

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

**CAROLINA TORRES DE OLIVEIRA**

**REQUALIFICAÇÃO DA EXTREMIDADE DA PONTA D'AREIA  
SÃO LUÍS/MA**

São Luís

2011

**CAROLINA TORRES DE OLIVEIRA**

**REQUALIFICAÇÃO DA EXTREMIDADE DA PONTA D'AREIA  
SÃO LUÍS/MA**

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.

Orientador: Prof. Msc. Gustavo Martins Marques.

São Luís

2011

**CDU**

**CAROLINA TORRES DE OLIVEIRA**

**REQUALIFICAÇÃO DA EXTREMIDADE DA PONTA D´AREIA – SÃO LUÍS/MA**

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: 24 / 08 / 2011

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Msc.Gustavo Martins Marques(Orientador)  
Universidade Estadual do Maranhão

---

Prof. Dr. Alex Oliveira de Souza  
Universidade Estadual do Maranhão

---

Edlucy Costa e Costa  
Universidade Estadual do Maranhão

## AGRADECIMENTOS

À Deus por me abençoar, me dar saúde, persistência e coragem para seguir adiante em todos os obstáculos dessa vida, e por sempre me iluminar e acalmar.

À minha família por me apoiar, por ajudar com minhas dúvidas, por agüentar os dias estressantes e rir com as alegrias. Agradeço principalmente os meus pais, Humberto e Silvana, que sempre me incentivaram, me proporcionaram uma ótima educação e por serem pessoas que me inspiro e admiro pelo exemplo que dão de responsabilidade, comprometimento, amor, companheirismo, paciência, ética, humildade e caráter.

Ao meu orientador e mestre Gustavo Marques por todos os ensinamentos dados, por toda a paciência com minhas incompreensões, pelas conversas esclarecedoras, por ser uma pessoa sempre presente e um profissional que admiro muito.

Aos professores Alex Oliveira, Érico Peixoto e Ingrid Braga pelo exemplo de profissionais competentes, pelo apoio e companheirismo fora de sala de aula e pelas palavras sábias que me incentivaram e foram fundamentais para minha formação.

Aos demais professores por todos os ensinamentos que repassaram e pelos profissionais que representam.

Aos meus amigos do colégio, que mesmo com o passar do tempo permanecem ao meu lado, me incentivando e me perdoadando em todos os momentos em que não pude estar com eles.

Às minhas amigas da Psicologia que sempre me entenderam e me ajudaram nas decisões que precisei tomar.

Aos meus amigos da Arquitetura, que compartilharam comigo, nos últimos cinco anos, momentos de alegria, tristeza, companheirismo, dúvidas e sonhos. Em especial agradeço à Leandro, Paula, Renata, Thais e Yuri que estiveram mais do que nunca ao meu lado.

Agradeço de coração a todos vocês que fazem parte da minha vida porque sem o apoio de vocês nada disso seria possível, como já dizia Charles Chaplin *“Cada pessoa que passa em nossa vida passa sozinha e não nos deixa só porque deixa um pouco de si e leva um pouquinho de nós”*.

*Acredito que as coisas podem ser feitas de outra maneira, que a arquitetura pode mudar a vida das pessoas e que vale a pena tentar.*

Zaha Hadid.

## **RESUMO**

Este trabalho visa conhecer e analisar as dificuldades e potencialidades existentes na Extremidade da Península da Ponta D´Areia, na cidade de São Luís/MA, a fim de propor um conjunto de referências que direcionem uma proposta de intervenção na área. Para isso, foi realizada uma fundamentação teórica que abordou vários temas relevantes para a proposta, tais como Planejamento Urbano, Requalificação Urbana, Paisagem Urbana, Desenho Urbano, Espaço Público e Marcos Referenciais. Para contextualizá-los à realidade local, fez-se um estudo sobre as especificidades da área de acordo com informações levantadas em campo. Por fim, o trabalho apresenta um conjunto de diretrizes para a intervenção em consonância com as vocações de uso percebidas para o local, tais como o lazer contemplativo, a recreação e a promoção de atividade cultural. Acredita-se que assim a Extremidade da Península da Ponta D´Areia possa ser reconhecida como um marco referencial para a cidade de São Luís.

Palavras - chave: Requalificação Urbana. Realidade Local. Marco Referencial.

## **ABSTRACT**

This study aims to know and analyze the difficulties and potentialities in the edge of the Península da Ponta D´Areia, in São Luís/MA city, in order to propose a set of references that direct an intervention proposal in the area. For this, a theoretical study was performed approaching several relevant subjects to the proposal, such as Urban Planning, Urban Requalification, Urban Design, Public Space and Referential Landmark. In order to contextualize them to the local reality, a study was done about the local specificities using data collected in the field. Finally, the work presents a set of suggestions for intervention according to perceived vocations of use to the site, such as contemplative leisure, recreation and promotion of cultural activity. It is believed that this area may be recognized as referential landmark for the São Luís city.

**Keywords:** Urban requalification. Local reality. Referencial landmark

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 01</b>	Diretrizes de uso do solo para as zonas ZRES 1, ZPAI 1, ZEVE 1 e ZEDS 1 do Plano Diretor de Grajau.....	<b>83</b>
<b>Tabela 02</b>	Diretrizes de ocupação do solo para as zonas ZRES 1, ZPAI 1, ZEVE 1 e ZEDS 1 do Plano Diretor de Grajau.....	<b>84</b>
<b>Tabela 03</b>	Tabela de Normas de Uso do Solo proposto para a Extremidade da Ponta D´areia.....	<b>91</b>
<b>Tabela 04</b>	Tabela de Normas de Ocupação do Solo proposto para a Extremidade da Ponta D´areia.....	<b>93</b>

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 01</b>	Marco referencial conhecido mundialmente. O Cristo Redentor no Rio de Janeiro.....	24
<b>Figura 02</b>	A Torre Eiffel, em Paris. ....	24
<b>Figura 03</b>	Vale do Anhagabaú em São Paulo .....	28
<b>Figura 04</b>	Central Park, em Nova York .....	28
<b>Figura 05</b>	Lagoa da Jansen em São Luís. ....	28
<b>Figura 06</b>	Gravura do traçado existente em São Luís quando da invasão holandesa, em 1640 mostrando a retícula quadriculada de Frias de Mesquita. ....	33
<b>Figura 07</b>	Plano de Expansão da Cidade de São Luís de Rui de Mesquita em 1958. ....	34
<b>Figura 08</b>	Ponta D´Areia, em 1975 antes do represamento do Igarapé da Jansen .....	37
<b>Figura 09</b>	Ponta D´Areia, em 1994, após a construção da Av. Maestro João Nunes .....	37
<b>Figura 10</b>	Loteamento previsto para a Ponta D´areia, 1992. ....	38
<b>Figura 11</b>	Loteamento da SURCAP sobreposto na imagem aérea da Ponta D´areia de 1999 demonstrando lotes em locais inacessíveis.....	38
<b>Figura 12</b>	Ponta D´areia em processo de verticalização .....	38
<b>Figura 13</b>	Localização da Ilha de São Luis com relação ao Brasil, Maranhão e Ilha de São Luís. ....	39
<b>Figura 14</b>	Extremidade da Ponta D´Areia com limites físicos da Baía de São Marcos ao Norte e do Igarapé da Jansen ao Sul.....	39
<b>Figura 15</b>	Recorte da área de estudo com delimitação da estrutura viária .....	40
<b>Figura 16</b>	Taxas estimativas de erosão e crescimento do pontal arenoso para a situação existente, sem a construção do Espigão.....	41
<b>Figura 17</b>	Área de recuo erosivo e aumento do pontal de areia em 20 anos.....	42
<b>Figura 18</b>	Fotografia aérea da extremidade da Ponta D´areia, em 1999, demonstrando o processo de erosão da orla.....	42
<b>Figura 19</b>	Imagem de Satélite da extremidade da Ponta D´areia, em 2005, demonstrando o processo de erosão da orla.....	43
<b>Figura 20</b>	Monumento Bandeira Tribuzzi, 2006 e rochas para contenção da erosão nesta área. ....	43
<b>Figura 21</b>	Obra de contenção da erosão na Ponta D´areia .....	43
<b>Figura 22</b>	Espigão da Ponta D´Areia logo após a construção.....	44
<b>Figura 23</b>	Espigão da Ponta D´Areia 17 anos após a construção.....	44
<b>Figura 24</b>	Configuração dos Bairros próximos à Ponta D´Areia, com destaque ao recorte de análise .....	45
<b>Figura 25</b>	Zoneamento da Ponta D´areia segundo a Lei 3.253, de 1992.....	46
<b>Figura 26</b>	Mapa de Uso do Solo da Ponta D´areia.....	47

<b>Figura 27</b>	Gabaritos das edificações presentes na Ponta D´areia.....	<b>48</b>
<b>Figura 28</b>	Mapa de Hierarquia Viária.....	<b>50</b>
<b>Figura 29</b>	Rota dos ônibus e área de influência das paradas.....	<b>51</b>
<b>Figura 30</b>	Esquinas que funcionam como parada de ônibus na Av. dos Holandeses, na Ponta D´Areia.....	<b>52</b>
<b>Figura 31</b>	Recursos Naturais presentes na Ponta D´areia.....	<b>55</b>
<b>Figura 32</b>	Forte Santo Antônio da Barra e edificação do Grupamento de Bombeiros Marítimos.....	<b>56</b>
<b>Figura 33</b>	Recorte da área de estudo.....	<b>57</b>
<b>Figura 34</b>	Vista do Espigão para a praia e para os prédios da Ponta D´Areia e Renascença.....	<b>58</b>
<b>Figura 35</b>	Vista do Espigão para o Centro Histórico de São Luís.....	<b>58</b>
<b>Figura 36</b>	Construção do Espigão de Contenção Costeira já com 385m em junho de 2011.....	<b>59</b>
<b>Figura 37</b>	Localização do Forte Santo Antônio da Barra.....	<b>60</b>
<b>Figura 38</b>	Muralha e edificação do Forte Santo Antônio da Barra.....	<b>60</b>
<b>Figura 39</b>	Localização da Associação dos Urbanistas.....	<b>61</b>
<b>Figura 40</b>	Associação dos Fiscais do Urbanismo .....	<b>61</b>
<b>Figura 41</b>	Localização do Memorial Bandeira Tribuzzi.....	<b>62</b>
<b>Figura 42</b>	Vandalismo e desuso no Memorial Bandeira Tribuzzi.....	<b>62</b>
<b>Figura 43</b>	Memorial Bandeira Tribuzzi.....	<b>63</b>
<b>Figura 44</b>	Localização do Bar do Trapiche.....	<b>63</b>
<b>Figura 45</b>	Bar do Trapiche.....	<b>64</b>
<b>Figura 46</b>	Vista do Bar do Trapiche para o Centro Histórico.....	<b>64</b>
<b>Figura 47</b>	Mirante e também restaurante – CN Tower, Canadá .....	<b>71</b>
<b>Figura 48</b>	Quiosque-bar em Montjuic, Barcelona.....	<b>72</b>
<b>Figura 49</b>	Casa de Vinhos em Bordeaux, França.....	<b>73</b>
<b>Figura 50</b>	Calçadas e ciclovias.....	<b>74</b>
<b>Figura 51</b>	Aparelhos de Ginástica em Paranaguá.....	<b>75</b>
<b>Figura 52</b>	Playground.....	<b>76</b>
<b>Figura 53</b>	Aquaplay em Londres. ....	<b>76</b>
<b>Figura 54</b>	Deck com cadeiras e cobertura tensionada que proporciona conforto térmico, em Porto, Portugal. ....	<b>77</b>
<b>Figura 55</b>	Deck em Lisboa, Portugal. ....	<b>77</b>
<b>Figura 56</b>	Banquinhos em Lisboa, Portugal.....	<b>78</b>
<b>Figura 57</b>	Quiosque em Copacabana, Rio de Janeiro.....	<b>80</b>
<b>Figura 58</b>	Quiosque em Porto Seguro, Brasil.....	<b>80</b>
<b>Figura 59</b>	Zoneamento e Sistema Viário da Lei de Zoneamento, Uso e	<b>81</b>

	Ocupação do Solo de Grajaú, Maranhão.....	
<b>Figura 60</b>	Recorte das zonas ZPAI q, ZEVE 1, ZRES 1 e ZEDS 1 da Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo de Grajaú.....	<b>82</b>
<b>Figura 61</b>	Zoneamento proposto para a Extremidade da Ponta D´areia. ....	<b>85</b>
<b>Figura 62</b>	Vista do Forte Santo Antônio da Barra e suas edificações.....	<b>95</b>
<b>Figura 63</b>	Rebaixo do Memorial Bandeira Tribuzzi em relação ao solo do terreno.....	<b>97</b>
<b>Figura 64</b>	Balizadores.....	<b>98</b>
<b>Figura 65</b>	Postes com alturas diferenciadas, para vias de pedestres e de veículos. ....	<b>99</b>
<b>Figura 66</b>	Poste de iluminação com alimentação em painéis solares.....	<b>99</b>
<b>Figura 67</b>	Bancos iluminados por LED. ....	<b>100</b>
<b>Figura 68</b>	Bancos com lixeira acoplada. ....	<b>101</b>
<b>Figura 69</b>	Bancos acoplados. ....	<b>101</b>
<b>Figura 70</b>	Estacionamento de bicicletas. ....	<b>101</b>
<b>Figura 71</b>	Lixeira. ....	<b>102</b>
<b>Figura 72</b>	Telefone público e placas de sinalização. ....	<b>102</b>
<b>Figura 73</b>	Parada de ônibus. ....	<b>102</b>
<b>Figura 74</b>	Plano de massas para requalificação da Extremidade da Ponta D´areia.....	<b>103</b>
<b>Figura 75</b>	Plano de Massas, detalhe Mirante e Café.....	<b>104</b>
<b>Figura 76</b>	Plano de massas, detalhe Playground. ....	<b>104</b>
<b>Figura 77</b>	Plano de massas, detalhe Memorial Bandeira Tribuzzi. ....	<b>105</b>
<b>Figura 78</b>	Vista Geral I.....	<b>105</b>
<b>Figura 79</b>	Vista Geral II .....	<b>106</b>
<b>Figura 80</b>	Memorial Bandeira Tribuzzi.....	<b>106</b>

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>16</b>
<b>2. JUSTIFICATIVA .....</b>	<b>17</b>
<b>3. REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>18</b>
<b>3.1 Planejamento Urbano .....</b>	<b>18</b>
<b>3.2 Requalificação Urbana .....</b>	<b>20</b>
3.2.1 Renovação Urbana .....	21
3.2.2 Revitalização Urbana .....	21
<b>3.3 Desenho Urbano .....</b>	<b>22</b>
<b>3.4 Marcos Referenciais .....</b>	<b>24</b>
<b>3.5 Espaço Público .....</b>	<b>26</b>
<b>3.6 Paisagem Urbana .....</b>	<b>29</b>
<b>3.7 Considerações Teóricas .....</b>	<b>31</b>
<b>4. EVOLUÇÃO URBANA DE SÃO LUÍS: Contextualização Histórica</b>	<b>32</b>
<b>4.1 A Península da Ponta D´areia na evolução urbana de São Luís .....</b>	<b>35</b>
<b>5 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO .....</b>	<b>39</b>
<b>5.1 Localização .....</b>	<b>39</b>
<b>5.2 Projeto do Molhe de Contenção Costeira: o “Espigão” da Ponta D´Areia .....</b>	<b>40</b>
<b>6 CONHECIMENTO E ANÁLISE DA REALIDADE .....</b>	<b>44</b>
<b>6.1 Uso e Ocupação do Solo .....</b>	<b>45</b>
<b>6.2 Transporte e Acessibilidade .....</b>	<b>49</b>
<b>6.3 Paisagem Urbana da Ponta D´areia .....</b>	<b>54</b>
<b>6.4 A Extremidade da Península da Ponta D´areia .....</b>	<b>57</b>
6.4.1 Forte Santo Antônio da Barra .....	59
6.4.2 Associação dos Fiscais do Urbanismo .....	61
6.4.3 Memorial Bandeira Tribuzzi .....	62
6.4.4 Bar do Trapiche .....	63
<b>6.5 O desejo dos entrevistados .....</b>	<b>65</b>
<b>6.6 Considerações para a área de intervenção .....</b>	<b>68</b>
<b>7 REFERÊNCIAS PARA A PROPOSTA DE INTERVENÇÃO .....</b>	<b>69</b>
<b>7.1 Objetivos .....</b>	<b>70</b>
<b>7.2 Programa de Necessidades .....</b>	<b>70</b>

7.2.1 Mirante .....	70
7.2.2 Quiosque – Bar .....	71
7.2.3 Café .....	72
7.2.4 Museu com história local e salão de exposições .....	73
7.2.5 Praça Bandeira Tribuzzi .....	73
7.2.6 Praça Coelho de Carvalho .....	74
7.2.7 Calçadas e ciclovias .....	74
7.2.8 Ginástica Urbana .....	74
7.2.9 Playground .....	75
7.2.10 Deck para contemplação e descanso .....	76
7.2.11 Praça da Contemplação .....	78
7.2.12 Estacionamento .....	78
7.2.13 Administração com Informações Turísticas .....	79
7.2.14 Feiras temporárias .....	79
7.2.15 Quiosques .....	80
<b>7.3 Zoneamento .....</b>	<b>81</b>
7.3.1 Zona Ambiental (ZA) .....	86
7.3.2 Zona da Praça 1 (ZP-1) .....	86
7.3.3 Zona da Praça 2 (ZP-2) .....	86
7.3.4 Zona de Contemplação 1 (ZCO-1) .....	86
7.3.5 Zona de Contemplação 2 (ZCO-2) .....	87
7.3.6 Zona de Contemplação 3 (ZCO-3) .....	87
7.3.7 Zona Recreativa 1 (ZR-1) .....	87
7.3.8 Zona Recreativa 2 (ZR-2) .....	87
7.3.8 Zona Recreativa 3 (ZR-3) .....	87
7.3.10 Zona Recreativa 4 (ZR-4) .....	88
7.3.11 Zona Recreativa 5 (ZR-5) .....	88
7.3.12 Zona do Mirante (ZM) .....	88
7.2.13 Zona de Vivência (ZV) .....	88
7.2.14 Zona Administrativa (ZAD) .....	89
7.2.15 Zona de Jardim 1 (ZJ-1) .....	89
7.2.16 Zona de Jardim 2 (ZJ-2) .....	89

7.2.17 Zona Cultural (ZC) .....	89
7.2.18 Zona de Estacionamento e Carga e Descarga (ZECG) .....	90
7.2.19 Zona de Estacionamento (ZEST) .....	90
7.2.10 Zona de Sistema Viário (ZSV) .....	90
<b>7.4 Caracterização da Proposta .....</b>	<b>94</b>
7.4.1 Sistema Viário .....	94
7.4.2 Forte Santo Antônio da Barra .....	95
7.4.3 Memorial Bandeira Tribuzzi .....	96
7.4.4 Paisagismo e Iluminação .....	97
7.4.5 Mobiliário Urbano .....	100
<b>7.5 Plano de Massas.....</b>	<b>103</b>
<b>8 CONCLUSÃO .....</b>	<b>107</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	109
<b>APÊNDICE A - Modelo de Questionário</b>	111
<b>APÊNDICE B - Gráficos referentes aos resultados dos questionários aplicados</b>	112
<b>APÊNDICE C - Zoneamento proposto</b>	116
<b>APÊNDICE D - Plano de massas</b>	118
<b>APÊNDICE E – Perfis esquemáticos</b>	120
<b>APÊNDICE F – Perspectivas ilustrativas</b>	124
<b>ANEXO A – Reportagem do Jornal O Estado do Maranhão: “Construção do Espigão Costeiro da Ponta D’Areia começa hoje”</b>	128

## 1 INTRODUÇÃO

São Luís, capital do Estado do Maranhão é uma cidade dialética. De um lado a cidade nova, do outro a antiga, separadas pelo Rio Anil. A cidade antiga, tombada como Patrimônio Cultural da Humanidade pela Unesco em 1997, é composta de referências arquitetônicas, históricas, culturais como os casarios e o seu traçado urbano. A cidade nova brilha pela presença das praias, do “novo centro” comercial com shoppings centers, prédios administrativos, comerciais e residenciais.

Entre as “duas cidades”, a presença de espaços vazios, próprios de um processo de urbanização do tipo centro-periferia, cria “espaços pré-destinados para o consumo do mercado imobiliário para média e alta classe e espaços para os habitantes de classe social menos favorecida, afastados do litoral e do centro da cidade” (PINTO, 2010, p.12).

Dentre os espaços para média e alta classe social, temos o bairro da Ponta D´Areia. Este, com localização estratégica na Ilha de São Luís, à noroeste, possui uma das mais belas paisagens da cidade. A extremidade da Ponta D´Areia – objeto de estudo deste trabalho – é o local onde se concentra boas amostras dos marcos paisagísticos e arquitetônicos da cidade, como as praias, a vista para a “cidade antiga”, a presença de Patrimônio Histórico, a proximidade com a “cidade nova”.

Atualmente, a área é palco da especulação imobiliária e está sofrendo um processo intenso da verticalização de edifícios residenciais. Entretanto, não há qualquer planejamento para a valorização do ambiente natural que ali se encontra, nem do fornecimento de equipamentos urbanos de lazer para a população da cidade como um todo, que integre este pedaço da Ilha ao restante da cidade. Esta área torna-se assim, palco para as classes mais abastadas e praticamente esquecida pelo restante da cidade que pouco transita por ali.

Dessa forma, o presente trabalho se propõe a conhecer e analisar as dificuldades e potencialidades existentes na Extremidade da Ponta D´Areia, na cidade de São Luís/MA e, a partir disso, propor um conjunto de referências que direcionem uma proposta de intervenção na área.

Estas referências, seguindo as diretrizes do Planejamento Urbano, devem respeitar o contexto social e ambiental no qual está inserida a área de estudo, bem como estar de acordo com as legislações vigentes e em consonância com as vocações de uso percebidas para o local, tais como o lazer contemplativo, a recreação e a promoção de atividade cultural.

Dessa maneira, entende-se que o alcance dos objetivos em que se apóia esta pesquisa passa por uma abordagem multidisciplinar baseando-se nas áreas de atuação do Planejamento

Urbano, Desenho Urbano, Paisagem Urbana, nos marcos referenciais e, principalmente, na Requalificação Urbana.

Sendo assim, este trabalho propõe a elaboração de um plano de requalificação e suas diretrizes de intervenção, atuando conjuntamente às necessidades e potencialidades locais, enaltecendo-as a fim de gerar benefícios sociais, econômicos e ambientais, promovendo dinâmica e diversidade à área da Extremidade da Ponta D´Areia, “conferindo novas qualidades que correspondem a novos desejos sociais” (FERREIRA,C, 2011.).

## **2 JUSTIFICATIVA**

Quem mora ou conhece uma cidade têm em mente as suas principais referências arquitetônicas e/ou urbanísticas. Cidades mais conhecidas como Paris e Rio de Janeiro, por exemplo, possuem símbolos como a Torre Eiffel e o Cristo Redentor, respectivamente. Em São Luís não é diferente.

São Luís possui vários marcos referenciais tanto no âmbito cultural como no natural. O primeiro pode ser representado pelo acervo cultural, histórico e arquitetônico de influência portuguesa, que podem ser exemplificados pelos largos, vias e edificações do seu Centro Histórico. Complementares à eles, as referências naturais constituem-se de mar, mangues e rios e suas belas paisagens.

