NE – Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste - foi à primeira etapa que contou com recursos externos, através de convênio do Brasil com o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID. O Projeto PRODETUR, estendeu o que havia sido feito pelo Projeto Reviver do Largo do Comércio ao Portinho, com recuperação do calçamento original, fiação elétrica e telefônica subterrânea, recuperação e modernização da rede de água, esgoto e drenagem, além da recuperação e adaptação de inúmeros imóveis, tais como Escola de Musica, Faculdade de Arquitetura, Morada das Artes, Casa do Maranhão, entre outras obras.



Foto 11 e 12 - Prédio da escola de música, antes e depois da recuperação.
Fonte: PRODETUR, 2000.



Foto 13 - Calçamento da Rua da Estrela
Fonte: PRODETUR, 2000.

A seguir apresentaremos uma análise das propostas e as relações das Intervenções Urbanas com o Sistema Viário no Centro Histórico de São Luís.

4.1.1 Projeto de Renovação Urbana da Praia Grande

As propostas consideradas neste trabalho são baseadas no estudo feito para o projeto de Renovação Urbana da Praia Grande, pelo arquiteto John Gisiger. Este estudo visava à revitalização do núcleo comercial, cultural e social da área de maior interesse histórico de São Luís, e também procurava estimular o turismo cultural entre outros propósitos, a área escolhida precisava de medidas urgentes para sua preservação já que se encontrava em estado de total deteriorização.

A área de abrangência do estudo teve como limite ao Norte, Oeste e Sul, pelo estuário dos rios Anil e bacanga. O limite segue o eixo viário da Rua do Egito - largo do Carmo- Avenida Magalhães de Almeida, continuando pela rua da manga, até a Beira-Mar. Engloba uma extensão de 49 hectares, contendo aproximadamente 900 prédios. (GISIGER, 1979).

Estes limites isolam uma área bastante autônoma, em termos de circulação, entre as 4 zonas indicadas para a preservação histórica apontadas no relatório da Unesco, e engloba a área tombada de São Luís, com exceção da parte que é separada pela Rua do Egito. (GISIGER, 1979, p. 5).



Foto 14 – Área de concentração das intervenções urbanas e viárias
Fonte: GISIGER, 1979

A área considerada para as intervenções foi caracterizada por uma malha retilínea, de ruas estreitas (5 metros de largura ou menos), com quadras de aproximadamente de 80x80 metros, o terreno acidentado, com inclinações que chegam acima de 10%. (GISIGER, 1979, p. 8).

O potencial da valorização imobiliária foi tratado neste estudo de acordo com a localização, a acessibilidade e o urbanismo da área, como forma de agregar valor aos imóveis da área.

A localização da área é o fator principal do seu potencial para valorização imobiliária. Beirando o centro comercial da cidade e ocupando a extremidade da península, é a única área disponível para a extensão ocidental do centro. Outrossim, possui uma grande fonte geradora de atividades institucionais e financeiras nas sede do governo estadual e municipal, além de seu incomparável patrimônio histórico e atratividade turística. (GISIGER, 1979, p. 12)

No que diz respeito ao Sistema Viário, à circulação do bairro da Praia Grande, foi constatado que as vias do bairro não serviam como vias de travessia e ligação, por este motivo a circulação por coletivos deveria ser eliminada. (GISIGER, 1979) “A atual travessia da área por coletivos, bastante tortuosa, será eliminada dentro do novo plano de trânsito da cidade”. (GISIGER, 1979, p.14).

As ruas da Praia Grande não servem como vias de travessia ou ligação e a única penetração importante é o acesso a sede governamental, a oeste pela rampa da Avenida Dom Pedro II, e a leste precariamente pela Rua Joaquim Távora (Rua do Egito) e Dom Francisco. (SÃO LUÍS, 1979, p. 14).

A proibição do tráfego de veículos, só seria possível se fosse criados estacionamentos adequados e um bom atendimento por transportes coletivos. (GISIGER, 1979). Esta medida era fundamental para o êxito do projeto.

(...) para essa finalidade, os poucos terrenos baldios, em conjunto com a demolição de alguns prédios de baixo valor e de estilo arquitetônico conflitante, seriam utilizados como estacionamentos (...) há também que se considerar, também, a conversão de prédios industriais pouco rentáveis em garagens de vários pavimentos. (GISIGER, 1979, p. 14).

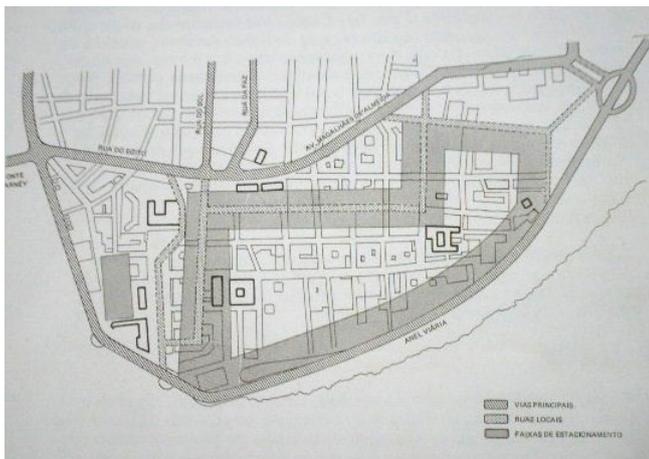


Figura 3 - A mancha representa as faixas de estacionamentos que deveriam ser criados, na área do projeto.

Fonte:GISIGER, 1979

Foram definidos os tipos de ocupações que deveriam ser estimulados e os que deveriam ser desencorajados ou proibidos. Os usos indicados eram os institucionais (secretárias, repartições públicas, estabelecimento de ensino especializado, e etc.), de serviços (bancos, corretores, médicos, advogados, cartórios e etc.), de turismo (hotéis, restaurantes, artesanatos e etc.), de cultura e lazer (museus, teatros, cinemas, boates, galerias de arte), e os comerciais (lojas de varejo, roupas, móveis, eletrodomésticos, livros). As atividades geradoras de movimento de veículos pesados ou que necessitasse de grandes áreas operacionais, como fábricas e usinas deveriam ser desencorajados ou proibidos.

A ocupação da área era bastante heterogênea, abrigando desde repartições públicas, agência bancária, armazéns e bordéis, com predominância de atividades comerciais e residenciais de baixa renda. (GISIGER, 1979, p.6).

É interessante notar como o estudo considera a criação dos estacionamentos periféricos, ao longo do Anel Viário, suficientes para as atividades indicadas. Segundo GISIGER (1979, p.14) a estimativa do número de vagas para a o projeto é de aproximadamente 9.000 vagas.

Em relação ao Sistema Viário, a circulação de veículos deveria ficar restrita e ser desencorajada, enquanto a de pedestre deveria ser estimulada, já que esta medida iria contribuir para a criação de um ambiente mais atrativo.



Figura 4 – Ruas onde deveria ser proibida a circulação de veículos
Fonte: GISIGER, 1979

O estudo elaborado por Gisiger tratou da questão viária de forma bem específica, deixou bem claro a necessidade de criação de áreas de estacionamento e a proibição da circulação interna de veículos.

4.1.2 Projeto Praia Grande

O Projeto Praia Grande foi realizado no início da década de 80, como já foi dito, não foram feitas intervenções urbanas na área, e os problemas de circulação e falta de estacionamento permaneceram.

Ai de quem, prosseguindo, ousasse entrar na Rua Portugal na Praia Grande pegava-se logo um brutal congestionamento (...) para descarregar qualquer mercadoria, em qualquer horário paravam no meio da rua entre duas ruas fileiras de automóveis estacionados desde cedo, os automóveis por sua vez, invadiam praças e calçadas tirando dos pedestres à mínima liberdade de caminhar com segurança. (PEREIRA, 1994, p.28)



Foto 15 – Largo do Comércio
Fonte: GISIGER, 1979

Apesar dos problemas viários da área da Praia Grande, nesta etapa foram realizadas obras de recuperação da feira da Praia Grande, do Albergue, na Praça da Praia Grande e do Beco da Prensa.

No intervalo entre este projeto e o realizado no final dos anos 80, além de raras intervenções inacabadas em edificações históricas, nada foi feito em termos de intervenções urbanas, continuando a situação caótica do trânsito na área.