A extremidade do bairro da Ponta D´Areia é o local em São Luís onde se encontra a maior concentração de amostras destes referenciais culturais e naturais. De lá é possível presenciar o mar e a praia da Ponta D´Areia, o Igarapé de Ana Jansen e o mangue. É possível ainda, em um espaço único, ter vista para o Centro Histórico e vista para as praias, além de possuir registros de patrimônio histórico – o forte de Santo Antônio da Barra.

Porém, este local significativo da cidade encontra-se quase que praticamente desconhecido pelos cidadãos ludovicenses. Apenas algumas poucas pessoas desfrutam do prazer que a área oferece.

Isto se deve ao fato do abandono em que se encontra o lugar. O que pode ser percebido pela erosão de parte da orla, comprometendo inclusive a via de circulação dos carros; abandono e falta de uso no Memorial Bandeira Tribuzzi; a destinação inadequada de uso do forte de Santo Antônio da Barra para o Grupamento de Bombeiros Marítimos e também do espaço ao lado do forte para a Associação de Fiscais de Urbanismo. Além de tudo isso, não há espaço adequado para o lazer contemplativo nesta área, mesmo ela possuindo uma das visadas mais bonitas da Ilha de São Luís.

Dito isto, percebe-se que a extremidade da Ponta D'Areia não oferece condições adequadas que enalteçam suas principais vocações, tais como o lazer contemplativo, a recreação e a atividade cultural. Faz-se necessário, portanto, promover o desenvolvimento de atividades sintonizadas com essas vocações, que é o que propõe este trabalho.

Por isto, entende-se ser pertinente que o problema seja estudado, analisado e que possa receber um conjunto de referências que venham a nortear e fundamentar uma futura intervenção. Acredita-se que, assim, esta importante área da cidade possa ser reconhecida como um marco referencial para a cidade de São Luís, valorizando, em um espaço único, referências arquitetônicas, culturais, históricas e naturais.

### **3 REFERENCIAL TEÓRICO**

Para maior compreensão do desenvolvimento deste trabalho, acredita-se ser necessária a abordagem de alguns temas específicos que apóiam a estrutura do mesmo tais como: Planejamento Urbano, Requalificação Urbana, Desenho Urbano, Marcos Referenciais, Espaços Públicos e Paisagem Urbana.

#### **3.1 Planejamento Urbano**

O Planejamento Urbano surge como uma ferramenta para minimizar os efeitos desordenados da urbanização das cidades através de uma “previsão ordenada das mudanças desejadas” (FERRARI, 2004, p.277).

Segundo a Carta dos Andes apud Celso Ferrari (2004, pg.278), “Planejamento é o processo de ordenação e previsão para conseguir, mediante a fixação de objetivos e por meio de uma ação racional, a utilização ótima dos recursos de uma sociedade em uma época determinada”. Percebe-se que para um planejamento eficiente, deve-se ter conhecimento das potencialidades e constrangimentos do local. De modo que as potencialidades sejam valorizadas e os constrangimentos minimizados. Essas ações alcançam êxito quando da correta aplicação dos objetivos e de uma intervenção racional, coerente e contextualizada com as necessidades e desejos do local.

As ações do planejamento devem estar intrinsecamente relacionadas com o a área de estudo, situada em um espaço, época e para uma determinada sociedade. Fato este que faz do Planejamento Urbano uma atividade singular e multidisciplinar, visto que trabalha com vários campos do conhecimento – Arquitetos, Urbanistas, Sociólogos, Ambientalistas, etc. Sendo

assim, as ações do Planejamento Urbano não podem ser generalizadas a qualquer cidade, não há modelos prontos, pois depende do contexto exclusivo em que cada uma está inserida.

Logo, o planejamento visa intervir nas cidades, respeitando seu contexto histórico, ambiental, social, comportando sua diversidade e complexidade urbana e promovendo a dinâmica e atratividade dos espaços, “dotando os espaços públicos de qualidade, relacionando-os com o ambiente natural e os espaços privados” (FERREIRA, L.,2009, p.10).

Os pilares do planejamento são: a análise da realidade local, a capacidade de prognóstico antevendo possíveis imprevistos e a formulação de referências e diretrizes que norteiam o desenvolvimento da cidade, para um desenvolvimento sustentável, para uma mudança social positiva.

É sob este aspecto que o Planejamento Urbano vem atuar neste trabalho: através da aplicação de seus fundamentos básicos de conhecimento e análise da realidade local e a proposição de diretrizes a serem seguidas, a fim de promover o desenvolvimento social e econômico da área, valorizando o contexto social e histórico em que está inserido bem como sua paisagem natural.

Este desenvolvimento social e econômico desejado deve ser sustentável e constante, a fim de proporcionar uma melhor qualidade de vida para a sociedade e diminuir a subutilização de algumas áreas vazias da cidade, propondo ações para “ocupação dos vazios, reutilização do patrimônio instalado, a requalificação de espaços e a intensificação e mistura de usos” (DEL RIO, 2001).

Entretanto, para que o desenvolvimento permaneça constante é necessário que o Planejamento Urbano atue concomitantemente a uma Gestão eficiente. Ambos atuando com o mesmo objetivo, complementando-se.

Assim, é importante citar a diferença entre Planejamento e Gestão, que são termos diferentes porém não divergentes, e sim complementares. Como afirma Marcelo Souza (2006, p.46)

Planejar sempre remete ao futuro: planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno, [...] tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios. De sua parte, gestão remete-se ao presente: gerir significa administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas. O planejamento é a preparação para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobra; e a gestão é a efetivação, ao menos em parte (pois o imprevisível e o indeterminado estão sempre presentes, o que torna a capacidade de improvisação e a flexibilidade sempre imprescindíveis), das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir. Longe de serem concorrentes ou intercambiáveis, planejamento e gestão são distintos e complementares.

Logo, o Planejamento Urbano deve ser encarado como um conjunto de estratégias que viabilizem, atrelado à uma gestão eficiente, o desenvolvimento sustentável de uma região, levando em consideração aspectos sociais, políticos, econômicos e ambientais existentes. Como ferramenta que é para o desenvolvimento social e econômico da cidade, o planejamento deve ser encarado com seriedade e competência e é, por tal razão, que ele é utilizado como base metodológica para este trabalho.

### **3.2 Requalificação Urbana**

No âmbito deste trabalho, faz-se necessário esclarecer as distinções dos conceitos de três termos que, por vezes, se confundem. São eles: Requalificação, Renovação e Revitalização Urbana. Esta diferenciação é importante na medida em que situa o leitor na proposta deste trabalho que é o de Requalificação Urbana.

A Requalificação Urbana é “um instrumento para a melhoria das condições de vida das populações, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infra-estruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e econômica”. (POLÍTICAS Públicas de Revitalização Urbana, 2005).

Catarina Teles Ferreira (2011) afirma que a Requalificação Urbana é “uma forma de atuação associada à cultura urbana e à capacidade de atração e desenvolvimento sustentável dos territórios [...]. A requalificação no contexto urbano será, mais do que um processo ou uma forma de actuação, um objectivo, um desejo”.

Assim, a Requalificação Urbana pode ser entendida não apenas como um conjunto de medidas técnicas e funcionais, mas sim como um conjunto de ações correlacionadas com o desenvolvimento sustentável e a promoção de atratividade para o local.

Tendo como referência as diretrizes de atuação do Programa de Requalificação Urbana e Valorização das Cidades portuguesas, o Programa Polis (2007), pode-se descrever o processo de Requalificação Urbana em dois pontos principais, a valorização do patrimônio e a valorização da paisagem urbana e a requalificação dos espaços públicos.

Estes pontos são importantes para o processo de requalificação urbana pois, segundo o Programa Polis (2007), a valorização do patrimônio é “a identidade do lugar, [...] a herança dos antepassados”. E a valorização da paisagem urbana e a requalificação dos espaços públicos é essencial visto que “a nossa cidade é diariamente o nosso cenário. Um cenário que por diversas razões perdeu a sua qualidade”. No caso da Extremidade da Ponta D´Areia, é o

que se pretende recuperar e valorizar: o patrimônio histórico, a paisagem urbana e os espaços públicos.

### 3.2.1 Renovação Urbana

A renovação urbana difere da Requalificação Urbana por ser um conjunto de ações mais drásticas ao tecido da cidade. As renovações urbanas surgiram após a Revolução Industrial, no século XIX, devido às mazelas que apareceram como a Peste, o aumento considerável de doenças, o crescimento da população sem condições dignas de trabalho e moradia. Neste contexto, era preciso Renovar. Renovar significa, assim, que há demolição, seja de objetos pontuais (casarios), linear (ruas e avenidas) ou de uma zona inteira. As principais causas relacionadas aos processos de Renovação Urbana foram a deterioração da cidade e o higienismo. (YAZIGI, 2003).

De acordo com Maricato (2002 apud PINTO, 2010, p.17),

Em termos urbanísticos o termo renovação urbana visa reconstruir o espaço urbano, substituindo edificações envelhecidas e outros elementos por novas edificações com caráter contemporâneo. Frequentemente essas ações visam dinamizar o local, dando outro uso em detrimento dos pequenos negócios e bens patrimoniais comuns e “banais”. A renovação urbana é marcada por demolições e remembramento de lotes, em suma uma “ação cirúrgica”

Sendo assim, pode-se perceber que o caráter da Renovação Urbana é menos conservador e, muitas vezes, é utilizado para favorecer o capital imobiliário em detrimento do patrimônio ambiental local ou, em último caso, é a solução encontrada em face da grande deterioração das cidades, como ocorre em áreas centrais de determinadas cidades.

### 3.2.2 Revitalização Urbana

“Processo de trazer nova vida e resgatar dinâmica perdida” (POLÍTICAS Públicas de Revitalização Urbana, 2005 apud FERREIRA, L., 2009, p.13), a Revitalização Urbana ocorre quando o local entrou em decadência funcional ou estética, está “sem vida”, sem uso, sem dinâmica, sem atratividade. Como afirma Celson Ferrari (2004, p.325), a Revitalização é uma

espécie de preservação que consiste em restituir a vitalidade do patrimônio ambiental que entrou em decadência formal e funcional. Como só é revitalizável aquilo que é vivo ou que é formado de seres vivos, não tem sentido revitalizar um monumento, uma obra de arte. Por outro lado, são passíveis de revitalização as praças públicas, os centros urbanos deteriorados, os parques e áreas verdes.

Logo, a utilização do termo Revitalização Urbana merece um cuidado maior visto que, como afirma Ferrari, aquilo que não possui vida não pode ser revitalizado. A principal característica da Revitalização Urbana é, portanto, a mudança da função ou do aspecto formal de praças, áreas verdes, parques, dentre outros espaços. Prover o local de um novo uso social, uma nova vida, uma nova dinâmica.

Em suma, a *requalificação* se difere da *revitalização* pelo fato de que quando se deseja requalificar significa que o local está, antes da intervenção, degradado, sem atratividade, mas ainda possui algum tipo de uso. Por outro lado, a revitalização ocorre quando o local está além de degradado, ele está abandonado, sem vida e sem uso.

Logo, o que se propõe neste trabalho é a *requalificação* da extremidade da Ponta D´areia, partindo do pressuposto de que este local está degradado, mas que possui diversos usos como será visto mais adiante através do conhecimento e análise da realidade local.

### 3.3 Desenho Urbano

Parte do urbanismo ou do planejamento urbano que estuda a obra arquitetônica da cidade em escala de projeto (FERRARI, 2004, p.113), o Desenho Urbano surgiu como uma reação aos grandes planos diretores que, por apresentarem-se em grandes escalas, não faziam referências à projetos pontuais para partes das cidades. Como afirma Vasconcellos (2006, p.16)

Os planos diretores apresentavam-se em grandes escalas, às vezes tratando de regiões inteiras, compostas de vários municípios. Embora trouxessem recomendações e uma legislação específica sobre o uso e ocupação do solo, a escala do lugar não era tratada em detalhe, não havendo nenhuma referência que indicasse um projeto específico para tratar esta ou aquela parte da cidade.

Assim, as práticas de Desenho Urbano ganham espaço na cidade atuando como intermediador entre o planejamento e a arquitetura.

Do ponto de vista espacial, trabalha numa escala pontual, ou seja, ‘na terra de ninguém entre o edifício e a rua, ou o espaço entre os edifícios’. Na escala temporal, seria uma prática que considera os vários tempos de um determinado lugar. Em se tratando de trabalhar “pontualmente” cada setor da cidade, essa prática permite reconhecer usuários e moradores individualizados. Recupera-se o “sentido de lugar”, ou seja, passa-se a reconhecer a dinâmica de vida dos moradores e usuários de um determinado lugar e a importância de sua participação como indivíduos atuantes e identificados com este. (VASCONCELLOS, 2006, p.4).

Nesse sentido, o principal objetivo do Desenho Urbano é trabalhar em escala pontual, integrando suas ações com o contexto histórico, social e econômico do lugar, mas

preocupando-se principalmente com a estrutura do lugar, ou seja, com as relações dos equipamentos existentes com os espaços públicos e equipamentos a serem construídos

Além disso, é função do Desenho Urbano atuar junto aos moradores e usuários do local, percebendo os desejos e necessidades de quem convive diretamente com este espaço. É desta noção pormenorizada que surgem os projetos de requalificação, preservação de patrimônios ambientais e históricos e reabilitações de edificações. Vasconcellos (2006, p.5) fala que “a tentativa de se estabelecer intervenções “pontuais”, pode ser delicada, mas louvável, pois a partir dela foram resgatados os conceitos de lugar, identidade e também da preservação de conjuntos urbanos, antes restrita aos monumentos históricos”.

É dessa maneira que as práticas do Desenho Urbano agregam valor a este trabalho, através de uma visão pontual que objetiva preservar o patrimônio ambiental e construído da Extremidade da Ponta D´areia, reabilitar edificações degradadas, proporcionando maior uso do espaço pela população e redefinindo a identidade do local com seus usuários.

Dito isso, é importante ressaltar que, atualmente, o termo Desenho Urbano vem sendo utilizado também como sinônimo de Projeto Urbano. Apesar de ser um fato que ainda gera controvérsias, os dois termos possuem de fato semelhanças que muito os aproximam. Assim como o Desenho urbano, o Projeto Urbano atua em intervenções para embelezamento da cidade. Segundo, Tsiomis (1996 apud VASCONCELLOS, 2006, p.6) o Projeto Urbano pode ser classificado

como um urbanismo de correção, ou seja, “corrige o antigo e produz o novo”, articulando as duas morfologias: a social e a espacial. Enfatiza a característica de um urbanismo localizado, ou seja, praticado em um determinado setor; e da necessidade de contextualização: para cada lugar, um determinado tratamento, sempre recusando modelos formais. O Projeto Urbano, segundo ele, pode ainda ser caracterizado como um urbanismo temático, que admite a mistura de usos, a fragmentação, as múltiplas centralidades.

Com isso, percebe-se a semelhança dos dois termos e práticas urbanísticas que se fundamentam, principalmente, na contextualização social e espacial, ou seja, na relação com os equipamentos existentes e com os usuários; bem como na forma de atuação pontual, em um determinado setor da cidade, uma escala intermediária entre o monumento arquitetônico e a cidade. Ressalta-se ainda que ambos devem propor um conjunto de ações em que interagem poder público, entidades privadas e a comunidade. O poder público como incentivadores. As entidades privadas como investidoras e a comunidade como usuário em potencial e que deve ser ouvida para que se alcance um ambiente satisfatório e coerente - objetivo principal do Desenho Urbano.

Logo, é indescritível a importância que a prática do Desenho Urbano trouxe para a maior compreensão das cidades e seus elementos construídos e espaços públicos, bem como a possibilidade de intervenção e interação em um contexto diminuto. O que imbui toda a ação projetual de pormenores essenciais à eficácia do projeto, tais como: proximidade com os moradores e usuários do espaço, compatibilização de equipamentos existentes com uma nova estrutura, preservação do patrimônio, recuperação de edificações e infra-estrutura degradada, promoção de qualidade de vida sem haver uma ação cirúrgica despropositada como as que aconteciam no início do século XX.

Assim, a prática do Desenho Urbano torna-se referência para este trabalho pois ele representa “uma intervenção no espaço urbano que busca a melhoria da qualidade do ambiente, construído ou não, e conseqüentemente da qualidade de vida da população, assim como sua integração coerente com a estrutura urbana em que está inserido” (FERREIRA, L. 2009, p.17).

### 3.4 Marcos referenciais

Os Marcos Referenciais são importantes de serem analisados no contexto deste trabalho, visto que eles podem influenciar a imagem de determinada cidade, ou parte dela. Normalmente, os marcos tornam-se referências arquitetônicas simbólicas, conectando a imagem da obra à cidade como um todo. Os marcos, dependendo de sua escala, podem ser conhecidos regionalmente, nacionalmente ou mesmo internacionalmente, como por exemplo: a Torre Eiffel em Paris, o Cristo Redentor no Rio de Janeiro, a Estátua da Liberdade em Nova York, dentre outros.



**Figura 1:** Marco referencial conhecido mundialmente. O Cristo Redentor no Rio de Janeiro.

FONTE: [www.destinosdeviagem.com](http://www.destinosdeviagem.com)



**Figura 2:** A Torre Eiffel, em Paris.

FONTE: [www.thaismania.blogspot.com](http://www.thaismania.blogspot.com)

A obra de Kevin Lynch, *A imagem da cidade*, é exemplar para retratar o que são os marcos referenciais e a importância deles no contexto da cidade. Nessa obra, o autor descreve a forma física da cidade segundo cinco elementos principais: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos. Detendo-nos no conceito dos marcos, pode-se afirmar que eles “são um objeto físico definido de maneira muito simples: edifício, sinal, loja ou montanha. [...] São geralmente usados como indicadores de identidade, ou até de estrutura.” (LYNCH, 1997,p.53). E continua,

Os marcos, pontos de referência considerados externos ao observador, são apenas elementos físicos cuja escala pode ser bastante variável. [...] a principal característica física dessa classe é a singularidade, algum aspecto que seja único ou memorável no contexto. Os marcos se tornam mais fáceis de identificar e mais passíveis de ser escolhidos por sua importância quando possuem uma forma clara, isto é, se contrastam com seu plano de fundo e se existe alguma proeminência em termos de sua localização espacial. (LYNCH, 1997, p.88)

Assim sendo, os marcos devem ter destaque na cidade, seja pela sua localização estratégica, seja pela sua forma ou escala. Por tal razão, eles são, muitas vezes, caracterizados como monumentos. Uma afirmação de Lamas (2007, p.104) corrobora a idéia de Lynch acerca dos marcos, ao dizer que “o monumento é um facto urbano singular, elemento morfológico individualizado pela sua presença, configuração e posicionamento na cidade e pelo seu significado”.

Tais características – localização e singularidade - impõem aos marcos duas possibilidades de intervenção na imagem da cidade, podendo ser vistos de muitos outros lugares da cidade, ou tendo destaque apenas no bairro, divergindo-se dos elementos essencialmente vizinhos.

Por ser um elemento de destaque na cidade ou no bairro, os marcos referenciais são importantes para estabelecer identidade ao local em que está inserido e servir de elemento estruturador da cidade, convergindo infra-estrutura, equipamentos, usuários ao redor deste, além de fazer ligação com outros pólos estruturadores da cidade. Isso porque a estruturação urbana, dentre outros aspectos, refere-se à localização de referenciais do espaço urbano, existentes ou potenciais, e da inter-relação entre esses referenciais.

Percebe-se, portanto, que os marcos referenciais são elementos que devem ser levados em consideração quando da elaboração de um projeto urbano ou de um planejamento. Isso porque é importante destacar áreas potenciais para sua instalação no que se refere ao aproveitamento de qualidades ambientais, paisagísticas, históricas e/ou arquitetônicas e urbanísticas. É necessário ainda conectar os marcos ao restante da cidade, fazendo deles um pólo estruturador e acessível à toda população. Eles são obras pontuais que, se pensados em

escala municipal, podem gerar grandes efeitos positivos, principalmente no que tange ao ordenamento, embelezamento e reconhecimento nacional e internacional, além de ser ponto favorável para o turismo.

Dessa forma, a Extremidade da Ponta D´areia representa uma área propícia à implantação de um monumento como marco referencial por ter as mais belas visadas da cidade de São Luís. Um mirante, por exemplo, teria a vantagem de poder ser visto de vários pontos da cidade, tornando-se um elemento estruturador e agregador de infra-estrutura, equipamentos urbanos e visitantes, incentivando o turismo e valorizando as qualidades ambientais, paisagísticas, históricas, arquitetônicas e urbanísticas de São Luís. Além disso, proporcionaria identidade a cidade e em especial ao bairro da Ponta D´areia.

### 3.5 Espaço público

É recorrente a caracterização do termo “espaço” como sinônimo de “lugar”. Entretanto, algumas literaturas apontam para a diferença básica entre os dois termos: a apropriação do espaço pelas pessoas e as inter-relações existentes entre ambiente físico-população. Como se percebe, por exemplo, na citação de Luis Augusto dos Reis Alves (2007),

Espaço (do latim *spātium*) é a ‘distância entre dois pontos, ou a área ou o volume entre limites determinados’ (CUNHA, Antônio Geraldo da. Op. cit., p. 320), e o Lugar (do latim *locālis*, de *locus*) é o ‘espaço ocupado’ (CUNHA, Antônio Geraldo da. Op. cit., p.482). O espaço só se torna um lugar no momento em que ele é ocupado pelo homem, física ou simbolicamente. [...] O clima e os elementos daquele espaço estão interagindo, porém ele não é um lugar, mas sim apenas um espaço. No momento em que o homem nele é inserido, esta paisagem é transformada em um Lugar. A simples presença do homem modifica e qualifica-a.

Por outro lado, o “espaço” e o “lugar” não podem ser entendidos um sem o outro, pois segundo Tuan (Yi-fu, 1983 apud ALVES, 2007)

O que começa como um espaço indiferenciado, transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor. ‘O espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado’ (TUAN, Yi-fu, 1983, p.151). ‘Quando o espaço nos é inteiramente familiar, torna-se lugar’ (TUAN, Yi-fu, 1983, p.83).

Kevin Lynch (1997 apud SILVA, 2009) corrobora esta afirmação ao falar que essa familiaridade com o espaço público muito influencia para a apreciação da cidade, pois aquilo que é familiar ao indivíduo é carregado de lembranças e símbolos comuns ao grupo, e isso permite que os indivíduos comuniquem-se entre si, sendo mais autêntica a apropriação deste espaço. Por outro lado, “quando um indivíduo se defronta com um lugar cuja história

desconhece e a memória lhe é estranha, tende a não valorizá-lo” (SANTOS, 1987, 2002 apud SILVA, 2009, p.49).

Entretanto, a familiaridade que se adquire de um espaço público não pode se revelar instantaneamente ao conhecê-lo. É preciso compreendê-lo. Tarefa esta que demanda um certo tempo. Sobre isso, Tuan (1983 apud ALVES, 2007) afirma que

adquirimos afeição a um lugar em função do tempo vivido nele; o lugar seria uma pausa na corrente temporal de um movimento, ou seja, o lugar seria a parada para o descanso, para a procriação e para a defesa; e por último, o lugar seria o tempo tornado visível, isto é, o lugar como lembrança de tempos passados, pertencente à memória.