4.1.3 Projeto Reviver

O Projeto Reviver, apesar de dar continuidade ao projeto Praia Grande, por motivos políticos não permaneceu com o mesmo nome. A área de abrangência do projeto concentrou suas ações no Bairro da Praia Grande, onde as intervenções já haviam sido iniciadas, segundo Andrés:

(...) devido à amplitude do Centro Histórico (220 ha – 3.500 edificações) e a inexistência de recursos para imediato tratamento do mesmo como um todo, definiu-se pela sua significância e tradição, a área da Praia Grande, propriamente dita (Largo do comércio e suas adjacências) como sendo aquela que abrange em todos os aspectos,

as características marcantes do Centro Histórico. (ANDRÉS, 1986, p. 223).

Este projeto realizou a maior intervenção urbana e viária do Centro Histórico, totalizando uma área de 10 hectares. Todas as ruas recuperadas tornaram-se de uso exclusivas para pedestres, foi construído estacionamentos, junto ao Anel Viário, para assegurar a acessibilidade aos motoristas, além da recuperação de imóveis.



Foto 16 – Área de intervenção do Projeto Reviver e o estacionamento da praia Grande
Fonte: PEREIRA, 1994

As intervenções realizadas no Projeto Reviver foi uma pequena amostra das propostas elaboradas por Gisiger. Com a recuperação de imóveis destinados as atividades turísticas e administrativas, a criação de estacionamento ao longo do Anel Viário, a proibição do tráfego em algumas ruas.

O Projeto Reviver recuperou somente os imóveis Estaduais, que foram utilizados, para a administração pública, estabelecimentos culturais, Museus e o Centro de Criatividade Odylo Costa Filho. Alguns prédios restaurados foram alugados para donos de restaurantes, bares entre outras atividades voltadas para o turismo.

A Praia Grande está se transformando no maior ponto de atração noturna de São Luís. Ali estão localizados vários bares, lanchonetes e restaurantes. (...) nos finais de semana o movimento é muito maior. (PRAIA GRANDE, 31 jan. 1990).

A proibição do tráfego na área recuperada no início encontrou resistência na comunidade, especialmente dos comerciantes, mas logo se revelou uma medida extremamente positiva no sentido de garantir segurança e tranquilidade para usuários e habitantes do bairro. (PEREIRA 1994, p. 35)

Ao fragmentar mais ainda a área, reduzindo sua atenção a um setor do bairro, o Projeto Reviver, considerou o Sistema Viário como problema pontual, onde a proibição da circulação de veículos nas ruas recuperadas, e a criação de um estacionamento próximo à área, foram visto como solução, mas na verdade podemos considerar sendo, um isolamento da área em relação ao complexo Sistema Viário do qual faz parte.

4.1.4 PRODETUR/NE

O PRODETUR/NE foi um programa desenvolvido pelo Governo Federal tanto no Nordeste quanto no Sul, com o objetivo de estimular e desenvolver o potencial turístico das cidades, inclusive São Luís. Este programa foi financiado por organismos internacionais, contou com consultoria e aprovação externa aos projetos, obrigando adequações no projeto inicial de John Gisiger.

(...) o Programa contemplou iniciativas do setor público em infraestrutura básica e desenvolvimento institucional voltadas tanto para a melhoria das condições de vida das populações beneficiadas, quanto para a atração de investimentos do setor privado ligados ao turismo. (PRODETUR, 2005, p. 5)

O PRODETUR/NE em São Luís estendeu as intervenções iniciadas no Largo do Carmo até o bairro do Desterro e Portinho,

A aplicação do programa, na questão viária manteve a área do Projeto Reviver sem circulação de veículos e melhorou as condições de

circulação nas demais ruas. Mas as ações do PRODETUR alteraram a dinâmica viária da área, com a implantação de usos geradores de tráfego.

Retomando o estudo de Gisiger, em relação aos usos que deveriam ser estimulados, o PRODETUR/NE aplicou suas ações na implantação de ocupações institucionais, culturais e de lazer, como a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, a Escola de Música, o Solar dos Vasconcelos, teatro João do Vale assim como em pousadas e restaurantes. Podemos considerar todas essas obras citadas como pólos geradores de tráfego, dentre as obras realizadas não foram construídos estacionamentos nas áreas próximas a esses pólos.