Nesse sentido, o espaço público deve ser o *lugar* por excelência na cidade pois representam o local de encontro, de sociabilidade, o *lugar* em que as pessoas procuram descansar, contemplar, relembrar e viver novas histórias. Podem ser exemplificados por ruas, praças e parques.

De acordo com Renato Saboya (2007), suas principais funções são: a recreação, o “respiro” para o ambiente urbano densificado, a criação de identidade para bairro ou até mesmo cidades inteiras, o embelezamento do espaço urbano e a possibilidade de interação e convívio social.

Alguns exemplos de espaço público são elucidativos para este conceito como, por exemplo, o Central Park em Nova York, o Vale do Anhangabaú em São Paulo e a própria Lagoa da Jansen em São Luís.



**Figura 3:** Vale do Anhangabaú em São Paulo.  
FONTE: [www.arcoweb.com.br](http://www.arcoweb.com.br)



**Figura 4:** Central Park, em Nova York.  
FONTE: [euamoneyork.blogspot.com](http://euamoneyork.blogspot.com)



**Figura 5:** Lagoa da Jansen em São Luís.  
FONTE: [www.imagensviagens.com.br](http://www.imagensviagens.com.br)

No caso da Extremidade da Ponta D'areia, a inexistência de espaços públicos de qualidade inibe as relações de convívio social, como também não oferecem condições para a prática de atividades culturais, de lazer ou contemplação. É pensando nesta realidade que este trabalho propõe a criação de um espaço público de qualidade estimulando tais atividades, tornando esta área um *lugar* atrativo de São Luís.

Assim, “ao planejador urbano caberia promover espaços que funcionem com caráter de *lugar*, criando ou reforçando uma interação entre os indivíduos e o ambiente”. (SILVA, 2009, p.20, *grifo nosso*). Para isso, fatores como acessibilidade universal, segurança, conforto, disponibilidade de transportes coletivos e uma variedade de atividades disponíveis no local e no entorno são fundamentais para garantir a eficiência do espaço público.

Por fim, é importante ressaltar que atualmente alguns autores apontam para o esvaziamento dos espaços públicos e afirmam que contribuem para este processo, fatores como o perigo e a violência (ALBERNAZ, 2007 apud SILVA, 2009) e também a globalização. (TRIGO, 1998 apud SILVA, 2009). Esta última estaria modificando o contexto e o lugar das trocas de informações. Ou seja, “a circulação de idéias e a opinião pública, que

antes era formada nos espaços públicos, com a expansão das mídias eletrônicas, teriam passado para o âmbito da vida privada, via televisão e internet, por exemplo, e não mais nas trocas pessoais com amigos, colegas, vizinhos. (PICCINI, 2003; GASTAL; MOESCH, 2007 apud SILVA, 2009).

Na contramão deste pensamento, outros autores afirmam que não acreditam no esvaziamento do espaço público, como por exemplo, Aline Silva (2009, p.20) ao afirmar que “a vida pública está sempre em transformação (CARR et al., 1992; MAGNANI, 2005 apud SILVA, 2009). Nesse sentido, também os espaços públicos mudam e criam-se novas tipologias, visto que eles são o reflexo da sociedade a que pertencem”. Tendo como grandes exemplos os casos de requalificação urbana que provocam a volta da população para ambientes antes degradados, como no caso da Extremidade da Ponta D’areia.

### **3.6 Paisagem urbana**

O termo paisagem gera controvérsias quanto ao seu uso indiscriminado, sendo muitas vezes confundido com “paisagens naturais”. Tal reducionismo pode ocorrer devido à própria etimologia da palavra “paisagem”, que vem do latim e é “formada por ‘pagus’ que significa campo, aldeia e por ‘aticum’, ‘agem’, que designa coleção” (Bueno:1971, p.71; Azevedo: 1971;p. 71 apud PRADO, 2002, p.14).

Entretanto, deve-se compreender este termo

“como algo que identifica o lugar, pois cada lugar tem suas próprias características e estruturação morfológica diferenciada, mesmo contendo os mesmos elementos (partes) naturais iguais aos de outros lugares. A individualidade local seria a condição que diferencia os lugares.” (PRADO, 2002, p.13).

Esta individualidade é o resultado de um produto histórico formado pelas relações entre o ambiente físico e a sociedade que, dependendo de como ocorre, pode caracterizar a paisagem em cultural ou natural. “As formas contidas na natureza estruturam a paisagem natural. As formas que o homem produz estruturam a paisagem cultural fazendo parte de um outro conjunto, diferente daquele que é a própria natureza.” (SAUER apud Corrêa e Rosendahl: 1998, p.42 apud PRADO, 2002, p.22). Logo, “a paisagem cultural é modelada a partir de uma paisagem natural por um grupo cultural”, sendo a cultura o agente, a área natural, o meio e a paisagem cultural, o resultado” (SAUER apud Corrêa e Rosendahl: 1998:57: 59 apud PRADO, 2002, p.25).

A paisagem cultural, como resultado das ações do homem na paisagem natural é dinâmica e está em constante processo de mudança, seja em decorrência da evolução do tempo, da mudança da sociedade, de uma nova conjuntura política ou de outros aspectos. Ou seja,

A paisagem cultural também se transforma a partir da mudança de uma determinada cultura, apresentando um desenvolvimento, um 'rejuvenescimento' ou mesmo uma sobreposição. 'Uma nova paisagem se sobrepõe sobre o que sobrou da antiga...uma paisagem que é escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que tem idades diferentes, é uma herança de muitos diferentes momentos' (Santos:1997:66). A esse conjunto herdado do passado como forma, espaço construído e paisagem, Santos (1997:113) denomina 'rugosidades', que podem se apresentar como formas isoladas ou como arranjos. (Sauer apud Corrêa e Rosendahl: 1998:59 apud PRADO, 2002, p. 26)

As “rugosidades” são importantes, pois representam as transformações da paisagem no decorrer do tempo. É o caso do forte Santo Antônio da Barra e suas edificações na área da extremidade da Ponta D´areia, que caracterizam outra época histórica, outra circunstância social, política e econômica, outras técnicas de construção e que torna evidente as sobreposições das paisagens mediante as ações humanas quando analisadas junto ao seu entorno, composto por edificações mais atuais.

Longe de significar contradição, estas sobreposições marcam o desenvolvimento da Paisagem Urbana através da construção de elementos atuais em consonância aos antigos, em uma relação de respeito, mas sem submissão às “rugosidades” do local. Nesse sentido, a paisagem urbana caracteriza-se pela constante interação entre paisagem natural, paisagem cultural existente e a sociedade.

Os projetos de requalificação urbana refletem uma das formas desta interação, visto que eles objetivam mudanças em uma paisagem urbana degradada, a fim de conferir qualidade ao espaço, valorizando sua paisagem natural e a relação desta com os elementos construídos e seus usuários, através da proposição de novos usos, novas formas ou novas conexões e atraindo investimentos e novos usuários.

Entretanto, em qualquer intervenção que se pretenda fazer, seja pontual, como no caso de um edifício isolado, seja de uma zona, ou um bairro e um projeto de requalificação, é necessário pensar no desenvolvimento sustentável desta paisagem e na possibilidade de fruição do ambiente cultural para as futuras gerações, além da exigência de cuidado com o ambiente natural existente, sua fauna e flora.

Assim, “considera-se que não basta compreender a paisagem apenas como suporte para a intervenção humana. É preciso entendê-la como um sistema, um processo, enfim, interações que incluem os seres humanos, os elementos naturais e os construídos” (PRADO,

2002, p.20), transformando os *espaços* em *lugares* para os indivíduos, criando identidade entre os usuários e a paisagem urbana do local.

Como afirma Eduardo Yázigi (2002 apud PINTO 2010, p.15),

Devemos pensar também que a intervenção na paisagem, pode e deve ser vista como forma de requalificação social, possibilitando que a sensação de pertencimento ao local por seus moradores, a identificação com a própria identidade do local se façam elementos propulsores de civilidade e civismo. A paisagem interessa antes aos seus próprios habitantes e só uma relação de estima entre os dois é que despertará o interesse de outros.

Dessa forma, o projeto de requalificação da Extremidade da Ponta D´areia deve respeitar a paisagem natural e cultural existente, valorizando-as e deve gerar apropriação do espaço pelos usuários, criando “relações de estima” entre eles, o espaço construído e a paisagem natural. Isso porque “Os cidadãos têm o direito a viver em ambientes esteticamente qualificados. O direito à qualidade da paisagem e da arquitectura é um direito social” (LAMAS, 2007, p.68).

### 3.7 Considerações teóricas

A partir dessa fundamentação teórica pode-se fazer uma ligação entre os temas aqui apresentados e a proposta deste trabalho. Conhecer e analisar as dificuldades e potencialidades da Extremidade da Ponta D´areia afim de propor um conjunto de referências e diretrizes para uma proposta de intervenção é um trabalho que se fundamenta em todos os temas analisados.

O planejamento urbano e sua tríade – conhecimento, análise e proposição – sugere o percurso metodológico que se pretende seguir. A requalificação urbana é o produto final que se espera e que, para tanto, deve ser entendida como o processo no qual um local que está degradado, mas que ainda tem uso, necessita de uma nova abordagem e de atrativos que lhe dêem a sensação de *lugar*.

O desenho urbano é o meio através do qual se deseja propor referências para o projeto de Requalificação Urbana da área de estudo, agindo em uma escala pontual, conhecendo os moradores e principais envolvidos, entendendo a dinâmica do local, para assim poder realizar um trabalho fidedigno ao que o local oferece.

Os temas sobre espaço público e marcos referenciais são necessários para que se perceba a intencionalidade das proposições que se desenham ao final deste trabalho. O desejo de transformar o *espaço* da Ponta D´areia em um *lugar* com funções de recreação,

contemplanção e culturais é real e muito necessário. Assim como, prover este local de um mirante, assumindo o papel do marco referencial, se faz importante para criar identidade ao bairro, atrair pessoas de toda a cidade de São Luís, além de ser uma forma para valorizar a paisagem natural existente e fomentar o turismo.

Por fim, a questão da paisagem urbana é interessante para perceber as relações existentes entre paisagem natural e cultural na Ponta D´areia, além da importância que tem a presença do Forte Santo Antônio da Barra e suas edificações, representando o patrimônio histórico e cultural, uma “rugosidade” que marca o desenvolvimento da paisagem daquela região.

Logo, acredita-se que focando o trabalho nestas temáticas, pode-se obter uma proposição mais embasada e coerente com a realidade local. O primeiro passo para isso será conhecer brevemente o desenvolvimento urbano de São Luís, aprofundando-se nos aspectos relevantes e que influenciaram a formação do bairro da Ponta D´areia, objeto de nosso estudo.

#### **4 EVOLUÇÃO URBANA DE SÃO LUÍS: contextualização histórica**

São Luís foi fundada em 1612 pelos franceses, sendo a única cidade brasileira que não foi fundada pelos colonizadores portugueses. No comando do Sr. Daniel de La Touche, implantaram o “forte dos franceses entre os estuários dos Rios Bacanga e Anil” (BONTEMPO, 2008, p.37), no atual Centro Histórico da cidade. O domínio francês durou até 1616, quando os portugueses conquistaram a cidade, tendo em vista, principalmente, sua localização estratégica, que facilitaria as rotas comerciais para Portugal.

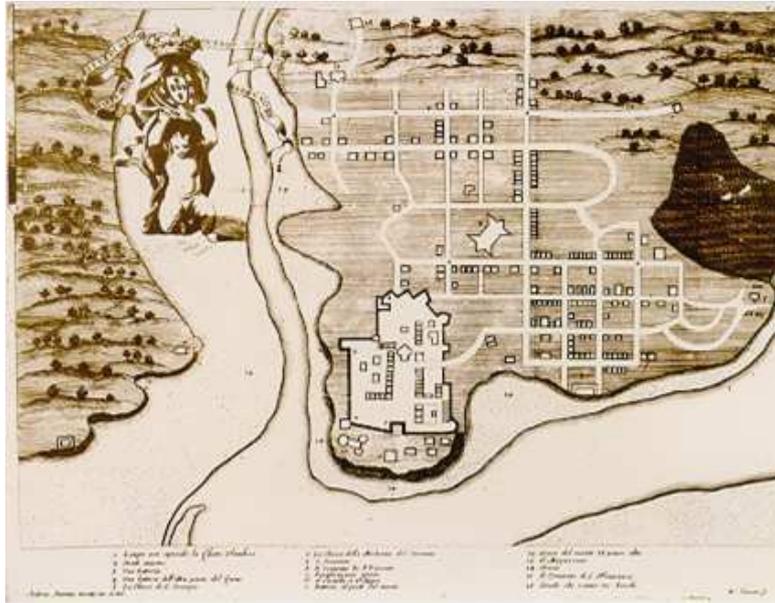
Com vistas a proteger o território de prováveis invasões, os portugueses ergueram uma base militar aproveitando o local de implantação do forte francês. Posteriormente, implantaram sob o comando do engenheiro-mor Francisco Frias de Mesquita, “o traçado ortogonal dos arruamentos que serviu de diretriz para a malha de expansão da cidade” (BONTEMPO, 2008, p.37).

O traçado de Frias de Mesquita seguiu os preceitos da “Lei das Índias” que era um

“modelo urbanístico instituído por Filipe II, no ano de 1573. Segue um padrão uniforme: quarteirões idênticos, geralmente, com forma quadrada, definidos por ruas ortogonais e retilíneas. Centro, obtida com a supressão de alguns quarteirões, forma uma grande praça regular cercada por grandes edifícios públicos”. (DANTAS, 2004 apud BONTEMPO, 2008)

Esta definição expressa perfeitamente a estrutura do traçado existente até hoje no centro histórico de São Luís. O centro cívico constitui os arredores da Av. Dom Pedro II,

“onde foram construídas importantes sedes de poder: a Prefeitura, a Catedral, o Tribunal de Justiça, o Banco do Brasil e a Capitania dos Portos” (Vieira FILHO, 1971 apud MARQUES, 1996, p.42).



**Figura 6:** Gravura do traçado existente em São Luís quando da invasão holandesa, em 1640 mostrando a retícula quadriculada de Frias de Mesquita.  
 FONTE: PMSL, 1992 apud MARQUES, 1996.

São Luís permaneceu restrita ao atual Centro Histórico até 1755, quando o Ministro do Reino de Dom José I, o Marquês de Pombal, fundou a Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão para exportar produtos agrícolas tais como o algodão, arroz e produtos regionais. A companhia trouxe desenvolvimento urbano acompanhado de prosperidade e crescimento econômico para a cidade.

Após este período, já em 1930, o perímetro da cidade havia aumentado consideravelmente, ocupando “a região conhecida hoje como Praia Grande e Centro, estendendo-se lentamente em direção ao Bairro do Anil” (BONTEMPO, 2008, p.39), pois era neste bairro que estavam instaladas indústrias de beneficiamento de arroz e a Companhia de Fiação e Tecidos do Rio Anil, vetores de crescimento da cidade naquele momento. “Embora lento, o crescimento da área urbana neste período incentiva o município a investir nestes setores” (BONTEMPO, 2008, p.39).

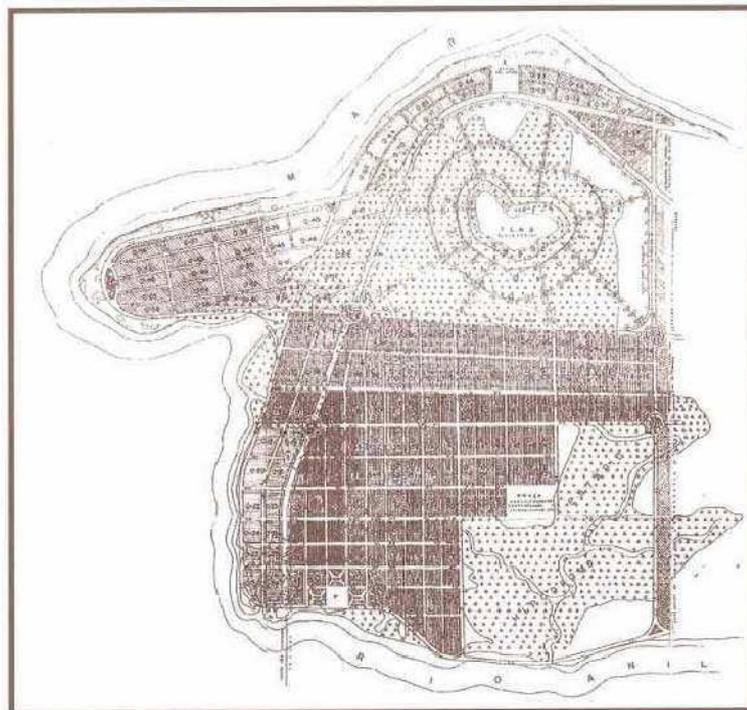
Até este momento as relações econômicas de São Luís com outras localidades aconteciam, prioritariamente, através do porto localizado no Centro, com a exportação de produtos agrícolas. Entretanto, em 1950 essa situação começa a se modificar devido à

implantação de rodovias federais e estaduais tais como a São Luís – Teresina e a Belém – Brasília, que integrou a cidade ao interior do continente. Sendo assim,

O sistema de transporte sofre profunda reorientação, priorizando a via terrestre em detrimento às vias fluviais. Com isso, surgem pólos de comercialização no interior do estado, cresce a relação econômica destes com estados vizinhos e São Luís perde a função de entreposto comercial (BARROS, 2001 apud BONTEMPO, 2008).

Nesse período, a área urbana de São Luís tornou-se bastante densificada, sendo necessária a formulação de um plano que estudasse sua expansão urbana e possíveis vetores de crescimento. Foi quando, em 1958, o engenheiro Rui de Mesquita propôs o “Plano de Expansão da Cidade de São Luís”. Ele justificava seu plano ao afirmar que “a parte central de São Luís está limitada... ou a cidade cresce em sentido vertical ou se expande pelas áreas compreendidas entre o Rio Anil e o rio Bacanga e a baía de São Marcos” (MESQUITA, 1958, p.3 apud PRADO, 2002, p.71).

“O plano de Mesquita (1958) propôs alternativas para a expansão, alinhando-se à idéia de modernidade com a proposta de construção de novas áreas com grandes avenidas e com grandes espaços livres [...]” (PRADO, 2002, p. 71). Assim, a cidade teria dois vetores de crescimento, o primeiro deles em direção ao rio Bacanga, fazendo ligação da cidade com o Itaqui e o Maracanã; e o segundo no sentido centro-praias, com a construção da ponte que ligaria a cidade antiga ao bairro do São Francisco, Renascença e Ponta D’Areia.



**Figura 7:** Plano de Expansão da Cidade de São Luís de Rui de Mesquita em 1958.  
 FONTE: BARROS, 2001 apud BONTEMPO, 2008.

O “Plano de Expansão da Cidade de São Luís” não chegou a ser executado devido aos custos e necessidade de obras para sua viabilização. Entretanto, ele certamente foi utilizado como diretriz para a formulação do Plano de Transporte e Desenvolvimento de São Luís de 1975, no governo de Haroldo Tavares, pois “apresenta os vetores de crescimento e as ligações, entre a cidade antiga e a cidade moderna, na mesma orientação do plano de Mesquita.” (PRADO, 2002, p.73)

Após a conclusão deste Plano, foram feitas inúmeras obras de infra-estrutura que viabilizou o crescimento de São Luís em um modelo de urbanização do tipo Centro – Periferia, criando vastas áreas vazias no meio do tecido urbano. Como afirma Gustavo Marques (1996, p.64),

O desenvolvimento urbano durante esta fase provocou uma transformação radical de um modelo urbano compacto e extremamente adensado para um modelo multinuclear, de baixa densidade, com a implantação do distrito industrial, de projetos de moradias públicos e privados. Estas ações ocorreram juntamente com a ocupação de áreas vazias e costeiras, como a praia da Ponta D'Areia, procedimento que permanece até hoje, parcialmente ocupada.

É, portanto, deste período as obras do anel viário do Centro Histórico, atual av. Beira-Mar, a ponte sobre o Rio Anil ou Ponte José Sarney, a barragem do Bacanga, além da construção de vários conjuntos habitacionais e da av. Maestro João Nunes (MARQUES, 1996).

A construção da av. Maestro João Nunes é um fato importante pois foi a partir dela que houve facilidade e rapidez de acesso entre o Centro e os bairros do São Francisco, Renascença e Ponta D'areia e deu-se início ao processo de consolidação da ocupação destes bairros, tema do próximo item.

#### **4.1 A Ponta D'areia na evolução urbana de São Luís.**

O atual bairro da Ponta D'areia começou a se configurar no séc. XVII como um local estratégico de defesa e proteção da cidade. Data-se deste período a criação do Forte Santo Antônio da Barra, hoje um dos monumentos tombados como Patrimônio Histórico e Cultural pelo IPHAN.

Além da defesa da cidade, o forte tinha funções econômicas, como o “controle das riquezas que eram exploradas nessa parte da costa ludovicense”. (PRADO, 2002, p.74), visto que o acesso à Ponta D'Areia era feito pela sua extremidade, pois era neste local que se tinha as maiores profundidades do canal de embarcação.

Apenas na déc. (19)60, o acesso pode ser feito via terrestre, devido à abertura da estrada que se originava no Povoado de Vinhais, passando pela Ponta do Farol e chegando na extremidade da Ponta D´areia (PRADO, 2002).

Nesse período, essa região ainda não era dotada de infra-estrutura suficiente para atender uma ocupação de grande porte e consolidada, por isso restringia-se à casas de pescadores, casas de veraneio e bares, tendo como atrativos a pesca no mangue e o lazer proporcionado pelas praias.

Com a formulação do Plano Diretor na década de 70, a área da Ponta D´areia começa a ter maior destaque no cenário ludovicense com a proposição de um “Projeto de Urbanização da Ponta D´areia” que “considerava sua condição excepcional para a formação do núcleo inicial da Nova São Luís” (PRADO, 2002, p.76).

De acordo com Bárbara Prado (2002, p.77), este projeto de urbanização

considerava ‘o fracionamento da área em três zonas compreendidas como faixas paralelas à praia’. A primeira zona para recreação e uso coletivo; a segunda para numa faixa de 120 metros entre a primeira zona e a avenida construída para edifícios residenciais sob pilotis em regime condominial, comércio e serviços comunitários; e a terceira zona entre a avenida e o igarapé da Jansen para uso residencial, sob forma de loteamento contínuo. Próximo ao forte Santo Antônio da Barra, estaria um hotel de classe internacional (São Luís, 1977).

Com vistas a implementar este projeto era necessário acabar com a ocupação irregular da Ponta D´areia – casas de veraneio, de pescadores e bares – e, para isso, “a Prefeitura Municipal de São Luís requereu junto ao Patrimônio Imobiliário da União, a transferência do domínio útil de toda a área para o patrimônio do Estado” (PRADO, 2002, p.78). Logo, após a retirada da população foi possível realizar o loteamento realizado pela Sociedade Anônima de Melhoramentos e Urbanismo da Capital (SURCAP).

É deste mesmo período, a construção da Av. Maestro João Nunes que ligaria de forma rápida e eficiente o Centro às praias e a Ponta D´areia. A construção dessa grande avenida foi responsável pelo represamento do Igarapé da Jansen e a formação da Lagoa da Jansen. Como se pode observar nas imagens abaixo, esta obra de infra-estrutura foi determinante para a configuração urbana atual deste bairro.

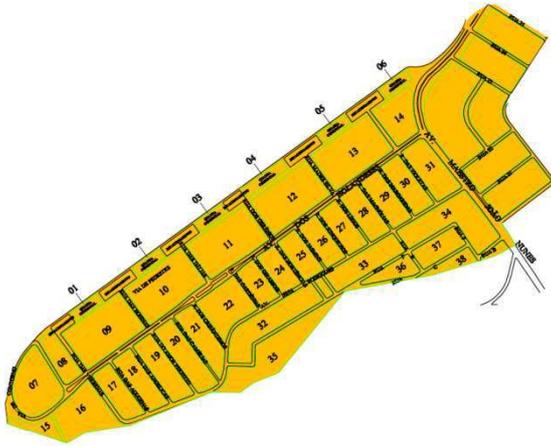


**Figura 8:** Ponta D'Areia, em 1975 antes do represamento do Igarapé da Jansen.  
 FONTE: PMSL, 1975 apud MARQUES, 1996.



**Figura 9:** Ponta D'Areia, em 1994, após a construção da Av. Maestro João Nunes e formação da Lagoa da Jansen.  
 FONTE: Paulo Socha apud MARQUES, 1996.

Assim, ao comparar a malha urbana resultante da construção da avenida com a planta de loteamento da SURCAP, percebe-se uma incoerência entre a realidade local e o projeto, pois alguns lotes localizavam-se nos limites do Igarapé da Jansen e da futura Lagoa da Jansen, totalmente inacessíveis, como se pode observar na figura abaixo.



**Figura 10:** Loteamento previsto para a Ponta D'areia, 1992.

FONTE: SURCAP, arquivos digitais.



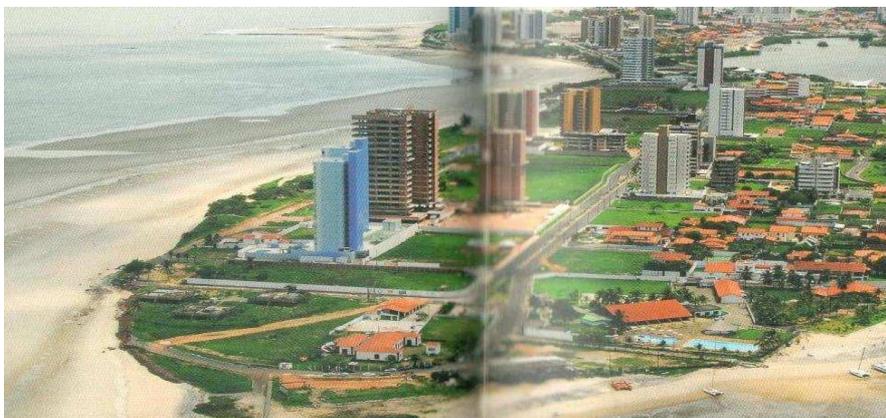
**Figura 11:** Loteamento da SURCAP sobreposto na imagem aérea da extremidade da Ponta D'areia de 1999 demonstrando lotes em locais inacessíveis.

FONTE: IPLAM, arquivos digitais.

A malha urbana do bairro da Ponta D'areia permaneceu praticamente inalterada após este loteamento. Na década de 80 houve apenas a construção de algumas casas e prédios e do atual Iate Clube que antes funcionava no atual Bar do Trapiche. É desta época também a construção do Memorial Bandeira Tribuzzi, do arquiteto Acácio Gil Borsoi.

Na década seguinte, um fato relevante foi a ocupação da edificação que pertence ao Forte Santo Antônio da Barra pelo Grupamento do Corpo de Bombeiros Marítimos – GBMar, em 1992.

Após isso, em 2001, houve a inauguração da urbanização da Lagoa da Jansen que valorizou ainda mais os bairros do Renascença e Ponta D'areia e atraiu os investimentos imobiliários. Atualmente, o que se pode verificar é um intenso processo de verticalização e valorização imobiliária da Ponta D'areia como um dos pontos mais atrativos e privilegiados da cidade de São Luís, o que de fato é.



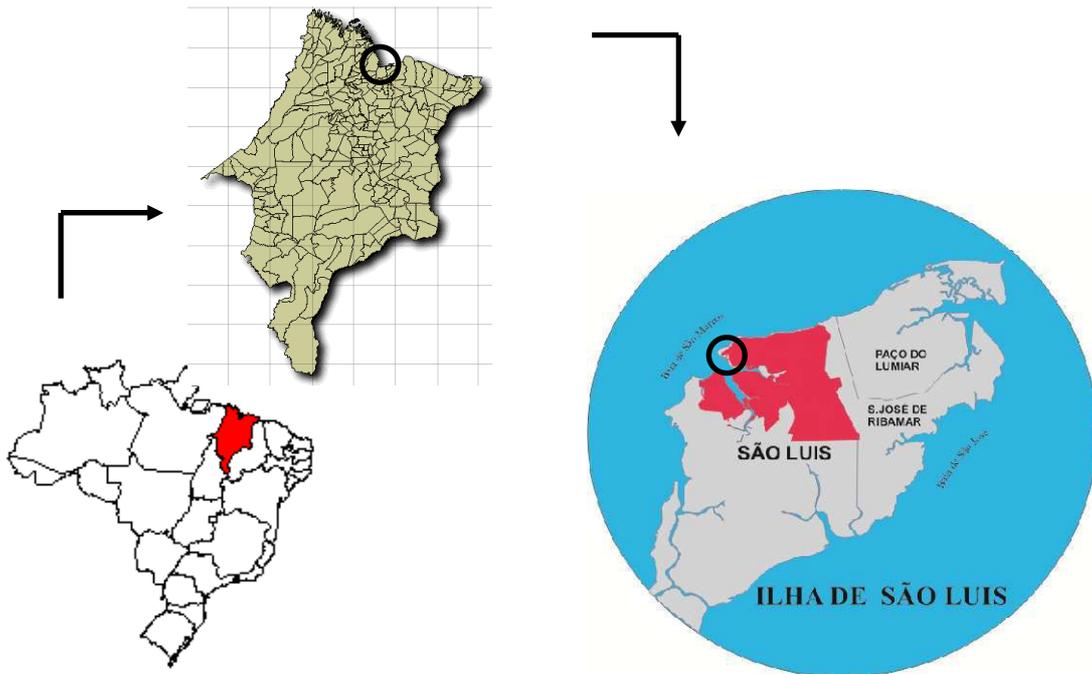
**Figura 12:** Ponta D'areia em processo de verticalização.

FONTE: Guia de São Luís e Alcântara, 2008.

## 5 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

### 5.1 Localização

A área de estudo localiza-se no bairro da Ponta D´areia, à noroeste da Ilha de São Luís, no estado do Maranhão e tem como limites físicos a Baía de São Marcos ao norte e o Igarapé da Jansen à sul.



**Figura 13:** Localização da Ilha de São Luís com relação ao Brasil, Maranhão e Ilha de São Luís.  
 FONTE: Governo do Estado, com destaque do autor.



**Figura 14:** Extremidade da Ponta D´Areia com limites físicos da Baía de São Marcos ao Norte e do Igarapé da Jansen ao Sul.  
 FONTE: IPLAM, arquivos digitais, destaque do autor.

Para este trabalho, foi delimitado uma área específica da Ponta D´areia - sua extremidade, cujo acesso é feito através da Av. dos Holandeses, que liga-se com a Av. Maestro João Nunes, na proximidade da Lagoa da Jansen.

Foram considerados como limites da área de estudo, o perímetro que se inicia na av. dos Holandeses, seguindo em direção leste até encontrar o caminho que separa o lote do atual Iate Clube com o estacionamento do Bar do Trapiche. Neste ponto, atinge a orla do Igarapé da Jansen e segue percorrendo-a até encontrar a Av. que faz o contorno da Ponta D´Areia, percorrendo todo o quarteirão onde está localizado o Memorial Bandeira Tribuzzi alcançando novamente a Av. dos Holandeses.

Faz parte ainda deste perímetro a área do Molhe de Contenção Costeira que está sendo construído nas proximidades do Memorial Bandeira Tribuzzi. Dessa forma, a área total da Extremidade da Ponta D´areia é de aproximadamente 37.025m<sup>2</sup>.



**Figura 15:** Recorte da área de estudo com delimitação da estrutura viária.  
 FONTE: IPLAM, arquivos digitais, 1992 – com destaque do autor.

## 5.2 O Projeto Molhe de Contenção Costeira: O Espigão da Ponta D´Areia

Atualmente está sendo construído o Molhe de Contenção Costeira na área da extremidade da Ponta D´areia, próximo ao Memorial Bandeira Tribuzzi. Como ele irá influenciar diretamente a área de estudo deste trabalho, acha-se necessário entender as razões de sua construção e o que ele contribui para a orla da Ponta D´areia.

O projeto Molhe de Contenção Costeira, também chamado de “Espigão da Ponta D’areia” começou sua construção no dia 15 de abril de 2010, a obra deve durar aproximadamente seis meses e custará ao Estado algo em torno de R\$12 milhões (ver anexo A). Esta obra faz parte de um projeto que visa dificultar ou interromper parcialmente o fluxo de sedimentos para o canal navegável dos Rios Anil e Bacanga, concomitante à obra de dragagem deste canal. Além disso, ela irá evitar o agravamento de erosões e permitir o engordamento da praia da Ponta D’areia.

A justificativa para a execução do espigão é pautada no fato de que, se não fosse feito, a navegabilidade nos Rios Anil e Bacanga ficaria comprometida, prejudicando o turismo e a pesca e o processo erosivo existente na orla da Ponta D’Areia permaneceria e poderia, no futuro próximo, causar a perda de edificações existentes nesta área, sendo um grande prejuízo tanto social como econômico para a cidade.

O Relatório de Impacto Ambiental aponta “uma taxa de recuo erosivo da linha de costa em até 1,5 m por ano, com foco nas proximidades do Monumento Bandeira Tribuzzi e crescimento do pontal arenoso em 1,0 m por ano” (CASTRO, 2008). Entretanto,

À medida que o recuo da linha de costa progride, o encontro com solos não arenosos e construções altera as taxas de erosão, que nessas condições geram recuos desiguais na linha de costa. A aproximação da linha de costa com edificações, pode até mesmo acelerar o processo erosivo devido ao solapamento da base da estrutura que ocorre devido à turbulência concentrada da dissipação da energia ondulatória[ ]. (CASTRO, 2008).

Ou seja, a medida que o recuo erosivo avança e atinge as edificações existentes, a tendência é que o processo erosivo acelere cada vez mais. As imagens abaixo apontam os estudos realizados no Relatório de Impacto Ambiental que demonstram tais fatos.



**Figura 16:** Taxas estimativas de erosão e crescimento do pontal arenoso para a situação existente, sem a construção do Espigão.

FONTE: CASTRO (2008)



**Figura 17:** Área de recuo erosivo e aumento do pontal de areia em 20 anos.  
 FONTE: CASTRO, 2008.

Algumas outras medidas anteriores ao Espigão já foram tomadas como paliativas, mas que não solucionaram o problema erosivo. Abaixo, pode-se observar o aumento da erosão entre os anos 1999 e 2005 e as medidas paliativas que foram adotadas em 2006, devido ao grande avanço da erosão da costa.



**Figura 18:** Fotografia aérea da extremidade da Ponta D'areia, em 1999, demonstrando o processo de erosão da orla.  
 FONTE: CASTRO, 2008.



**Figura 19:** Imagem de Satélite da extremidade da Ponta D´areia, em 2005, demonstrando o processo de erosão da orla.  
 FONTE: CASTRO, 2008.



**Figura 20:** Monumento Bandeira Tribuzzi, 2006 e rochas para contenção da erosão nesta área.  
 FONTE: CASTRO, 2008.



**Figura 21:** Obra de contenção da erosão na Ponta D´areia  
 FONTE: CASTRO, 2008.

Após a ineficácia de tais medidas, a opção mais viável de contenção foi a construção do espigão visto que além de agir diretamente no problema erosivo da Ponta D´areia, ajudará no aumento da profundidade do canal de navegação dos Rios Anil e Bacanga, impedindo a passagem de sedimentos.

Em termos técnicos, o espigão representa uma das formas de contenção costeira mais difundidas devido à sua execução ser relativamente simples. Eles são

estruturas transversais que se estendem do pós-praia, suficientemente enraizadas para não serem contornados pelo espraiamento, até a primeira linha de arrebenção, agindo diretamente sobre o transporte de sedimentos litorâneos na faixa em que ele é

mais significativo, podendo ser empregados isoladamente ou em conjunto (campo de espigões) (CASTRO, 2008).

O espigão será formado por um “maciço de enrocamento” constituído de rochas, terá um comprimento total de 572m, retilíneo e estará localizado perpendicular à linha de costa, próximo ao Memorial Bandeira Tribuzzi.

Está previsto para assegurar a acumulação de sedimentos durante os 17 anos após sua conclusão. Após este período, poderá começar a ocorrer o traspasse de sedimentos, contudo, em quantidade inferior a atual e sem maiores danos à navegabilidade dos rios. Nas fotos abaixo pode-se perceber a localização do Espigão da Ponta D´areia e a previsão do acúmulo de sedimentos no decorrer destes 17 anos.



**Figura 22:** Espigão da Ponta D´Areia logo após a construção.  
FONTE: CASTRO, 2008.

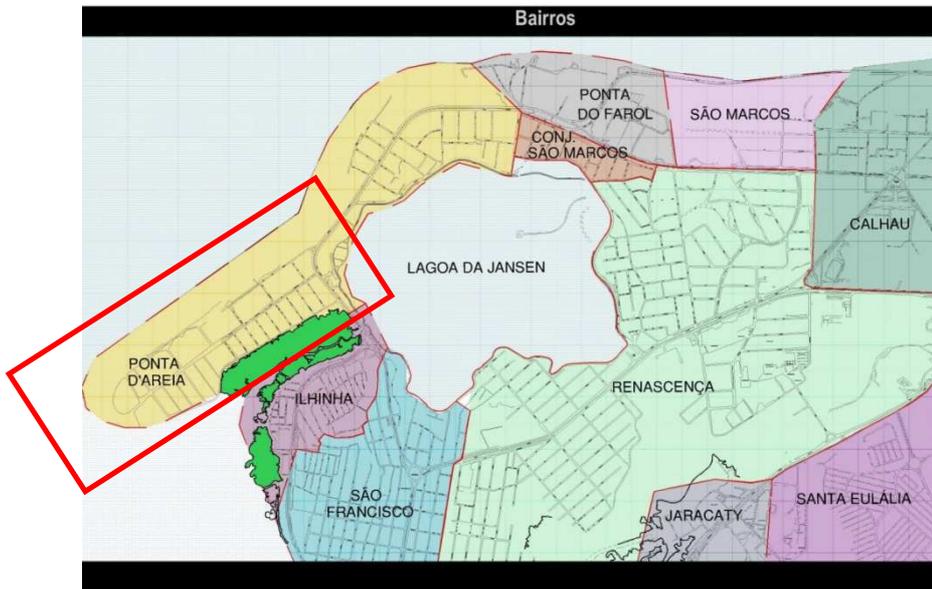


**Figura 23:** Espigão da Ponta D´Areia 17 anos após a construção.  
FONTE: CASTRO, 2008.

Dessa forma, o Molhe de contenção costeira da Ponta D´areia irá influenciar diretamente na paisagem do local. Por isso, faz-se necessário propor-lhe um uso adequado para que a população possa usufruir de sua localização próxima ao mar e das visadas mais bonitas da cidade – para os prédios da orla e para o Centro Histórico ao fundo. É por tal razão que sua área está inclusa na proposta deste trabalho.

## 6 CONHECIMENTO E ANÁLISE DA REALIDADE

Para melhor contextualização e entendimento da realidade da área escolhida para análise, achou-se necessário o levantamento de dados do bairro da Ponta D´areia entre a Av. Maestro João Nunes e a Avenida que faz o contorno da Ponta D´areia e não apenas de sua extremidade.



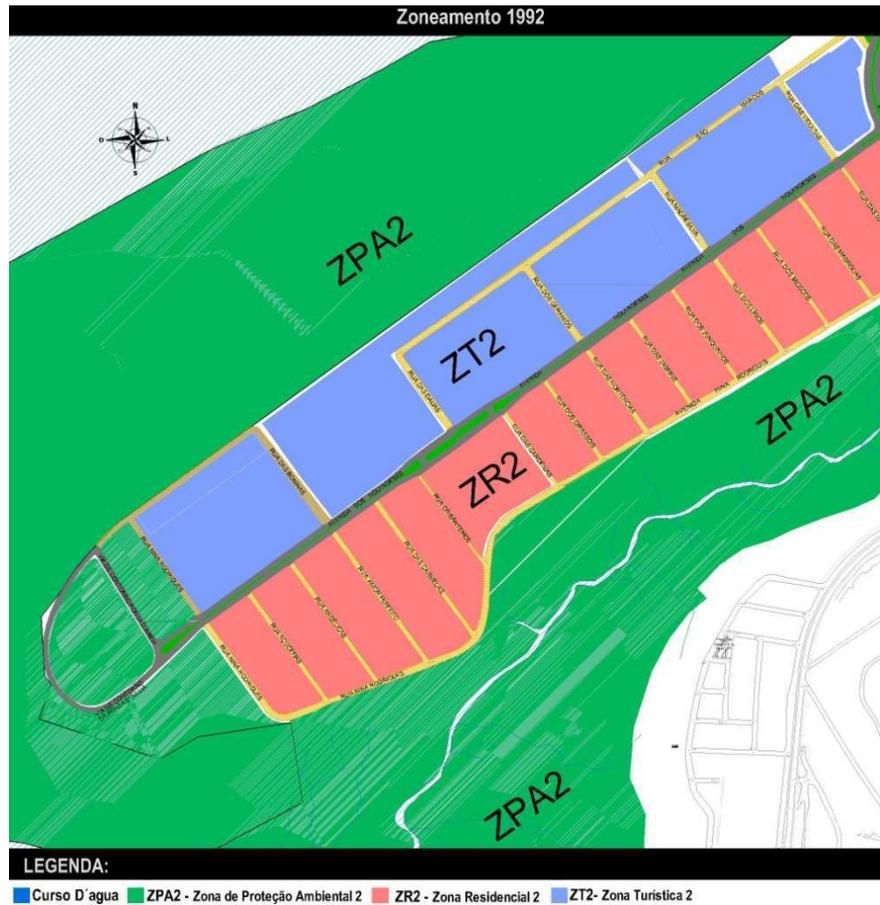
**Figura 24:** Configuração dos Bairros próximos à Ponta D´Areia com destaque ao recorte de análise.  
 Fonte: Levantamento cartográfico de 2003, SEMFAZ, CAEMA, TELEMAR, CEMAR, com destaques do autor.

A opção de compreender todo este recorte é devido à importância que o entorno traz para projetos de requalificação, onde se busca valorizar o existente e minimizar as fragilidades. Sendo assim, é importante analisar a dinâmica desta área com enfoque nos usos existentes, nos recursos naturais, na hierarquia viária e na acessibilidade do local para poder conduzir a proposta com base na realidade local.

### 6.1 Uso e ocupação do solo

Para verificar a aplicabilidade da legislação referente ao Uso e Ocupação do Solo faz-se necessário compreender o contexto legislativo no qual a região da Ponta D´areia está inserido, apoiando-se assim nas normas do Plano Diretor de 2006 e na Lei 3.253 de 1992, que rege sobre o Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de São Luís.

Segundo a Lei 3.253 de 1992, o recorte de estudo do bairro da Ponta D´areia é caracterizado atualmente por três zonas, como se pode observar na imagem abaixo. As quadras voltadas para a Baía de São Marcos são definidos como Zona Turística 2 (ZT2); as quadras voltadas para o Igarapé da Jansen são definidos como áreas residenciais, estando inclusos na Zona Residencial 2 (ZR2). Os limites das duas zonas – ZT2 e ZR2 – situam-se na Av. dos Holandeses a leste e na rua das Verbenas, também chamada de Rua Nina Rodrigues à oeste.



**Figura 25:** Zoneamento da Ponta D'areia segundo a Lei 3.253, de 1992 .

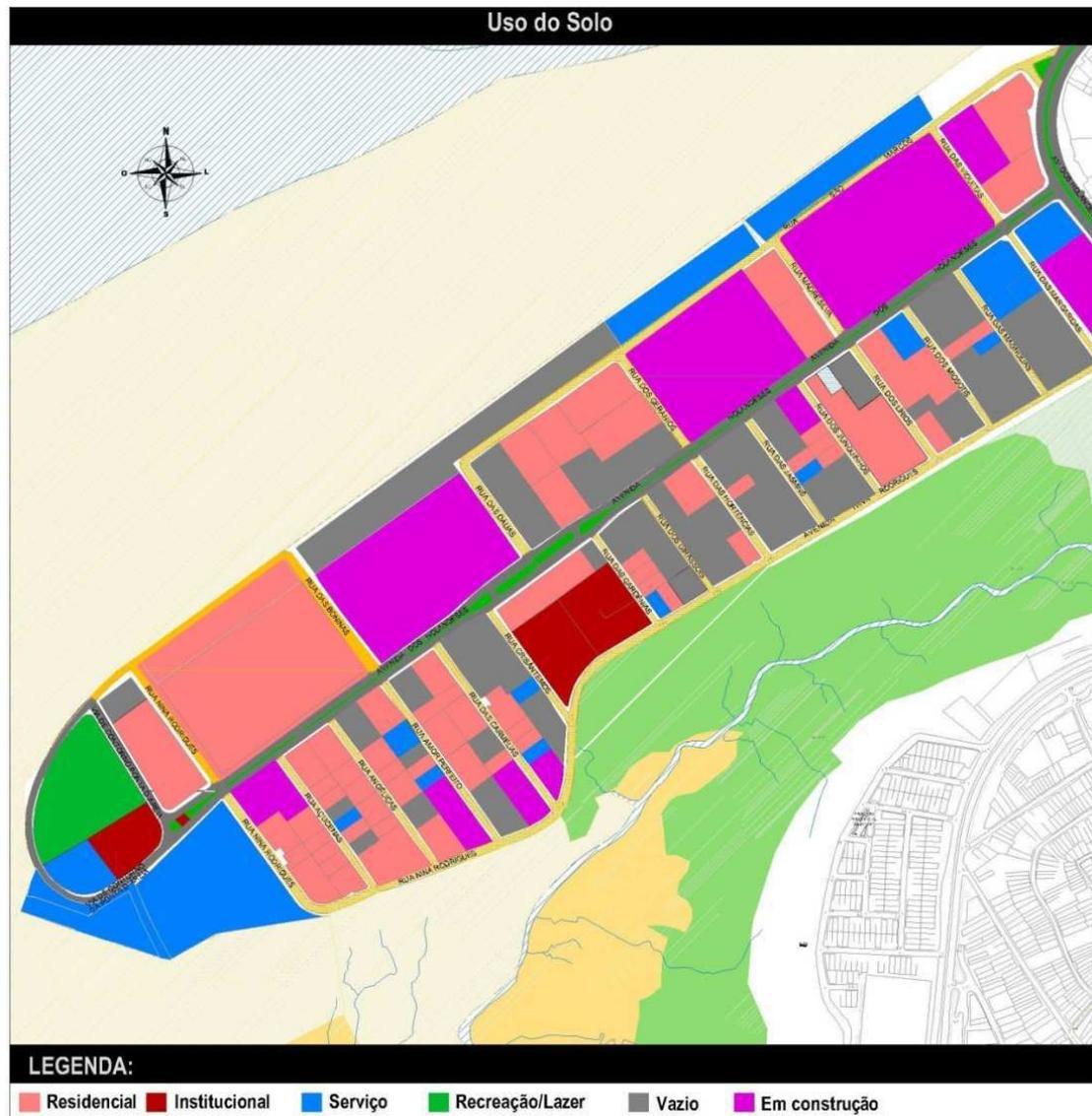
FONTE: Levantamento cartográfico de 2003, SEMFAZ, CAEMA, TELEMAR, CEMAR, com destaque do autor.