A intervenção realizada no PRODETUR/NE considerou apenas a recuperação das vias que dão acesso a esses novos pólos geradores de tráfego, enquanto a circulação de veículos permaneceu inalterada, provocando problemas como engarrafamento e falta de vaga para estacionamento. Este projeto continuou sem dar a devida importância ao Sistema Viário do Centro Histórico.

4.1.5 Situação Atual

A situação atual da área de abrangência das Intervenções Urbanas e Viárias, consideradas mais importantes o Projeto Reviver, permaneceu com suas ruas interditadas ao tráfego de veículos, permitindo ao pedestre total liberdade de circulação.



Foto 17 - Rua da Estrela
Fonte: arquivo pessoal



Foto 18 - Rua do Giz
Fonte: arquivo pessoal

Enquanto o Prodetur encontramos situações diversas como, na Rua do Giz os carros estacionados em cima das calçadas, sem sofrer nenhum tipo de punição e na Rua da Estrela os problemas de acesso, tendo um lado das estreitas vias ocupadas como faixa de estacionamento que se estende por toda extensão dessa Rua, em frente à Faculdade de Arquitetura e do Solar dos Vasconcelos.



Foto 19 e 20 – Carros estacionados na calçada da Rua do Giz
Fonte: arquivo pessoal, 2007



Foto 19 – Estacionamento em frente ao prédio da faculdade de Arquitetura, e na Rua da Estrela
Fonte: Arquivo pessoal, 2007

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As características da urbanização brasileira, as políticas econômicas aplicadas no país durante o século XX provocaram grandes mudanças nas estruturas urbanas das cidades, principalmente a partir da década de 70, com a expansão do espaço urbano e a ocupação de novas áreas, servidas de infra-estruturas modernas, sendo um dos principais fatores que contribuíram para a decadência das Áreas Centrais.

O processo de abandono das Áreas Centrais e a apropriação pelas camadas populares é um ponto comum encontrado em grande parte das Áreas Centrais das cidades brasileiras. É interessante notar como os investimentos públicos e privados tiveram um papel preponderante no processo de “decadência” e “abandono” das Áreas Centrais, assim como na promoção de novos espaços, através da expansão urbana e viária das cidades. E como essas mesmas associações entre interesses públicos e privados, influenciaram na revitalização das áreas antes consideradas degradadas, decadentes e marginalizadas.

O espaço urbano de São Luís acompanhou as políticas nacionais, tendo, na década de 70, à conquista de novas áreas, com a expansão urbana da cidade. A faixa das praias logo se tornou o local para onde foi direcionado a maior parte dos investimentos públicos, fazendo com que a Área Central, se tornasse apenas passagem, sem despertar nenhum interesse para investimentos, condenando a área a degradação física, social.

Mas ao mesmo tempo em que a expansão da cidade foi incentivada pelo Governo Federal, a Área Central agora tombada como Centro Histórico, passou a ser alvo das políticas de Preservação das Cidades Históricas, desenvolvido também pelo Governo Federal na década de 70, o que mais tarde resultou nas intervenções urbanas e viárias na área do Centro Histórico da cidade.

As intervenções realizadas no Centro Histórico de São Luís, apesar de ter um eixo central com as propostas elaboradas no estudo feito por Gisiger (1979), percebemos que as aplicações dessas propostas foram feitas por

etapas, e que o Sistema Viário teve pouca importância dentro das intervenções urbanas realizadas.

Até agora nenhuma medida efetiva foi tomada para assegurar a inserção do Centro Histórico na dinâmica urbana de São Luís, levando em consideração o Sistema Viário, como forma dessa integração. As intervenções pontuais e os investimentos realizados em infra-estrutura, na recuperação de imóveis para uso cultural, buscando a Preservação e Revitalização do Centro Histórico, não levou em consideração a acessibilidade da área.