Além destas duas zonas, a área é composta ainda da Zona de Proteção Ambiental 2 (ZPA2). Esta zona inclui todas as margens do recorte de estudo, incluindo as praias e o mangue e também a Extremidade da Ponta D'areia. Importante ressaltar que segundo o art. 83 da Lei 3.253, na ZPA2 são permitidos projetos voltados à recreação e ao lazer público, o que justifica a aplicabilidade deste trabalho.

Com base nestes dados, fez-se necessário averiguar se a lei 3.253 sobre o Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, está realmente sendo seguida na prática. Para isso, foi-se a campo com o intuito de demarcar os principais usos encontrados, a forma de ocupação e os gabaritos das edificações.

Com relação ao uso do solo verificou-se a regularidade dos usos lá estabelecidos. Porém, observa-se uma predominância de uso residencial. Os serviços encontrados são pontuais, não estando muito próximo uns aos outros e resumem-se a hotel, salão, escritórios de advocacia, publicidade, fotografia e arquitetura, imobiliária, clube de recreação, bares e o grupamento de bombeiros marítimos. Um ponto de grande deficiência foi a inexistência de

espaços comerciais, principalmente os chamados “comércio de vizinhança” (padarias, farmácias, conveniências, dentre outros) e a existência relativamente grande de espaços ainda vazios. Estes vazios representam lotes com cobertura vegetal sem tratamento ou lotes murados, mas com a presença da cobertura vegetal, como se pode observar na figura abaixo.



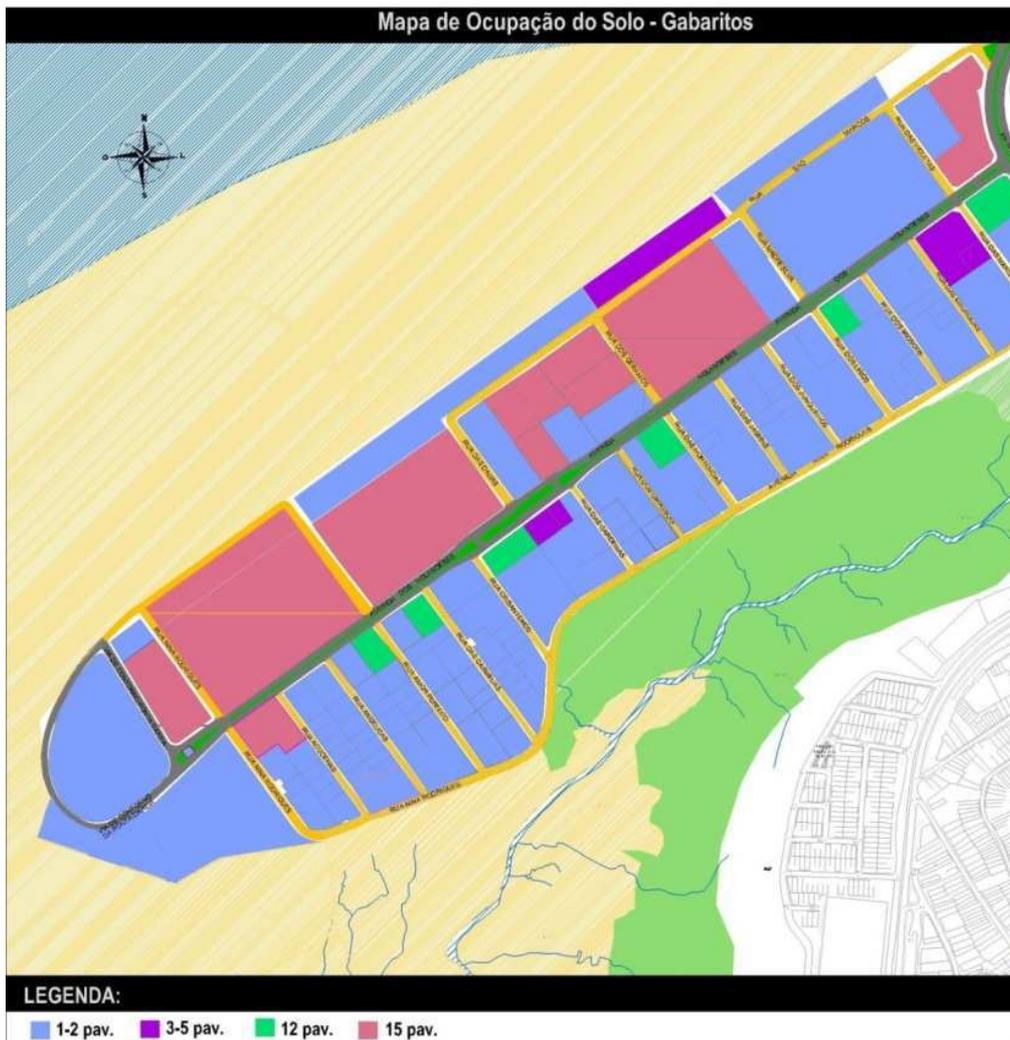
**Figura 26:** Mapa de Uso do Solo da Ponta D'areia.

FONTE: Levantamento cartográfico de 2003, SEMFAZ, CAEMA, TELEMAR, CEMAR, com destaque do autor.

Ao analisar o gabarito das edificações, pode-se verificar que há uma clara diferença entre os dois lados da Av. dos Holandeses – que é a avenida principal deste recorte da Ponta D'areia. Do lado esquerdo, uma maior quantidade de quarteirões e a predominância de casas, com gabarito variando entre 1(um) e 2(dois) pavimentos. Com exceção, de alguns poucos lotes, em que se observa a construção de edifícios com 12 (doze) pavimentos. Do lado direito

a predominância é de edifícios multifamiliares, e os lotes que não estão em obra, possuem edifícios com 15 pavimentos. Percebe-se com isso, uma distinção entre as duas zonas no que tange aos índices urbanísticos permitidos pela Lei 3.253 de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de 1992 para esta área.

Segundo esta lei, a ZR2 (o lado esquerdo da avenida) deve ter no máximo o gabarito de 8 (oito) pavimentos. Mas, a ocupação dos lotes que estão nas margens de corredores primários (CP), podem ter 12 pavimentos. A av. dos Holandeses se caracteriza como Corredor Primário. Logo, como se percebe na figura abaixo, as edificações com 12 (doze) pavimentos estão todas localizadas nas margens da Av. dos Holandeses, do lado esquerdo da mesma, condizendo com a legislação.



**Figura 27:** Gabaritos das edificações presentes na Ponta D´areia.

FONTE: Levantamento cartográfico de 2003, SEMFAZ, CAEMA, TELEMAR, CEMAR, com destaque do autor.

Verifica-se ainda que na ZT2 (o lado direito da avenida), a presença de edificações residenciais com 15 (quinze) pavimentos se dá devido a legislação de operações urbanas do Município de São Luís. Por estarem inclusos na ZT2, os lotes destinados a usos que não sejam de hospedagem deveriam ter um gabarito máximo de 12 (doze) pavimentos. Mas, de acordo com o Art. 1º da lei 3.254, de 1992, que regula a implantação de Operações Urbanas no Município de São Luís, pode haver um acréscimo de 03 (três) pavimentos no gabarito de solo criado da ZT2 mediante a obrigação deste em financiar infra-estrutura e melhoramentos urbanos para a cidade.

Com relação ao padrão de ocupação do solo, percebe-se que é caracterizado por uma ocupação regular, habitadas por população de renda média e alta e com bom nível de escolaridade. Segundo o Art. 36 da lei 4.669 referente ao Plano Diretor de 2006, esta região é definida como Macrozona de Consolidação 1, caracterizada por, além de ter este tipo de ocupação, dispor de

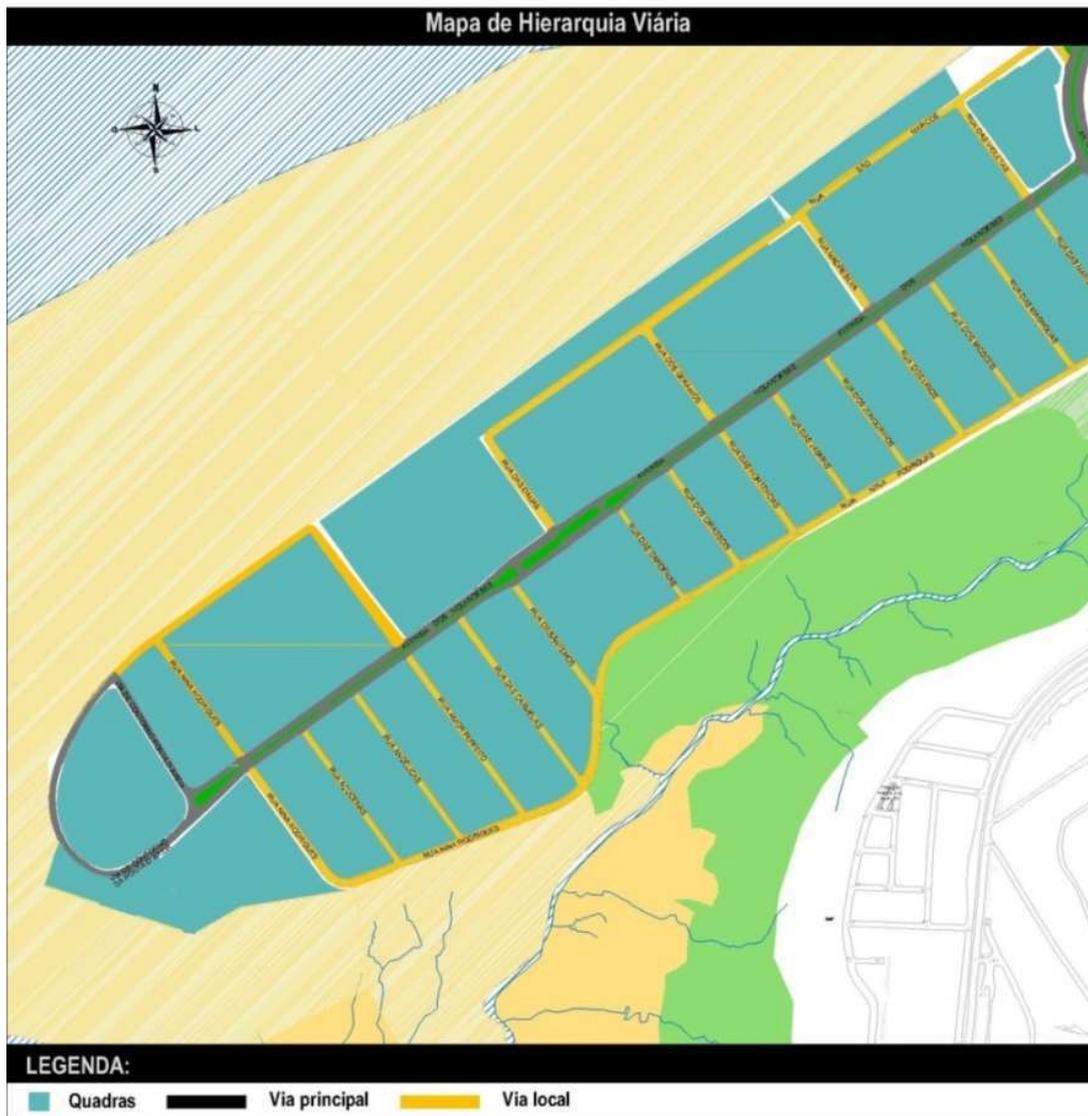
[...] espaços urbanos com potencial para adensamento e verticalização, possuem certa qualidade urbanística, embora apresentem infra-estrutura incompleta, são valorizadas no mercado imobiliário pela facilidade de acesso, pelo potencial paisagístico e ambiental, sendo atrativas para novos investimentos públicos e privados.

Esta definição é bem representativa da realidade da Ponta D´Areia, ressaltando-se apenas que este potencial paisagístico e valorização imobiliária vêm sendo utilizada prioritariamente para atrair investimentos residenciais de alto padrão, sem promoção de espaços públicos de qualidade que realcem o valor daquela área para o restante da população de São Luís. É neste ponto que este trabalho pretende auxiliar, com a formulação de diretrizes que valorizem as potencialidades e minimizem as dificuldades da área de estudo, atraindo investimentos públicos e privados nos setores de lazer, cultura e turismo, prioritariamente.

## **6.2 Transporte e Acessibilidade**

A Ponta D´areia possui no seu traçado urbano apenas uma avenida principal representada pela Av. dos Holandeses. Esta avenida localiza-se centralizada na área de estudo, sendo a distância dela às extremidades de aproximadamente 150m (cento e cinquenta metros).

As ruas perpendiculares à avenida e que dão acesso à todos os 24 quarteirões, são ruas de caráter local, com pequena largura, em torno de 7,5m (sete metros e cinquenta centímetros), conferindo a cada uma delas uma escala humana.



**Figura 28:** Mapa de Hierarquia Viária.

FONTE: Levantamento cartográfico de 2003, SEMFAZ, CAEMA, TELEMAR, CEMAR, com destaque do autor.

A Av. dos Holandeses é retilínea e portanto, muito propícia para tratamentos paisagísticos que valorizem a perspectiva. Além disso, alguns trechos nas laterais poderiam proporcionar, através de espaços de transparência, a ligação com as praias, de um lado, e o mangue, do outro. Entretanto, essa potencialidade não é explorada.

Apesar da falta de valorização da avenida como um recurso paisagístico, ela está em boas condições de trafegabilidade o que se deve à sua pouca utilização, visto que quem trafega por ela é quem precisa estar especialmente neste local. Isso se dá tanto pela inexistência de equipamentos urbanos que direcionem a população para aquela área, como também por ela não ser uma via de passagem entre dois pontos, como ocorre com o trecho da Av. dos Holandeses no bairro do Calhau, por exemplo.

Com relação ao transporte público, verifica-se uma precariedade de linhas de ônibus, pois a única linha que percorre a Extremidade da Ponta D'areia é a Terminal Praia Grande – Cohama, o que ocasiona a demora e a lotação dos ônibus. Sua rota inicia-se na Av. dos holandeses e vai até o retorno em frente ao Iate Clube, voltando em direção a Lagoa da Jansen. Apesar do percurso ser apenas na av. dos Holandeses, acredita-se ser suficiente para atender toda a região, visto que o raio de abrangência das paradas se adequa ao aconselhado pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU, de 250m, como se verifica na imagem abaixo.



**Figura 29:** Rota dos ônibus e área de influência das paradas.

FONTE: Levantamento cartográfico de 2003, SEMFAZ, CAEMA, TELEMAR, CEMAR, com destaque do autor.

Foi observado que em todo o recorte de estudo não existem paradas de ônibus demarcadas, não há sinalização, não há estrutura física de abrigo. Em conversa com usuários

de ônibus, descobriu-se que os usuários de ônibus daquela região possuem o costume de pegar os ônibus sempre em determinadas esquinas. Então, onde há pessoas esperando, o ônibus pára. Não há paradas certas.



**Figura 30:** Esquinas que funcionam como parada de ônibus na Av. dos Holandeses, na Ponta D´Areia.  
FONTE: Arquivo próprio, 2011.

Não foi verificada também a existência de ciclovias. As pessoas que utilizam a bicicleta pedalam pela própria avenida, em meio aos carros. Fato que representa a não implementação do Plano de Ciclovias, Bicletários e vias de Pedestre contido na Política Municipal de Trânsito e Transporte, regulamentado pelo Art. 58 da lei 4.669 sobre o Plano Diretor de São Luís. Segundo este artigo, um dos objetivos do Plano de Ciclovias é a implantação de “ciclovias nos corredores principais da malha viária e nos trajetos habituais da população”. Além disso, estas ciclovias deveriam ainda ser contempladas com tratamento paisagístico que assegurasse o conforto, acessibilidade e segurança para os cidadãos. O que de fato, não acontece na Ponta D´areia.

Para os portadores de necessidades especiais, as dificuldades encontradas na Ponta D´areia são as mesmas que se pode verificar em vários outros pontos da cidade de São Luís:

falta de rampas de acesso para as calçadas, falta de sinalização adequada, não possui faixa de pedestres, uso de material inadequado nas calçadas e a presença de obstáculos.

Esta realidade não condiz com a legislação vigente, neste caso sobre Acessibilidade. Os Art. 46 e Art. 50 da lei 4.669 que regulamenta o Plano Diretor de 2006 exemplifica este fato quando fala da responsabilidade do Governo em garantir a acessibilidade a todos os cidadãos, mas principalmente aos portadores de necessidades especiais e que não vem sendo cumprida na Ponta D´areia.

Art. 46 - A política de acessibilidade do Município de São Luís se destina a garantir o acesso de todas as pessoas aos equipamentos, meios de transporte e de comunicação e espaços de uso público, visando assegurar os direitos fundamentais da pessoa, priorizando as pessoas portadoras de deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

Art. 50 - O Município de São Luís regulamentará a construção, reconstrução e adaptação de vias e calçadas de forma a adequá-las dentro das normas técnicas de acessibilidade, impedindo o uso indevido e/ou a utilização de quaisquer obstáculos, fixos ou móveis, que comprometam o livre trânsito de pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida.

Sendo assim, pode-se afirmar que apesar de ser um bairro nobre da cidade, a Ponta D´areia ainda sofre com a falta de cumprimento destas diretrizes e conseqüentemente, a mobilidade dos cidadãos fica prejudicada devido à falta de acessibilidade aos portadores de necessidades especiais e a deficiência do transporte público. Não se percebe também a possibilidade de utilização adequada de outros meios de transporte, como a bicicleta devido à falta de infra-estrutura e segurança aos ciclistas. Lá, carros e motos são os mais priorizados.

Outro ponto importante é a desvalorização da paisagem ambiental no tecido urbano. Não se verifica tratamento paisagístico que promova conforto e qualidade de vida no traçado das ruas e avenidas. O que é lamentável visto a grande possibilidade de contato com referências naturais diferentes e tão próximas uma da outra, como o são as praias e o mangue.

Sendo assim, faz-se necessária a interligação dos espaços públicos na região da Ponta D´areia de tal maneira que atraia um aumento do fornecimento de infra-estrutura e medidas qualitativas para o traçado urbano da área, além de medidas adaptativas que garantam o acesso de todas as pessoas aos equipamentos urbanos que ali se encontram, promovendo assim, atratividade e diversidade para esta área da cidade.

### **6.3 Paisagem Urbana da Ponta D´areia**

A paisagem é caracterizada como

algo que identifica o lugar, pois cada lugar tem suas próprias características e estruturação morfológica diferenciada, mesmo contendo os mesmos elementos

(partes) naturais iguais aos de outros lugares. A individualidade local seria a condição que diferencia os lugares (PRADO, 2002, p.13).

Por isso, faz-se necessário a análise das características próprias da Ponta D'areia que a diferencia de outros lugares como, por exemplo, as questões relacionadas com os recursos naturais, as áreas verdes, a topografia local e o patrimônio histórico e cultural.

Com relação aos recursos naturais, observa-se a existência de quatro padrões principais: solo urbanizado, solo exposto, cobertura vegetal e o mague. Destes, percebe-se que há predominância de solo urbanizado, ocupado por edifícios e casas. Existe ainda uma grande quantidade de lotes vazios, apenas com cobertura vegetal ou até mesmo abandonados. Alguns, mesmo vazios, estão murados a fim de evitar apropriação irregular.

Os lotes caracterizados como solo exposto representam aqueles que estão com obras em andamento e dos quais foi retirada a vegetação original para a construção de edifícios multifamiliares de alto padrão.

O mague não é utilizado como forma de fruição da paisagem. Ao contrário, ele é negligenciado por aqueles que moram ou transitam pela região, sendo um dos motivos para o aumento da insegurança em suas proximidades devido sua mata mais densa.



**Figura 31:** Recursos Naturais presentes na Ponta D´área.

FONTE: Levantamento cartográfico de 2003, SEMFAZ, CAEMA, TELEMAR, CEMAR, com destaque do autor.

As áreas verdes disponibilizadas para uso público restringem-se ao Memorial Bandeira Tribuzzi, localizado na extremidade da Ponta D´área e que não está em condições de fruição, o local está degradado e sem utilização. Atualmente ele está, inclusive, interdito devido às construções do Molhe de Contenção Costeira da Ponta D´Área.

Importante ressaltar que os pontos verdes que estão expressos na imagem acima representam os lotes vazios onde há predominância de cobertura vegetal, mas sem cuidado adequado para uso público.

Logo, o que se pode afirmar é que não existe tratamento paisagístico nem nas vias, nem nas áreas verdes. Não há fomento ao turismo nem a valorização da paisagem natural nessa região.

Outro aspecto que deve ser observado são os elementos construídos e sua relação com a sociedade, visto que a paisagem urbana refere-se tanto aos aspectos da paisagem natural como da paisagem cultural. No caso da área de estudo, o elemento mais significativo da paisagem é o Forte Santo Antonio da Barra e a edificação do atual Grupamento de Bombeiros Marítimos, considerado patrimônio histórico e cultural, mas que na prática não demonstra sua importância para a formação desta paisagem urbana, não interage com seu entorno nem tampouco é vivenciado pela população.

Sua muralha está praticamente encoberta pela vegetação e a edificação do Grupamento dos Bombeiros Marítimos está bem conservada, mas seu uso não permite a atratividade de pessoas que não trabalhem diretamente com os Bombeiros.

Tal situação retrata o desprezo que se tem por aquilo que é mais precioso nesta região. Assim, é importante frisar que o patrimônio não deve “ser tratado como as obras de arte ou servir de testemunho histórico congelado; suas manifestações são organismos vivos, inseridos no processo social” (YAZIGI, 2003, p.65). E que, portanto, devem ser contextualizadas e vivenciadas na atualidade também.



**Figura 32:** Forte Santo Antônio da Barra e edificação do Grupamento de Bombeiros Marítimos.  
FONTE: Arquivo próprio, 2011.

Sendo assim, o Forte Santo Antonio da Barra e sua ocupação devem ser tratados com respeito, conservando-os, mas fazendo-o interagir com o contexto atual. Não se deve tratá-la como algo intocável, é preciso utilizá-la para que ele tenha vida e seja reconhecido como

parte importante na estruturação da extremidade da Ponta D´areia. Sendo este, um ponto importante no presente trabalho.

Assim, após a análise da realidade local, é importante detalhar a área específica de atuação deste trabalho – a Extremidade da Ponta D´areia, no que se refere à suas principais características e equipamentos existentes.

#### 6.4 A extremidade da Ponta D´areia

A área de intervenção é composta por dois quarteirões. O primeiro deles à direita é onde hoje se localiza o Memorial Bandeira Tribuzzi, o Forte Santo Antônio da Barra e a edificação do Grupamento de Bombeiros Marítimos e a Associação dos Fiscais do Urbanismo.

No segundo quarteirão, um faixa próximo à praia, encontra-se o Bar do Trapiche com seu estacionamento e locais para ancorar lanchas na praia. Fará ainda parte do projeto, o espigão costeiro que será localizado perpendicularmente ao quarteirão do Memorial Bandeira Tribuzzi.



**Figura 33:** Recorte da área de estudo.

FONTE: IPLAM, arquivos digitais, 1992 – com delimitação do autor.

A escolha por este local deve-se à particular paisagem urbana que ele possui, representado por praias e o Igarapé, além de ter amostras de referenciais arquitetônicos e paisagísticos simbólicos da Ilha de São Luís, tais como a vista para o Centro Histórico, Porto

do Itaqui e praias. A extremidade da Ponta D´areia também é representativa do Patrimônio Histórico e Cultural devido à presença de monumentos tombados pelo IPHAN.



**Figura 34:** Vista do Espigão para a praia e para os prédios da Ponta D´Areia e Renascença.  
FONTE: Arquivo próprio, 2011.



**Figura 35:** Vista do Espigão para o Centro Histórico de São Luís.  
FONTE: Arquivo próprio, 2011.

Outro fator preponderante para a escolha é o descaso com essa área atrativa da cidade, sem fornecimento de espaços públicos de qualidade e sem atratividade para a população,

mesmo a Ponta D'areia sendo, atualmente, um dos bairros mais valorizados da cidade de São Luís.

A construção do espigão também incentivou a escolha dessa localidade, visto que se prevê a valorização dessa região e a possível demanda de projetos de requalificação em um futuro próximo, como consequência desta obra. Até o momento da elaboração desta análise, o espigão estava com 385m concluídos, como se pode observar na imagem abaixo.



**Figura 36:** Construção do Espigão de Contenção Costeira já com 385m em junho de 2011.  
FONTE: Arquivo próprio, 2011.

Dito isto, acha-se necessário a breve explanação dos equipamentos existentes atualmente na Extremidade da Ponta D'areia, relatando seu atual uso, suas problemáticas e potencialidades para a área, bem como um pouco de sua história. Assim, conheceremos um pouco mais a respeito do: Forte Santo Antonio da Barra, do Grupamento de Bombeiros Marítimos, da Associação dos Fiscais do Urbanismo, do Memorial Bandeira Tribuzzi e do Bar do Trapiche.

#### 6.4.1 Forte Santo Antônio da Barra

O forte foi construído em 1692 por ordem do então governador do Estado, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho. Anos mais tarde foi incendiado por opositores ao governo. Em 1870 o forte correspondia a uma muralha de pedra circular, com 22 braços de diâmetro, 29 palmos de altura e 14 de espessura. No dia 6 de agosto de 1975, ele foi inscrito no Livro do

Tombo do IPHAN, por representar uma obra militar de grande valor histórico, pertencente à União (LOPES, 2008).

Em 1984, visando a conservação da edificação, obras de restauro foram iniciadas. O objetivo era a implantação de um Museu Oceanográfico do Maranhão. (LOPES, 2008). Fato este que nunca ocorreu. Apenas em 1992, é que o prédio foi cedido ao Grupamento de Bombeiros Marítimos, através de um convênio com a Marinha.



**Figura 37:** Localização do Forte Santo Antônio da Barra.

FONTE: Levantamento cartográfico SEMFAZ, CAEMA, TELEMAR, CEMAR, com destaque do autor.



**Figura 38:** Muralha e edificação do Forte Santo Antônio da Barra.

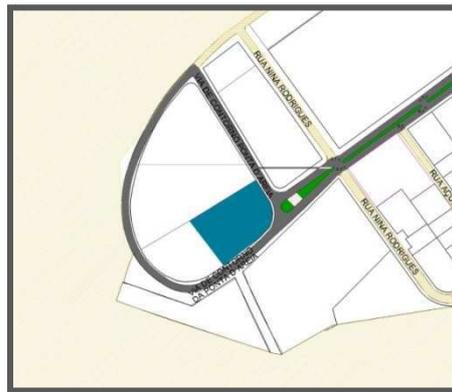
FONTE: Arquivo próprio, 2011.

Atualmente, esse conjunto não desperta atração ou curiosidade da população, que pouco sabe de sua importância histórica. É utilizado apenas pelos funcionários do grupamento de bombeiros. Entretanto, deve-se ressaltar ele que possui uma vista central da Ponta D´Areia, sendo um local potencial para uso cultural e de valorização da paisagem ambiental. É

interessante ainda a mudança de uso da edificação para, por exemplo, um pequeno museu ou café.

#### 6.4.2 Associação dos Fiscais de Urbanismo

Esta área foi cedida aos Fiscais do Urbanismo por meio de decreto legal instituindo este lote como a sede recreativa da Associação dos Fiscais do Urbanismo.



**Figura 39:** Localização da Associação dos Urbanistas.

FONTE: Levantamento cartográfico SEMFAZ, CAEMA, TELEMAR, CEMAR, com destaque do autor.



**Figura 40:** Associação dos Fiscais do Urbanismo.

FONTE: Arquivo próprio, 2011.

A edificação está relativamente bem conservada, porém sem muita utilização, apenas por associados e com mais constância nos finais de semana. O local não possui atratividade para a região e poucas são as pessoas que percebem esta edificação, ela não influencia a paisagem.

### 6.4.3 Memorial Bandeira Tribuzzi

O memorial foi projetado pelo arquiteto Acácio Gil Borsoi e foi construído na década de 80 em homenagem ao poeta e jornalista Bandeira Tribuzzi. O projeto original é definido por três prédios: um para o Museu da Imagem e do Som, outro para exposições e o terceiro com auditório e espaço para mostra de fotografias. . (LOPES, 2008). No entanto, o que se verifica é que estes usos nunca foram instituídos e os edifícios estão abandonados, sendo alvo inclusive de vandalismo, como se observa na imagem abaixo.



**Figura 41:** Localização do Memorial Bandeira Tribuzzi.

FONTE: Levantamento cartográfico SEMFAZ, CAEMA, TELEMAR, CEMAR, com destaque do autor



**Figura 42:** Vandalismo e desuso no Memorial Bandeira Tribuzzi.

FONTE: Arquivo Próprio, 2011.



**Figura 43:** Memorial Bandeira Tribuzzi.  
 FONTE: Arquivo próprio, 2011.

O Memorial Bandeira Tribuzzi possui uma localização estratégica, com vista para as praias e também para os prédios da Ponta D'areia. Assim, seria favorável que o local agregasse atividades de recreação, atividades culturais e contemplação da paisagem ambiental.

#### 6.4.4 Bar do Trapiche

Neste local funcionava o Iate Clube até a década de 80, quando houve a mudança dele para o lote ao lado, onde permanece até os dias atuais. Após a saída do Iate Clube, o terreno foi cedido como de Utilidade Pública ao Clube 1 de Regatas. Atualmente, funciona o Bar do Trapiche.



**Figura 44:** Localização do Bar do Trapiche.  
 FONTE: Levantamento cartográfico SEMFAZ, CAEMA, TELEMAR, CEMAR, com destaque do autor.



**Figura 45:** Bar do Trapiche  
FONTE: Arquivo próprio, 2011.

O bar não tem boa infra-estrutura, apesar de estar sendo palco para inúmeras festas em feriados e finais de semana. Sua edificação volta-se para a avenida que faz o contorno da Ponta D'areia, não tendo relação intencional com a paisagem ambiental que o circunda, não valorizando-a. Fato este que pode ser considerado um desperdício da paisagem, visto a belíssima vista para o Centro Histórico que possui.



**Figura 46:** Vista do Bar do Trapiche para o Centro Histórico.  
FONTE: Arquivo próprio, 2011.

O bar do Trapiche é local propício para atividades de lazer, contemplação e miradouros. Contudo, seu potencial para estas atividades, não exclui a possibilidade da

permanência de um local para atividades culturais temporárias que representem a cultura maranhense.

## **6.5 O desejo dos entrevistados**

Para um projeto de requalificação urbana, é de fundamental importância que se entenda o que as pessoas da cidade pensam e desejam para a área de estudo. Acredita-se que, sem a participação da população, as chances de sucesso no processo de apropriação do espaço por essa população possam ser minimizadas.

Assim, escutar o que as pessoas desejam para a área, o que mais compromete sua ida ao local, o que acham de mais belo e que deva ser preservado na área da Extremidade da Ponta D´areia foram aspectos relevantes para a formulação do questionário (vide apêndice A). Após respondidos, foram analisados cada item do questionário a fim de chegar a um resultado geral. Este está demonstrado através de gráficos (vide apêndice B) e na explicação de segue logo abaixo.

O questionário foi respondido por 29 pessoas, em uma faixa etária de 21 a 53 anos. Teve-se o cuidado de diversificar o local de moradia dessas pessoas, para verificar a percepção das mesmas com relação ao bairro da Ponta D´areia. Assim, das pessoas entrevistadas, 10 delas moram em bairros próximos, sendo eles o Renascença, Ponta D´areia e Calhau; outras 10 em bairros um pouco distantes como o São Francisco, o Bequimão, a Cohama, o Parque Shalon e o Parque dos Nobres. E por fim, 9 pessoas que moram em bairros mais distantes da Ponta D´areia, tais como a Cidade Operária, Ipase baixo, Rio Anil e Anil.

As perguntas de número 3, 4 e 5 do questionário foram analisadas em conjunto, a fim de relacionar o tipo de transporte utilizado para chegar à Ponta D´areia, com as dificuldades para esse acesso e a frequência de ida a este local. Nestes tópicos especificamente foi observado que, dependendo do bairro em que as pessoas moravam, as respostas se repetiam no que tange as dificuldade e a frequência de acesso. Por isso, nestes três tópicos, a análise se subdivide em GRUPO A, B e C. O grupo A são os bairros descritos acima como próximos. O grupo B, os bairros um pouco distantes e o grupo C, os mais distantes.

Com isso, observou-se que, para o GRUPO A, o transporte utilizado unanimemente foi o carro. Eles apontaram que não encontram nenhuma dificuldade para o acesso, mas que são cientes da dificuldade daqueles que não vão de carro e citaram como exemplo a demora e a quantidade insatisfatória de linhas de ônibus. Com relação à frequência, mais da metade

deles apontaram que não vão para a área da Extremidade da Ponta D´areia por acharem que o local é perigoso e não possui atrativos. Os que ainda vão, admitem que a vista natural é a principal razão.

O GRUPO B assinalou como o tipo de transporte utilizado o carro e o ônibus, sendo uma divisão equilibrada, tendo 6 pessoas que utilizam o ônibus e 4 o carro. As maiores dificuldades relatadas foi o engarrafamento para chegar ao local. E com relação à frequência em ir visitar o local, 7 afirmaram que não costumam ir e apontam como justificativa a falta de tempo ou porque não gostam ou não conhecem e também por falta de atrativos. Apenas 3 afirmaram que vão e novamente a principal razão foi a paisagem natural.

O GRUPO C composto por 9 pessoas teve suas respostas bem similares. Apenas no item do transporte utilizado, a resposta foi mais variada, 3 utilizam ônibus, 3 carro e 3 moto. A demora dos ônibus foi a dificuldade mais apontada, seguida da falta de estacionamento. A maioria deles, seis pessoas, afirmaram que não vão com frequência na Extremidade da Ponta D´areia, pois não tem tempo ou não conhecem.

Através dessa análise, percebemos que quem mora nos bairros mais próximos à Ponta D´areia não reclamam do acesso ao local. Isto talvez deva-se ao fato do meio de transporte utilizado por eles. O Grupo B afirmou sofrer com os engarrafamentos e também não frequentar mais a Ponta D´areia por falta de atrativos. O Grupo C revelou que pouco conhece essa área da cidade, e os que conhecem não tem tempo de frequentá-la. Tal razão pode ser explicada pela distância entre os bairros e o tempo dispendido para alcançar o destino. Percebe-se assim que as facilidades estão para aqueles que tem carro e moram perto. E que, sem atrativos e meios de transporte mais eficientes, pouco se pode modificar na Ponta D´areia para torná-la mais atraente ao restante da população.

Outro ponto pesquisado nos questionários foi o objetivo das pessoas em ir à Extremidade da Ponta D´areia, o que as motiva para ir visitar o local. Os itens mais citados foram “visitar amigos ou família” e as “festas” no trapiche e iate clube aos finais de semana. Os itens “lazer nas áreas livres” e “praias” foram citados por 4 pessoas cada um. Assim, percebe-se que, mesmo sem infra-estrutura adequada, a área ainda atrai parte da população.

Os itens 6 e 7, referentes aos aspectos positivos e negativos que existem na Extremidade da Ponta D´areia serão analisados conjuntamente para que se possa perceber os constrangimentos e potencialidades da região de estudo. Assim, como pontos mais atrativos destaca-se o pôr-do-sol que ali se descortina, sendo comentado por 15 pessoas. Outros pontos bastante citados foram a vista para as praias e o uso do local para relaxar e contemplar a paisagem. Por ultimo foram citadas a vista para o Centro Histórico, e prática de esportes. Foi

acrescentado ainda por uma das entrevistadas, a beleza da vista para os prédios da orla litorânea.

Como pontos negativos, desparadamente, com 19 votos, foi a falta de segurança do local. Foram comentados ainda a pouca infra-estrutura local e a falta de atrativos. O acesso e estacionamento foram os menos citados, com 3 e 1 voto, respectivamente.

Com isso, entende-se que a população concorda com a beleza e o potencial do local para o lazer e fruição da paisagem. Entretanto, a falta de segurança e de locais atrativos repelem as pessoas de visitar com mais frequência esse trecho da Ponta D´areia. Cabe ressaltar aqui que “um atrativo, segundo Beni (2007) é todo lugar, objeto ou acontecimento de interesse que motiva o deslocamento de grupos até determinado local” (SILVA, 2009). Esse deslocamento refere-se a pessoas de áreas diferentes da cidade e também à turistas, e não apenas dos que moram perto do atrativo.

As três últimas perguntas do questionário foram direcionadas aos *desejos*. O que as pessoas gostariam que existissem na área de estudo ou que atividades gostariam de praticar. Por fim, cada uma comentou se acha o local favorável para lazer da população e também para o turismo.

Assim, com relação às atividades que gostariam de desempenhar, a mais citada foi a prática de caminhadas, seguido por local para descanso e contemplação e brincar com as crianças. Os tópicos “andar de bicicleta” e “ginástica” ficaram empatados com 5 votos, perdendo apenas para “quadra poliesportiva”, com 2 votos.

Sobre os equipamentos que gostariam que existissem, o que recebeu mais votos foi o mirante, seguido de barzinhos que funcionassem de dia e de noite e também de quiosques. Restaurante e museu com a história local vieram logo atrás. Os menos citados foram o salão de exposições com 4 votos e o museu da Imagem e do Som – proposta inicial do projeto Memorial Bandeira Tribuzzi – com nenhum voto.

Estas duas perguntas relacionadas aos desejos – de atividades e equipamentos – são importantes para o próximo passo do trabalho que é a definição do programa de necessidades para a proposta de intervenção na área.

Por fim, as respostas para a pergunta: “Você considera a Ponta D´areia como um local favorável para turismo e lazer?” sintetizam a necessidade de atuar nessa região da cidade. Das 29 pessoas que responderam os questionários, 20 afirmaram que sim, o local é favorável a estas atividades e 9 responderam que não. Entretanto, um fato curioso é que a justificativa para essas respostas complementam-se pois, aqueles que votaram “sim”, o fizeram por acreditar que a beleza do local e a paisagem que ele proporciona deve ser preservada e

valorizada e que a implementação de tais atividades pode ajudar neste processo. E, os que votaram “não”, afirmaram que não acham o local favorável para turismo e lazer devido à falta de infra-estrutura.

Com isso, pode-se afirmar que com infra-estrutura adequada a área atrairia então uma maior parcela da população? O binário paisagem natural e infra-estrutura seria o ponto de sucesso da Extremidade da Península da Ponta D´areia? A implantação de locais para aquelas atividades desejadas já descritas aqui e para os equipamentos escolhidos pelos entrevistados seriam de fato importantes para a requalificação dessa região? Acredita-se que sim.

## **6.6 Considerações para a área de intervenção**

Com base em tudo o que foi discutido, acredita-se que a proposição de um espaço público que contemple atividades culturais, de lazer e contemplação possa ser o caminho para a requalificação da Extremidade da Ponta D´areia, visto que é indiscutível o potencial paisagístico e arquitetônico nela presente.

Entretanto, para que esta área se torne um marco referencial atrativo de São Luís é necessário que ela ofereça equipamentos e atividades que valorizem suas referências históricas e naturais e que façam as pessoas desejarem ir até este ponto.

Para que isso ocorra, o espaço deve ser acolhedor, deve se focar na “realização de garantias e sensações (segurança e prazer); em ofertas funcionais (conforto, acessibilidade, praticidade...); em virtudes psicológicas (contemplação, meditação...); em requisitos biológicos (qualidade atmosférica, sonora...) e tantos outros pontos: quanto mais qualidades, melhor." (YAZIGI, 2003, p.72).

Tais pontos são totalmente possíveis na Extremidade da Ponta D´areia. A segurança pode ser garantida através da própria diversão como meio de controle social, quanto menos vazio e mais diversificado for o local, mais chances ele terá de inibir ações violentas. As ofertas funcionais devem ser pensadas em todos os equipamentos e caminhos a serem desenhados para uma intervenção, a acessibilidade e o conforto devem ser guias-mestres para o projeto de requalificação. E, por fim, as virtudes psicológicas e os requisitos biológicos já estão presentes na região.

Dito isto, é esperado que concomitante a análise da realidade local surja a necessidade de fazer um projeto que modifique a situação atual em que se encontra a extremidade da Ponta D´areia. Assim, faz-se necessário desenhar caminhos para intervenção que valorize o patrimônio e que promovam o desenvolvimento de atividades sintonizadas com suas

principais vocações. É imprescindível, portanto, a criação de espaços públicos de qualidade, recheados de atividades culturais, lazer e contemplação de que tanto carece a cidade de São Luís e, em particular, o bairro da Ponta D´areia. É sob este enfoque que o trabalho propõe o conjunto de referências para a proposta de intervenção, tema do próximo item.

## **7 REFERÊNCIAS PARA A PROPOSTA DE INTERVENÇÃO**

As referências para a proposta de intervenção baseiam-se nas informações coletadas em campo bem como nas respostas dos questionários aplicados para este trabalho. Elas referem-se a sugestões de equipamentos a serem implementados e atividades a serem desempenhadas a fim de proporcionar maior qualidade ao espaço público da Extremidade da Ponta D´areia e conseqüentemente, aumentar a atratividade e diversidade desta região.

Estas referências dividem-se em quatro etapas, sendo elas: os Objetivos, o Programa de Necessidades, o Zoneamento e uma possibilidade de intervenção. Os objetivos sintetizam o que se deseja alcançar através da proposta a ser apresentada, estando de acordo com os dados levantados e analisados anteriormente. O programa de necessidades representa uma listagem dos equipamentos e atividades que se sugere implementar na área. Em cada tópico serão referenciados projetos ou equipamentos existentes em outras cidades e que seguem o padrão que se deseja para a Ponta D´areia.

O zoneamento refere-se a recortes espaciais feito na área de intervenção que delimitam zonas específicas para determinadas atividades. Além disso, o zoneamento visa regular o uso e a ocupação de cada zona, definindo uma volumetria a ser seguida na área.

Por fim, a proposta é um exemplo de como todas essas atividades e equipamentos podem ser interligados de acordo com o plano de necessidades e o zoneamento proposto e conectado ao local específico da área em questão.

Importante ressaltar que a proposta será apresentada sob forma de um plano de massas que, segundo PINTO (2010, p.80) “é a representação gráfica que resume o conjunto de propostas componentes do programa de necessidades aplicadas na malha urbana. O plano de massas não tem como objetivo apresentar soluções arquitetônicas para os equipamentos presentes no plano”, configurando-se assim como um plano sem grandes detalhamentos.

### **7.1 Objetivos**

- Inserir a área da Extremidade da Ponta D´areia na dinâmica da cidade, tornando-a um marco referencial para São Luís.
- Criar espaços públicos de qualidade, estimulando usos de lazer, cultural e de contemplação qualquer dia e hora da semana.
- Garantir o direito a fruição da paisagem existente no local por toda a população de São Luís e também turistas.
- Dotar os espaços de mobiliários acessíveis, tais como bancos, placas, postes de iluminação, lixeiras, orelhão, parada de ônibus.
- Conservar e valorizar o patrimônio histórico e cultural presente na área.

## **7.2 Programa de Necessidades**

O programa de necessidades se faz importante à medida em que ele estabelece tudo aquilo que deve conter na proposta.

### **7.2.1 Mirante**

Localização: próximo ao forte Santo Antonio da Barra, ligando-se a ele.

Objetivo: Ser o marco referencial da Extremidade da Ponta D´areia, podendo ser visualizado de outros bairros da cidade, além de fazer uma ligação com o forte Santo Antonio da Barra, ligando o histórico e o contemporâneo.

Funcionamento: No mirante funcionaria uma administração no térreo com acesso a um elevador panorâmico para visualização constante da paisagem. No topo, propõe-se a construção de dois andares, um para um restaurante panorâmico que funcionaria no almoço e no jantar e o superior, uma área de contemplação. O mirante funcionaria ainda como torre de comunicação.

Referência Projetual: O CN Tower do Canadá e uma das torres mais altas do mundo e que pode ser acessada até seu topo, além disso possui um restaurante panorâmico.



**Figura 47:** Mirante e também restaurante – CN Tower, Canadá.  
FONTE: [www.youngtrip.blogspot.com](http://www.youngtrip.blogspot.com)

### 7.2.2 Quiosque – bar

**Localização:** Próximo ao estacionamento e ao playground, com vista para a orla.

**Objetivo:** A idéia do quiosque – bar é para trazer diversidade à área da extremidade da Ponta D´areia através da gastronomia.

**Funcionamento:** Os quiosques-bar funcionariam durante o dia como quiosques, vendendo sanduíches, refrigerante, água, picolé, dentre outros alimentos. E durante a noite, funcionaria como um barzinho, podendo ter música ao vivo e alguns petiscos. Assim, atenderia a demanda nos dois horários.

**Referência Projetual:** Esses quiosques- bar são utilizados em Barcelona, no parque do Montjuic e exatamente com a mesma proposta que se deseja para este trabalho.



**Figura 48:** Quiosque-bar em Montjuic, Barcelona.  
FONTE: [www.landezine.com](http://www.landezine.com)

### 7.2.3 Café

**Localização:** O café ocupará o prédio que hoje é do Grupamento de Bombeiros Marítimos de São Luís.

**Objetivo:** Como é um prédio histórico, o café será um novo uso que atrairá mais usuários para esta região e consequentemente irão conhecer o edifício histórico e também o Forte Santo Antônio da Barra.

**Funcionamento:** O café funcionará nos dois turnos: tarde e noite. Além disso, sugere-se a implantação de um deck avarandado para colocação de mesas de madeira para que os usuários possam usufruir do pôr-do-sol mais bonito de São Luís. Essas modificações só poderão ser feitas mediante aprovação do órgão especializado – o IPHAN.

**Referência Projetual:** Em Bordeaux, uma residência histórica foi utilizada para um bistrô, é uma casa de vinhos que proporciona um ambiente bem aconchegante.



**Figura 49:** Casa de Vinhos em Bordeaux, França.  
 FONTE: [www.infinidade.com.br](http://www.infinidade.com.br)

#### 7.2.4 Museu com história local e salão de exposições

**Localização:** Ocupará o prédio ao lado do café, que hoje funciona o alojamento dos bombeiros marítimos de São Luís.

**Objetivo:** Resgatar um pouco da história local e ajudar a divulgá-la. O local poderá ser palco para exposições temporárias mediante aluguel do prédio que ajudará também na manutenção do prédio.