Apesar do antigo IPLAN - Instituto de Pesquisa e Planejamento do Município, ter desenvolvido em 1998, um anteprojeto que trata da regulamentação das diretrizes do Plano Diretor para o Centro Histórico de São Luís, com um estudo sobre o Sistema Viário da Área Central, a prefeitura ainda não tomou nenhuma providência em relação aos problemas detectados e a aplicação de possíveis soluções. O que demonstra seu total descaso com a Área Central como um todo e com o Centro Histórico como parte da Área Central.

Considerando que a sobrevivência econômica de um lugar sendo histórico ou não, depende da circulação de pessoas, mercadorias e veículos, assim como áreas de embarque e desembarque, pontos de paradas de longas e curtas durações (GUEDES, 1994), as intervenções simplesmente proibiram a circulação de veículos em uma área do Centro Histórico, privilegiando os pedestres e a preservação do conjunto arquitetônico, mas não se preocupou como essa medida poderia afetar o Sistema Viário como um todo.

O problema da falta de estacionamento no Centro Histórico é uma questão que ainda permanece com muitas deficiências, apesar da construção de alguns estacionamentos em volta do Centro Histórico, os usos instalados no local, como equipamentos culturais, instituições, favorecem a concentração de pessoas e a geração de tráfego, criando uma demanda de áreas para estacionamento. Percebemos isto, por exemplo, com a inserção da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, na Rua da Estrela, onde a dificuldade de estacionamento é diária.

Com a ocupação de novas áreas e da descentralização, a Área Central passou a ser marginalizada e fragmentada, tomando a Avenida Magalhães como linhas de divisão (utilizadas pelo projeto do Gisiger como

delimitação do estudo realizado por ele), têm de um lado uma área que recebeu grande parte dos os investimentos para a preservação e revitalização urbana e arquitetônica, enquanto a outra continuou entregue a própria sorte, sendo que esta última representa o principal centro comercial da cidade freqüentado pela grande parte da população, gerando um grande fluxo de pessoas e veículos diariamente e está totalmente abandonada pelo Poder Público.

Como conclusão final, podemos constatar que não foi conferido ao Sistema Viário sua verdadeira importância para o processo de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís.

REFERÊNCIAS

ABUSO. **Imparcial**, São Luís, 23 out. 1979. 5f.

A CIDADE. **O Dia**, São Luís, 14 jun. 1968. 3f.

ANDRÉS, Luiz Phelipe de C. Castro (Coord.). **Centro Histórico de São Luís - Maranhão**: Patrimônio mundial. São Paulo: Audichromo, 1988.

BARROS, Valdenira. **Imagens do moderno em São Luís**. São Luís: Studio 11, 2001.

BARAT, J. **Introdução aos problemas urbanos brasileiros**. Rio de Janeiro, Campus, 1979.

BENEVÓLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Perspectiva, 1994.

BRUAND, Yves. **Arquitetura Contemporânea no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2002 (Coleção ABC do turismo).

BURNETT, Carlos F. Lago. **Além do rio Anil, Urbanização e Desenvolvimento Sustentável**: estudo sobre a sustentabilidade dos tipos de urbanização na cidade de São Luís do Maranhão. 2002. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2002.

_____. Da Cidade Unitária à Metrópole Fragmentada: crítica à constituição da São Luís moderna. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 9., 2006, São Paulo. **Comunicação...**São Paulo, 2006.

_____. **O Estado e o patrimônio cultural**: políticas de elitização e popularização na área central de São Luís. São Luís, 2007. (texto não publicado)

CAMARGO, Haroldo Leitão. **Patrimônio Histórico e cultural**. São Paulo: Aleph, 2002 (Coleção ABC do turismo).

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**: utopias e realidades uma antologia. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2003 (Coleção Estudos, 67).

CORRÊA, R.L. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática S.A. 1989.

_____. **Trajétórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: PINI, 1990.

ESPIRÍTO SANTO, José Marcelo do. Plano municipal de Gestão: a revitalização do centro histórico de São Luís. In: _____ (Org). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. São Paulo: Manole, 2006.

FERRARI, C.: **Curso de planejamento municipal integrado**. São Paulo, Pioneira, 4 ed., 1984.

FERRAZ, Antonio Clóvis Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinoza. **Transporte Público Urbano**. 2. ed. ampl. e atual. São Carlos: Rima, 2004.

GISIGER, J.U. (1979). **Renovação urbana da Praia Grande**, São Luís/Maranhão. São Luís: Governo do Estado do Maranhão.