**Funcionamento:** O museu funcionará todos os dias e contará com pinturas, gravuras ou qualquer material que remeta à construção do forte Santo Antônio da Barra e a ocupação daquela área. Quando houver exposições, elas deverão ser posicionadas de modo que não comprometa as peças do museu.

#### 7.2.5 Praça Bandeira Tribuzzi

**Localização:** Centralizada na Extremidade da Ponta D´areia.

**Objetivo:** A praça é o elo de ligação entre todas as zonas da proposta, além disso ela representa um marco na entrada do local. Ela deverá ser utilizada como área de convívio social.

**Funcionamento:** Durante todo o dia, todos os dias da semana.

### 7.2.6 Praça Coelho de Carvalho

Localização: Próximo ao estacionamento.

Objetivo: É uma praça secundária, que poderá ser utilizada para relaxamento e convívio social.

Funcionamento: Todos os dias, em todos os horários.

### 7.2.7 Calçadas e ciclovias

Localização: Margeia toda a extremidade da Ponta d'areia.

Objetivo: São utilizadas como travessia, ligam pontos diferentes do espaço. Sugere-se que as calçadas e ciclovias tenham uma uniformidade em todo o contorno da área. Nos caminhos internos não serão permitidos bicicletas, apenas pedestres.

Referência Projetual: O padrão da diferenciação de piso e altura das calçadas e ciclovias é desejável para que não haja incidentes, como no caso da referência abaixo.



**Figura 50:** Calçadas e ciclovias.  
FONTE: [www.viniciusheine.blogspot.com](http://www.viniciusheine.blogspot.com)

### 7.2.8 Ginástica Urbana

Localização: Próximo ao playground.

Objetivo: Espaço para promoção de atividades físicas gratuitas com equipamentos acessíveis e bem dimensionados para todas as idades.

Referência Projetual: Os equipamentos devem ser de boa resistência e aparência, como na foto abaixo, em Paranaguá.



**Figura 51:** Aparelhos de Ginástica em Paranaguá.  
FONTE: [www.gilreporter.blogspot.com](http://www.gilreporter.blogspot.com)

#### 7.2.9 Playground

Localização: Próximo ao espigão da Ponta D´areia e da praça Bandeira Tribuzzi.

Objetivo: Usufruto de crianças e jovens, com atividades de lazer e descanso para os pais e responsáveis.

Funcionamento: Os equipamentos que são sugeridos para o playground são brinquedos tais como: escorregador, balanços, casinhas e também um aquaplay, que além de proporcionar um maior conforto térmico, faz a diversão das crianças com os seus jatos d´água. Além disso, uma área é destinada para que os pais e responsáveis possam ficar confortáveis com banquinhos, mobiliário urbano para estacionamento de bicicletas e carramachões.

Referência Projetual: Sugere-se a implantação de equipamentos similares aos representados nas imagens abaixo.



**Figura 52:** Playground.  
 FONTE: [www.melconcity.forumeiros.com](http://www.melconcity.forumeiros.com)



**Figura 53:** Aquaplay em Londres.  
 FONTE: [www.townshendla.com](http://www.townshendla.com)

#### 7.2.10 Deck para contemplação e descanso

**Localização:** Será localizado em todo o contorno da área da Extremidade da Ponta D'areia, ligando-a ao espigão de contenção costeira que está sendo construído naquela região.

**Objetivo:** O deck é um espaço para descanso e contemplação da paisagem. Propõe-se que ele seja implantado em toda a margem da área de estudo para que se valorize as visadas para a praia e para o Centro Histórico. Em alguns pontos poderão ser instalados estruturas

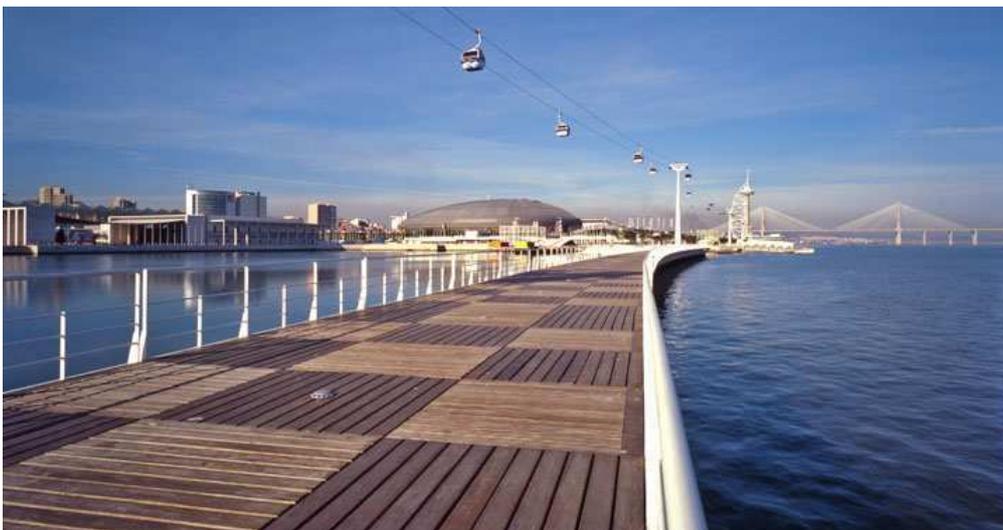
metálicas com cobertura tensionada para proporcionar maior conforto térmico aos usuários, como está representado na foto do deck em Porto, Portugal.

Referência Projetual: As referências condizem com a proposta que se faz e com o mesmo uso de contemplação e descanso.



**Figura 54:** Deck com cadeiras e cobertura tensionada que proporciona conforto térmico, em Porto, Portugal.

FONTE: [www.oportocool.wordpress.com](http://www.oportocool.wordpress.com)



**Figura 55:** Deck em Lisboa, Portugal.

FONTE: [http://www.risco.org/pt/02\\_04\\_expo98.html](http://www.risco.org/pt/02_04_expo98.html)

### 7.2.11 Praça da Contemplação

Localização: Margem esquerda da Extremidade da Ponta D´areia, próximo ao Mirante.

Objetivo: Área para contemplação com banquinhos de fibra de vidro e árvores para sombreamento.

Referência Projetual: Os banquinhos são anatômicos e, com o plantio das árvores neles proporciona o sombreamento e conforto térmico do ambiente.



**Figura 56:** Banquinhos em Lisboa, Portugal.  
FONTE: Leandro Muraguchi.

#### 7.2.12 Estacionamento

Localização: Na av. dos Holandeses, com fácil acesso para veículos leves e pesados.

Objetivo: Local para estacionamento seguro dos veículos e de fácil acesso ao restante da área que só deverá ser acessada à pé ou de bicicleta. Há também área destinada para carga e descarga dos quiosques, restaurante e café presentes na área e uma parada de ônibus, para ser acessível àqueles que utilizam transporte público.

#### 7.2.13 Administração com Informações Turísticas

Localização: Em uma das edificações do Memorial Bandeira Tribuzzi.

Objetivo: Fornecer informações aos usuários e turistas do local, mantendo a ordem, segurança e manutenção dos equipamentos e espaços. Sugere-se também a construção de lojas de souvenir e artesanato.

Funcionamento: Todos os dias e em todos os turnos, com revezamento de funcionários durante os turnos.

#### 7.2.14 Feiras temporárias

Localização: Margem esquerda da área de estudo, próximo ao mirante e à praça de contemplação.

Objetivo: Local amplo que possa ser ocupado com feiras temporárias e que atraiam moradores e turistas, como feiras de artesanato ou feiras de comidas típicas. Pode ainda ser palco para eventos culturais, como shows, peças ao ar livre, dentre outros.

Funcionamento: Deve ser pedida uma autorização para instalação destes eventos para a administração do local, só mediante esta autorização é que poderá ser agendado os dias e horários de funcionamento das feiras ou eventos.

#### 7.2.15 Quiosques

Localização: Próximo à praça da Contemplação.

Objetivo: Fornecimento de alimentação rápida tais como água de coco, sorvete, chicletes, chocolates.

Funcionamento: Seu funcionamento será mais restrito, durante o dia e começo da noite, até aproximadamente as 21hr. Após este horário, o quiosque-bar e o café já são suficientes para atender a demanda do local.

Referência projetual: Para os quiosques pode-se optar por utilizar uma das referências abaixo. A primeira delas é o modelo utilizado em Copacabana, no Rio de Janeiro. A segunda é exemplar de Porto Seguro, na Bahia e chama atenção pela sua cobertura tensionada.



**Figura 57:** Quiosque em Copacabana, Rio de Janeiro.  
FONTE: [www.visaocarioca.com.br](http://www.visaocarioca.com.br)



**Figura 58:** Quiosque em Porto Seguro, Brasil.  
FONTE: [www.oglobo.com](http://www.oglobo.com)

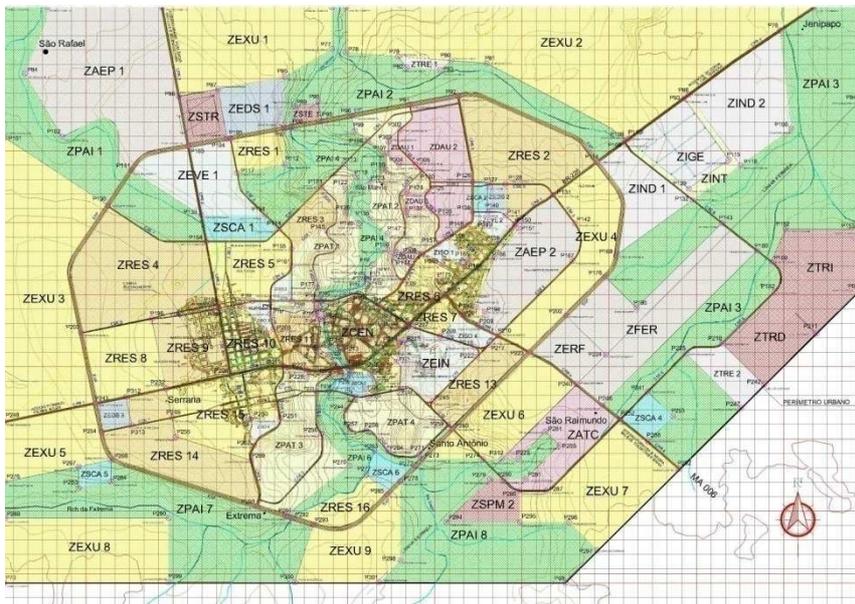
### 7.3 Zoneamento

O zoneamento é considerado, normalmente, como instrumento de planejamento urbano por excelência. [...] Conforme CULLINGWORTH (1993:11) Zoneamento [...] é a divisão do espaço sob jurisdição de um governo local em zonas que serão objeto de diferentes regulações no que concerne ao uso da terra e à altura e ao tamanho permitidos para as construções. (SOUZA,2006, p.250)

O zoneamento é representado através da Lei de Uso e Ocupação do Solo que acompanha o Plano Diretor de nossas cidades. Nela é explicitado os limites de cada zona, bem como as diretrizes de uso e ocupação do solo.

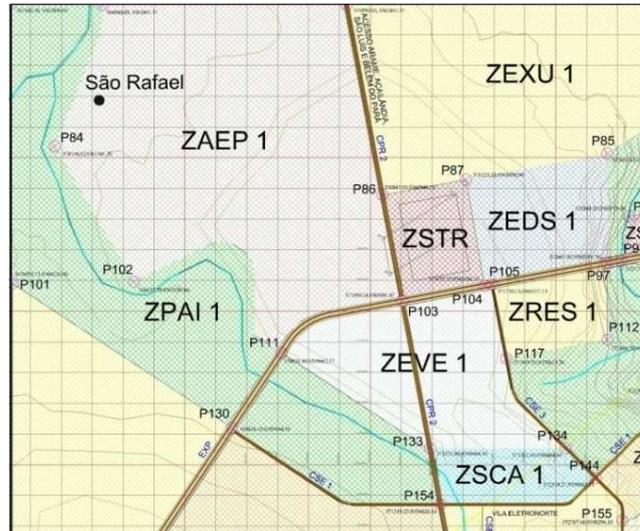
De forma sintética, podem-se representar os recortes espaciais e suas regulações específicas por meio de mapas, nos quais se compreende a disposição geral das zonas e se têm a noção do conjunto da cidade; e também através de tabelas, nas quais é relatado os usos permitidos e os parâmetros de ocupação.

Para entender melhor como isso ocorre na prática, pode-se citar a Lei de Uso e Ocupação do Solo de Grajaú e suas diretrizes referentes a cada zona específica do Zoneamento. A cidade de Grajaú localiza-se no centro-sul do Estado do Maranhão e teve seu zoneamento definido conforme a imagem abaixo.



**Figura 59:** Zoneamento e Sistema Viário da Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo de Grajaú, Maranhão.  
 FONTE: GMarques

Para cada zona representada há um conjunto de normas de uso e ocupação do solo a serem seguidas. Como exemplo, vamos utilizar o recorte abaixo e exemplificar, através de tabelas, as normas que regem as zonas ZPAI1, ZEVE 1, ZRES 1 e ZEDS 1.



**Figura 60:** Recorte das zonas ZPAI q, ZEVE 1, ZRES 1 e ZEDS 1 da Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo de Grajaú.  
 FONTE: GMarques

Assim, na tabela de uso do solo estão registrados quais usos são permitidos para cada uma dessas zonas através de siglas. Na lei de Uso e Ocupação do Solo original, logo após as tabelas, estão listadas todos os usos com suas siglas correspondentes. Entretanto, no âmbito deste trabalho, optou-se por demonstrar apenas a tabela das zonas ZPAI1, ZEVE 1, ZRES 1 e ZEDS 1, que estamos exemplificando para não se estender demais no assunto.

SIGLA	ZONA	COMERCIAL	SERVIÇOS	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL	URBANO - AGRÁRIO	RESIDENCIAL
ZRES 1	Zona Residencial 1	CV; INF 1; CSM; CA.	H; PS; SP; SAL; SOE 1, 3, 5, 7, 8, 10, 11; SE; SS; SUP1, 2, 5, 6, 9-11, 13, 14; SOE 1, 4, 8-11; SB.	IT 1-4, 7-28, 30-34, 42 - 52, 59-66.	EAG; EDS; ECL; EAR; EVP; EAT -1.	UAA 2-4, 6, 8.	R; M
ZPAI 1	Zona de Proteção Ambiental Integral 1	Pesquisa científica, visitação pública, tratamento paisagístico e ambiental.					
ZEVE 1	Zona de Eventos e Esporte 1	CV; INF.	H; OS; SP; SAL; SOE 1, 5, 7-10, 13, 13; SE; SS 6; SUP 1, 5, 9, 13; SB		EAG; EDS; ECL; EAR; EVP; EAT 1		R1
ZEDS 1	Zona de Educação Superior 1	CV 38, 39, 42.	H; SP; SAL; SE; SUP 1,5,9,13; SB 1.		EAG; EDS 2; ECL; EAT 1.	UAA; UAE; UAP 2,3.	

**Tabela 01:** Diretrizes de uso do solo para as zonas ZRES 1, ZPAI 1, ZEVE 1 e ZEDS 1 do Plano Diretor de Grajau.

FONTE: GMarques

Na tabela das diretrizes de ocupação do solo, a diferenciação ocorre de acordo com as taxas de ocupação de cada zona. Para cada zona há um padrão diferente a ser seguido. Em Grajaú, foram utilizados os parâmetros de área mínima do lote, a testada mínima, a área total máxima edificada (ATME), a área livre mínima do lote (ALML), afastamento frontal e gabarito máximo. Entretanto, como a Extremidade da Ponta D'areia representa um setor da cidade em que se deseja propor um espaço público, alguns índices referentes a loteamento foram suprimidos, sendo eles a área mínima do lote, a testada mínima e o afastamento frontal, como veremos mais adiante.

<b>SIGLA</b>	<b>ZONA</b>	<b>Área Mínima do Lote (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Testada Mínima (m)</b>	<b>ATME (%)</b>	<b>ALML (%)</b>	<b>Afast. Frontal (m)</b>	<b>Gabarito Máximo (unid.)</b>
ZRES 1	Zona Residencial 1	525	15	100	50	7	4
ZPAI 1	Zona de Proteção Ambiental Integral 1	Não é permitida qualquer ocupação, exceto para implantação de infra-estrutura, acessos, vias de circulação exclusivas e equipamentos públicos previstos na Tabela II.					
ZEVE 1	Zona de Eventos e Esporte 1	4000	40	100	60	7	3
ZEDS 1	Zona de Educação Superior 1	4000	100	100	70	30	3

**Tabela 02:** Diretrizes de ocupação do solo para as zonas ZRES 1, ZPAI 1, ZEVE 1 e ZEDS 1 do Plano Diretor de Grajaú.

FONTE: GMarques



### 7.3.1 Zona Ambiental (ZA)

Esta zona consiste no trecho do pontal arenoso localizado à oeste da área de estudo. Os usos permitidos visam a preservação do local e poucas intervenções como: visitação pública temporária, trilha para pedestres e um adequado tratamento paisagístico. Sua área total corresponde à 6.526,16m<sup>2</sup>. Seus parâmetros de ocupação referem-se apenas a seu percentual de área livre que é de 100%, visto que não é permitido qualquer tipo de ocupação nessa zona.

### 7.3.2 Zona da Praça 1 (ZP-1)

A zona da praça 1 (ZP-1) está localizada na área central da Extremidade da Ponta D´areia. Possui como uso característico o lazer, a contemplação e o tratamento paisagístico. A ZP – 1 possui uma área total de 572,27m<sup>2</sup> e como parâmetro de ocupação apenas a área de livre de 100%, visto que não é permitido edificações nesta zona.

### 7.3.3 Zona da Praça 2 (ZP – 2)

A ZP-2 está localizada próxima à ZP-1 e à ZEST. Os usos permitidos são: o lazer, a contemplação e o tratamento paisagístico. Possui uma área total de 379,30m<sup>2</sup> e seu parâmetro de ocupação tem-se a área de livre de 100%, visto que não é permitido edificações nestas zonas.

### 7.3.4 Zona de Contemplação 1 (ZCO – 1)

A ZCO – 1 corresponde à área onde hoje existe um pequeno deck para embarque e desembarque de embarcações, unindo-se ao espigão de contenção costeira. Devido à esta localização, seus usos permitidos são: contemplação, apoio para embarque e desembarque de navegações e deck. Possui uma área total de 4.573,90m<sup>2</sup> e tem 100% de área livre.

### 7.3.5 Zona de Contemplação 2 (ZCO – 2)

A ZCO – 2 localiza-se na extremidade sul, fazendo fronteira ao Iate Clube e segue percorrendo toda a margem da área de estudo. Tem como usos permitidos o lazer, contemplação, instalação de quiosques, deck e um tratamento paisagístico adequado. Tem

uma área total de 1.877,04m<sup>2</sup>. As normas de ocupação relacionadas com a área total desta zona correspondem a:

- Taxa de ocupação: 3,5%
- Área Total Máxima Edificada – ATME: 10%
- Área Livre: 96,5%
- Altura máxima: 4m

#### 7.3.6 Zona de Contemplação 3 (ZCO – 3)

A ZCO – 3 localiza-se próximo à Zona de Vivência (ZV) e à Zona Recreativa 4 (ZR-4). São permitidos apenas usos de contemplação e tratamento paisagístico. Possui uma área total de 543,05m<sup>2</sup> e tem 100% de área livre.

#### 7.3.7 Zona Recreativa 1 (ZR – 1)

A ZR-1 é a maior das zonas recreativas e está localizada próxima à Zona de Contemplação 1 (ZCO-1). Como possibilidade de uso é permitido a recreação, ginástica e tratamento paisagístico. Tem uma área total de 1.507,15m<sup>2</sup> e toda ela é destinada à área livre (100%), visto que não é permitido edificações nesta zona.

#### 7.3.8 Zona Recreativa 2 (ZR-2)

A ZR-2 está localizada entre as Zonas Recreativas 1 e 4 (ZR-1 e ZR-4). Seus usos permitidos são: ginástica, recreação e tratamento paisagístico. Possui uma área total de 534,99m<sup>2</sup> e 100% de área livre.

#### 7.3.9 Zona Recreativa 3 (ZR-3)

A Zona Recreativa 3 localiza-se próxima à Zona da Praça 1 (ZP-1) e a Zona Recreativa 4 (ZR-4). Tem como usos permitidos: descanso, recreação, ginástica, estacionamento de bicicletas e tratamento paisagístico. Sua área total é de: 121,88m<sup>2</sup> e toda ela é destinada à área livre (100%), visto que não é permitido edificações nesta zona.

#### 7.3.10 Zona Recreativa 4 (ZR-4)

A Zona Recreativa 4 localiza-se próxima à Zona da Praça 1 (ZP-1) e à Zona de Contemplação 3 (ZCO-3). Como possibilidade de uso é permitido a recreação, ginástica, descanso e tratamento paisagístico. Possui uma área total de 547,11m<sup>2</sup> e tem 100% desta área correspondendo à área livre de edificações.

#### 7.3.11 Zona Recreativa 5 (ZR-5)

A ZR-5 está localizada próxima à Zona de Estacionamento e Carga e Descarga (ZECG). Seus usos permitidos são: descanso, recreação, ginástica, estacionamento de bicicletas e tratamento paisagístico. Possui uma área total de 104,76m<sup>2</sup> e 100% de área livre.

#### 7.3.12 Zona do Mirante (ZM)

A Zona do Mirante (ZM) situa-se entre as Zona de Contemplação 2 (ZCO-2) e a Zona Cultural (ZC). Os usos permitidos para esta zona são: visitação pública, eventos culturais temporários, contemplação e tratamento paisagístico. Sua área total corresponde à 2.369,62m<sup>2</sup> e as normas de ocupação relacionadas com esta área total são:

- Taxa de ocupação: 14%
- Área Total Máxima Edificada – ATME: 180%
- Área Livre: 86%
- Altura máxima: 120m

#### 7.3.13 Zona de Vivência (ZV)

A zona de Vivência abrange grande parte da área de estudo, correspondendo a uma área total de 4.177,14m<sup>2</sup>. Está localizado próximo à Av. que faz o Contorno da Ponta D´areia e a orla marítima. Os usos permitidos para esta zona são: bares, restaurantes, quiosques, descanso, contemplação e tratamento paisagístico. Os parâmetros de ocupação que regem esta zona correspondem a:

- Taxa de ocupação: 16%
- Área Total Máxima Edificada – ATME: 100%
- Área Livre: 84%
- Altura máxima: 6m

#### 7.3.14 Zona Administrativa (ZAD)

A Zona Administrativa localiza-se em uma das edificações já existentes do Memorial Bandeira Tribuzzi, próximo a Zona de Estacionamento e Carga e Descarga (ZECG). Possui como usos permitidos: administração, posto policial, informações turísticas, lojas de artesanato e souvenir. Esta zona tem uma área total de 324,00m<sup>2</sup> e as normas de ocupação relacionadas com esta área são:

- Taxa de ocupação: 100%
- Área Total Máxima Edificada – ATME: 100%
- Altura máxima: 4m

#### 7.3.15 Zona de Jardim 1 (ZJ-1)

A Zona Jardim 1 (ZJ-1) está situada próxima à Zona da Praça 1 (ZP-1) e à Zona Cultural (ZC). Como possibilidade de uso é permitido a contemplação e o tratamento paisagístico. Possui uma área total de 68,95m<sup>2</sup> e tem 100% desta área correspondendo à área livre de edificações.