GUEDES, Patrick. **Cidades em evolução**. Campinas: Papyrus, 1994.

HERSCHMAN, Micael M; PEREIRA, Carlos Alberto Messeder. **A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO DO MUNICÍPIO. **Diretrizes para regulamentação do plano diretor para o Centro Histórico**. São Luís, 1998.

JORGE, Miércio. **Álbum do Maranhão**. São Luís: [s.n], 1950.

LIMA, Carlos. **Caminhos de São Luís: ruas, logradouros e prédios históricos**. São Luís: Siciliano, 2000.

_____. **História do Maranhão**. [S.L]: Siciliano, 1981.

MARANHÃO. **Plano Diretor de São Luís 1977**. São Luís: SIOGE, 1977.

_____. Portal do Governo do Estado do Maranhão. **Delimitação do Centro Histórico, 1998 - 2004**. Disponível em: <<http://www.ma.gov.br/cidadao/saolu.php>>. Acesso em: 23 dez.2006.

_____. **Relatório apresentado ao Exm. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Dr. Paulo Martins de Souza Ramos – Interventor Federal no Estado do Maranhão**. Imprensa Oficial, 1942.

MEIRELES, Mário M. **História do Maranhão**. 3. ed. São Paulo: Siciliano, 2001.

MESQUITA, Rui Ribeiro. **Plano de expansão da cidade de São Luís**. São Luís: [s.n], 1958. Mimeografado.

MORAES, Jomar. **Guia de São Luís do Maranhão**. São Luís: Edições Legenda, 1989.

MUNFORD, Lewis. **A cidade na História**. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

NEIVA, Pedro. **Quatro Anos de Governo**. São Luís: [s.n], 1979.

OLIVEIRA E SOUZA, Alex. **Patrimônio São Luís**: um estudo sobre a sustentabilidade do processo de Conservação do Patrimônio Cultural Edificado. 1999. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1999.

OS BONDES. **Jornal Pequeno**. São Luís, p.5, 3 jun. 1966.

PEREIRA, Epitácio Cafeteira. **Reviver**. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1993.

PONTUAL, Virgínia; CAMARGO, Ana Rita Sá (Orgs.). **História e paisagem**: ensaios urbanísticos do Recife e de São Luís. Recife: Bagaço, 2005.

PRODETUR, **Relatório final de projeto**, 1fase, Ajuda Memória, 2005.

RAMOS, Paulo. **Maranhão: relatório do Interventor Paulo Ramos de 1942**. [S.L: s.n], 1942.

RECOMENDAÇÃO relativa à salvaguarda os conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Documentos sobre Legislação. 19ª Recomendação de Nairóbi, Seção UNESCO, 1976. Disponível em: < <http://www.revista.iphan.gov.br/www.iphan.gov.br> > Acesso em: 25 mar. 2007.

REIS, José Ribamar Sousa dos. **Praia Grande, cenários**: históricos, turísticos e sentimentais. São Luís: Litograf, 2002.

RIBEIRO JÚNIOR, José R. B. **Formação do espaço urbano de São Luís**. São Luís: FUNC, 1999.

ROLNICK, Raquel, BOTLER, Milton. **Por uma Política de Reabilitação de Centros Urbanos**. Texto publicado na revista ÓCULUM - PUC Campinas.

SÃO LUÍS. Prefeitura Municipal de São Luís. Projeto Praia Grande. São Luís, 1979.

SERRA, Geraldo. **Urbanização e centralismo autoritário**. São Paulo: Nobel; Editora da Universidade de São Paulo, 1991.

SPOSITO, Maria E. Beltrão. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, São Paulo, n.1, p. 01-18, 1991.

_____. Novas formas comerciais e a redefinição da centralidade intraurbana. In: _____ (Org). **Textos e Contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: [s.n.]. 2001.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). **Intervenções em centros urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. São Paulo: Manole, 2006.

VIEIRA FILHO, Domingos. **Breve história das ruas e praças de São Luís**. 2. ed. São Luís: [s.n], 1971.

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

VIVEIROS, Jerônimo. **História do comércio do Maranhão**. São Luís: Litograf, 1992.