#### 7.3.16 Zona de Jardim 2 (ZJ-2)

A Zona Jardim 2 (ZJ-2) localiza-se próxima à Zona Administrativa (ZAD) e à Zona da Praça 2 (ZP-2). Possui como uso permitido a contemplação e o tratamento paisagístico. Tem uma área total de 224,76m<sup>2</sup> e 100% desta área correspondendo à área livre.

#### 7.3.17 Zona Cultural (ZC)

A Zona Cultural situa-se entre as Zona Recreativa 1 (ZR-1) e a Zona do Mirante (ZM). Os usos permitidos para esta zona são: bares, café, restaurante, eventos culturais temporários, contemplação e tratamento paisagístico. Sua área total equivale à 2.707,26m<sup>2</sup> e as normas de ocupação relacionadas com esta área total são:

- Taxa de ocupação: 30%
- Área Total Máxima Edificada – ATME: 104%
- Área Livre: 70%
- Altura máxima: 6m

#### 7.3.18 Zona de Estacionamento e Carga e Descarga (ZECG)

A ZECC localiza-se na extremidade da Av. Holandeses. Tem como usos permitidos: estacionamento de veículos leves, veículos pesados, carga e descarga de materiais e equipamentos, parada de ônibus e tratamento paisagístico adequado. Sua área total é de 2.890,77m<sup>2</sup>. As normas de ocupação restringem-se à área livre de 100%, visto que não é permitido edificações nesta zona.

#### 7.3.19 Zona de Estacionamento (ZEST)

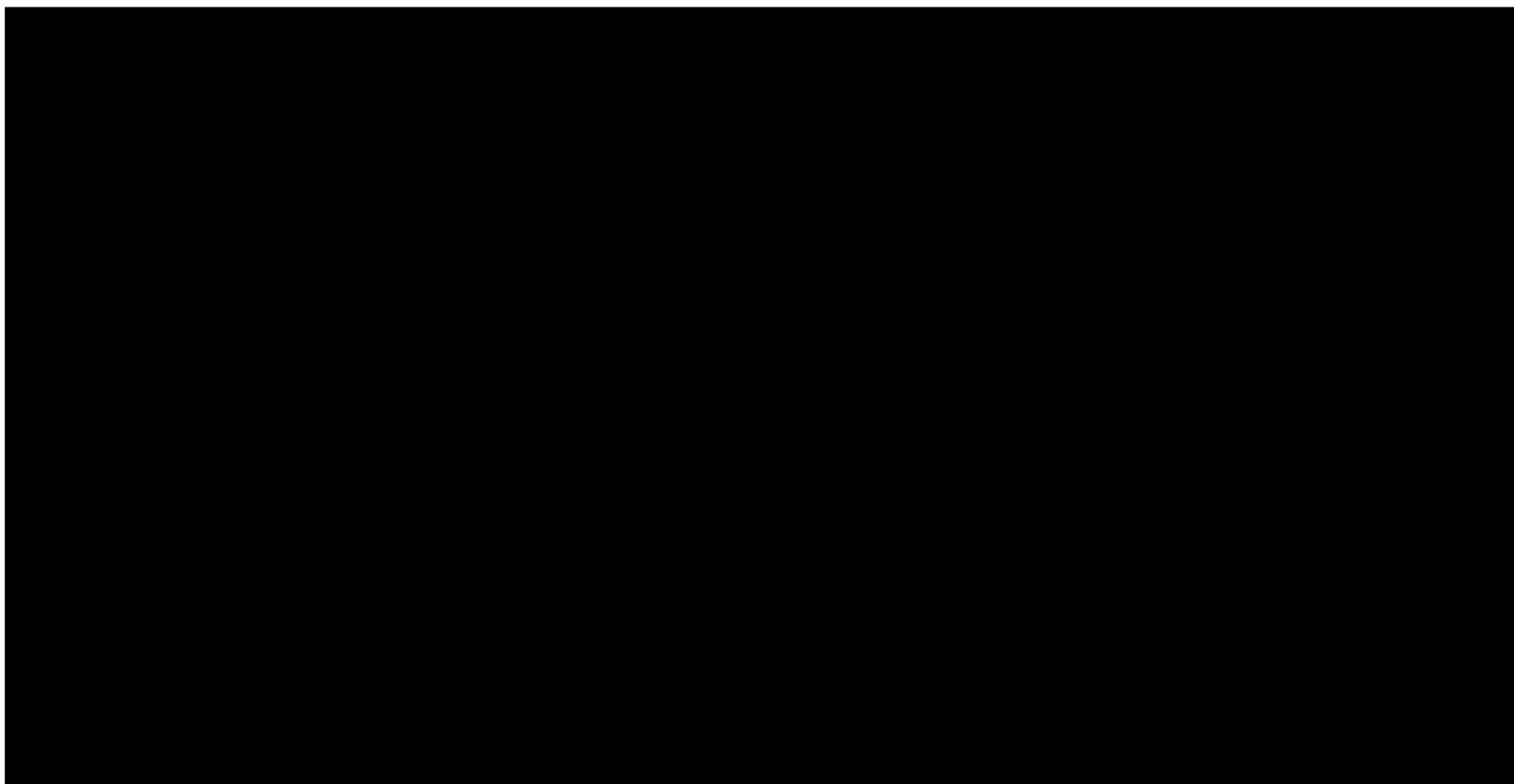
A Zona de Estacionamento (ZEST) situa-se entre a Av. Contorno da Ponta D'areia e a Rua Nina Rodrigues. Podem ser listados como usos permitidos para esta zona: estacionamento de veículos leves e tratamento paisagístico adequado. Sua área total é de 183,21m<sup>2</sup> e seus parâmetros de ocupação são representados apenas pela área livre de 100%, visto que não é permitido edificações nesta zona.

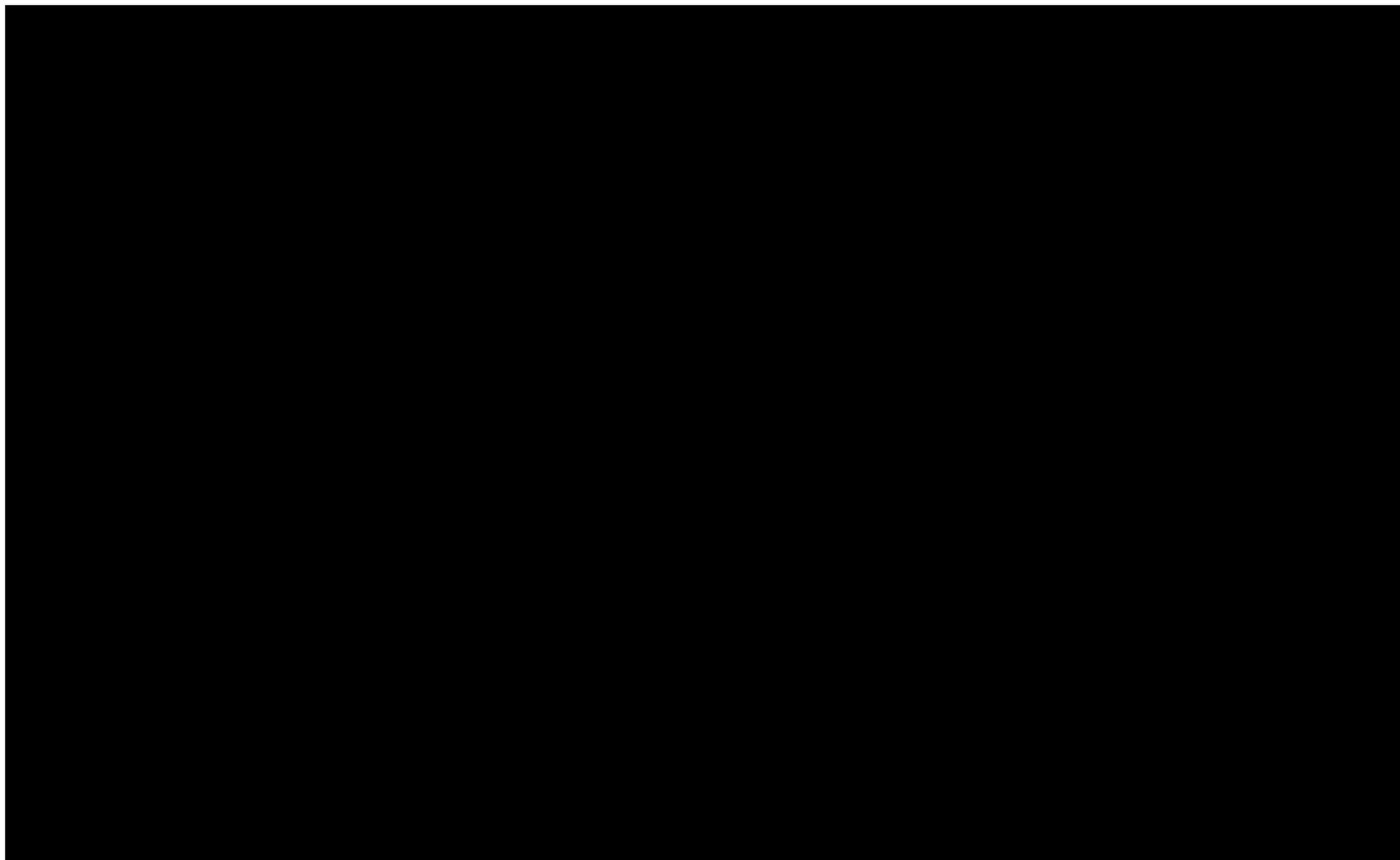
#### 7.3.20 Zona de Sistema Viário (ZSV)

Esta zona engloba todos o sistema viário da área de estudo, incluindo assim usos de: calçadas, caminhos de pedestre, ciclovias e tratamento paisagístico. Tem uma área total de 6.834,10m<sup>2</sup> e 100% desta de área livre.

Dito isso, pode-se sintetizar essas informações nas tabelas abaixo de uso e ocupação do solo respectivamente. Na primeira delas cada zona possui como usos permitidos aqueles referentes às vocações percebidas nestes trechos específicos da área.

Além disso, nas tabelas estão inseridas as principais características de cada zona: sua sigla, área da zona, os equipamentos existentes com suas respectivas áreas e o programa de necessidades que este trabalho em específico sugere para cada zona de acordo com o uso permitido proposto.





**Tabela 03:** Tabela de Normas de Uso do Solo proposto para a Extremidade da Ponta D´areia.  
FONTE: Arquivo próprio.

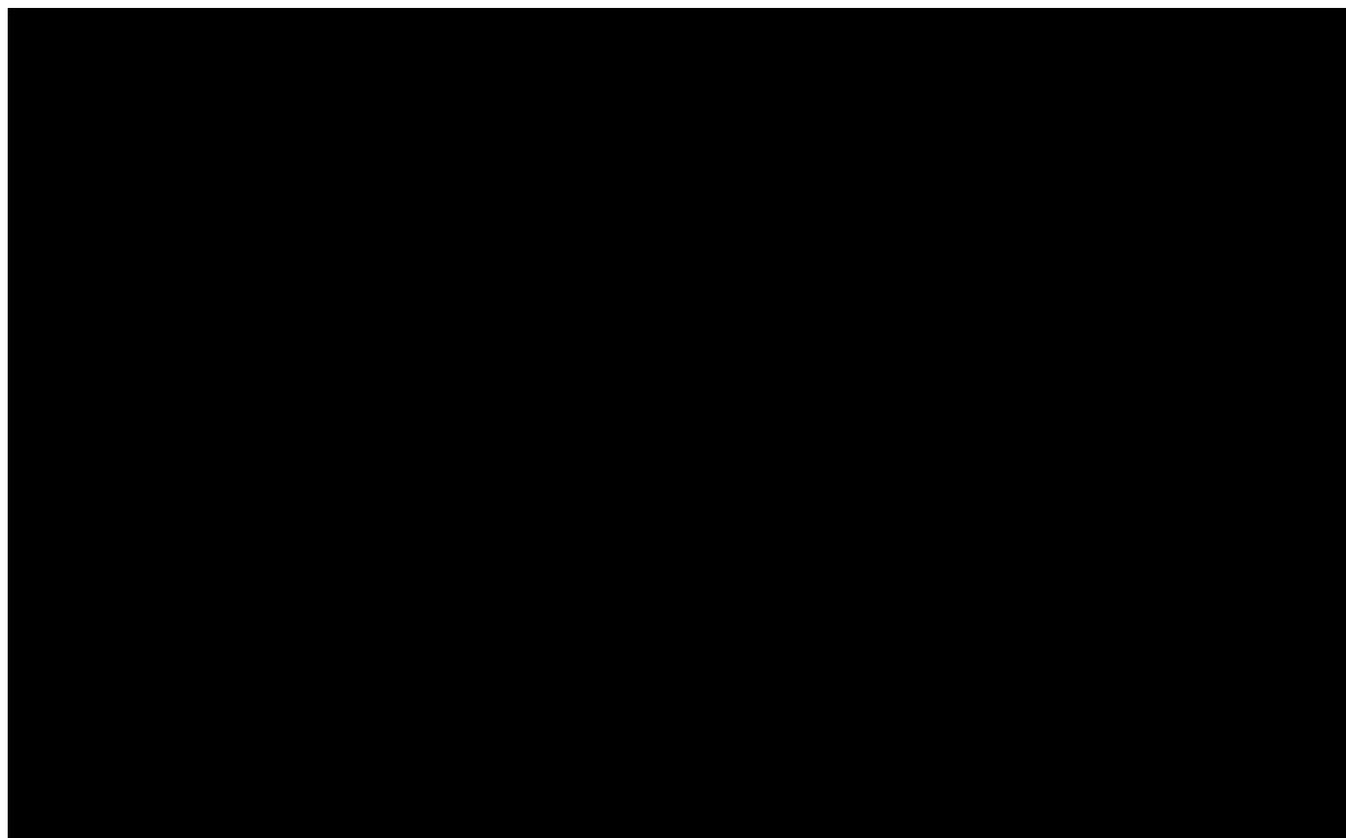
**USO DO SOLO**

<b>SIGLA</b>	<b>ZONA</b>	<b>ÁREA DA ZONA</b>	<b>EQUIP. EXISTENTES</b>	<b>ÁREA EQUIP. EXISTENTES</b>	<b>USO PERMITIDO</b>	<b>PROGRAMA</b>
<b>ZA</b>	<b>ZONA AMBIENTAL</b>	6.526,16m <sup>2</sup>	--	--	Visitação pública temporária, trilha para pedestres, tratamento paisagístico e ambiental.	Vegetação.
<b>ZP-1</b>	<b>ZONA DAS PRAÇAS - 1</b>	379,30m <sup>2</sup>	--	--	Lazer, contemplação, tratamento paisagístico.	Mobiliário urbano (bancos, lixeiras), árvores e arbustos.
<b>ZP -2</b>	<b>ZONA DAS PRAÇAS - 2</b>	572,27m <sup>2</sup>	--	--	Lazer, contemplação, tratamento paisagístico.	Mobiliário urbano (bancos, lixeiras), árvores e arbustos.
<b>ZCO-1</b>	<b>ZONA DE CONTEMPLAÇÃO 1</b>	4573,90m <sup>2</sup>	--	--	Contemplação, apoio para embarque e desembarque de embarcações, deck.	Deck, mobiliário urbano (bancos, lixeiras).
<b>ZCO-2</b>	<b>ZONA DE CONTEMPLAÇÃO 2</b>	1.877,04m <sup>2</sup>	--	--	Lazer, quiosques, contemplação, deck, tratamento paisagístico.	Deck, bancos, árvores, quiosque de refeições rápidas (sorvete, água de coco, etc.)
<b>ZCO-3</b>	<b>ZONA DE CONTEMPLAÇÃO 3</b>	543,05m <sup>2</sup>	--	--	Contemplação, tratamento paisagístico.	Carramanchão, árvores e arbustos, mobiliário urbano (bancos e lixeiras)
<b>ZR-1</b>	<b>ZONA RECREATIVA 1</b>	1.507,15m <sup>2</sup>	--	--	Recreação, ginástica, tratamento paisagístico.	Playground, carramanchão, mobiliário urbano (bancos e lixeira), árvores e arbustos.
<b>ZR - 2</b>	<b>ZONA RECREATIVA 2</b>	534,99m <sup>2</sup>	--	--	Ginástica, recreação e tratamento paisagístico.	Aparelhos de Ginástica, árvores e arbustos.
<b>ZR - 3</b>	<b>ZONA RECREATIVA 3</b>	121,88m <sup>2</sup>	--	--	Descanso, recreação, ginástica, estacionamento de bicicletas, tratamento paisagístico.	Mobiliário urbano (estacionamento de bicicletas), árvores e arbustos.
<b>ZR - 4</b>	<b>ZONA RECREATIVA 4</b>	547,11m <sup>2</sup>	--	--	Recreação, descanso, ginástica, tratamento paisagístico.	Aquaplay, bancos, deck, árvores e arbustos.

**USO DO SOLO**

<b>SIGLA</b>	<b>ZONA</b>	<b>ÁREA DA ZONA</b>	<b>EQUIP. EXISTENTES</b>	<b>ÁREA EQUIP. EXISTENTES</b>	<b>USO PERMITIDO</b>	<b>PROGRAMA</b>
ZR - 5	ZONA RECREATIVA 5	104,76m <sup>2</sup>	--	--	Descanso, recreação, ginástica, estacionamento de bicicletas, tratamento paisagístico.	Mobiliário urbano (estacionamento de bicicletas), árvores e arbustos.
ZM	ZONA DO MIRANTE	2.369,62m <sup>2</sup>	--	--	Visitação pública, eventos temporários, tratamento paisagístico, contemplação.	Mirante com restaurante, farol e antena de comunicação, espelho d'água, área pra feiras ou eventos temporários, árvores e arbustos.
ZV	ZONA DE VIVÊNCIA	4.177,14m <sup>2</sup>	Memorial Bandeira Tribuzzi (02 edificações)	648,00m <sup>2</sup>	Bares, restaurante, quiosques, descanso, contemplação, tratamento paisagístico.	Dois quiosques-bar, mobiliário urbano (mesas, cadeiras, bancos, lixeiras), árvores, arbustos, gramado.
ZAD	ZONA ADMINISTRATIVA	324,00m <sup>2</sup>	Memorial Bandeira Tribuzzi (01 edificação)	324,00m <sup>2</sup>	Administração, posto policial, informações turísticas, lojas de artesanato e souvenir.	Informação Turística, Administração, banca de revistas, árvores e arbustos.
ZJ - 1	ZONA DE JARDIM	68,95m <sup>2</sup>			Contemplação, tratamento paisagístico.	Arbustos e árvores.
ZJ - 2	ZONA DE JARDIM	224,76m <sup>2</sup>			Contemplação, tratamento paisagístico.	Arbustos e árvores.
ZC	ZONA CULTURAL	2.797,26m <sup>2</sup>	Forte Santo Antônio da Barra e GBMar.	820,37m <sup>2</sup>	Bar, café, restaurante, eventos culturais temporários, contemplação, tratamento paisagístico.	Café, Salão de Exposição e museu com a história local, Mobiliário Urbano (mesas, cadeiras, lixeiras, telefone público), deck, árvores e arbustos.
ZECG	ZONA DE ESTACIONAMENTO E CARGA E DESCARGA	2.890,77m <sup>2</sup>			Veículos leves, veículos pesados, carga e descarga, parada de ônibus, tratamento paisagístico.	Veículos leves, veículos pesados, carga e descarga, parada de ônibus, árvores e arbustos.
ZEST	ZONA DE ESTACIONAMENTO	183,21m <sup>2</sup>	--	--	Veículos leves, tratamento paisagístico.	Veículos leves, árvores.
ZSV	ZONA DE SISTEMA VIÁRIO	6.834,10m <sup>2</sup>	--	--	Calçadas, caminhos de pedestre, ciclovias, tratamento paisagístico.	Calçadas, ciclovias, árvores e arbustos, mobiliário urbano (telefone público, lixeiras).
ÁREA TOTAL		37.025m <sup>2</sup>				

Já na tabela de Ocupação do Solo, estão definidos todas as normas referentes à taxa de ocupação, área máxima edificada, área livre e altura máxima permitida aos equipamentos. Ressalta-se que tais taxas estão de acordo com a área total de cada zona.



<sup>1</sup> Esses índices estão relacionados com a Área Total de cada zona.

**Tabela 04:** Tabela de Normas de Ocupação do Solo proposto para a Extremidade da Ponta D´areia.

FONTE: Arquivo próprio.

<b>NORMAS DE OCUPAÇÃO</b>						
<b>SIGLA</b>	<b>ZONA</b>	<b>ÁREA DA ZONA</b>	<b>TX. OCUPAÇÃO¹ (%)</b>	<b>AREA TOTAL MÁXIMA EDIFICADA - ATME¹ (%)</b>	<b>AREA LIVRE¹ (%)</b>	<b>ALTURA MÁXIMA¹ (m)</b>
<b>ZA</b>	<b>ZONA AMBIENTAL</b>	6.526,16m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZP-1</b>	<b>ZONA DAS PRAÇAS - 1</b>	572,27m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZP-2</b>	<b>ZONA DAS PRAÇAS - 2</b>	379,30m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZCO-1</b>	<b>ZONA DE CONTEMPLAÇÃO 1</b>	4573,90m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZCO-2</b>	<b>ZONA DE CONTEMPLAÇÃO 2</b>	1.877,04m <sup>2</sup>	<b>5%</b>	<b>10%</b>	<b>95%</b>	<b>4m</b>
<b>ZCO-3</b>	<b>ZONA DE CONTEMPLAÇÃO 3</b>	543,05m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZR-1</b>	<b>ZONA RECREATIVA 1</b>	1.507,15m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZR - 2</b>	<b>ZONA RECREATIVA 2</b>	534,99m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZR - 3</b>	<b>ZONA RECREATIVA 3</b>	121,88m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZR - 4</b>	<b>ZONA RECREATIVA 4</b>	547,11m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZR - 5</b>	<b>ZONA RECREATIVA 5</b>	104,76m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZM</b>	<b>ZONA DO MIRANTE</b>	2.369,62m <sup>2</sup>	<b>15%</b>	<b>180%</b>	<b>85%</b>	<b>120m</b>
<b>ZV</b>	<b>ZONA DE VIVÊNCIA</b>	4.177,14m <sup>2</sup>	<b>20%</b>	<b>100%</b>	<b>80%</b>	<b>6m</b>
<b>ZAD</b>	<b>ZONA ADMINISTRATIVA</b>	324,00m <sup>2</sup>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	--	<b>6m</b>
<b>ZJ - 1</b>	<b>ZONA DE JARDIM</b>	68,95m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZJ - 2</b>	<b>ZONA DE JARDIM</b>	224,76m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZC</b>	<b>ZONA CULTURAL</b>	2.797,26m <sup>2</sup>	<b>30%</b>	<b>100%</b>	<b>70%</b>	<b>6m</b>
<b>ZECG</b>	<b>ZONA DE ESTACIONAMENTO E CARGA E DESCARGA</b>	2.890,77m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZEST</b>	<b>ZONA DE ESTACIONAMENTO</b>	183,21m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--
<b>ZSV</b>	<b>ZONA DE SISTEMA VIÁRIO</b>	6.834,10m <sup>2</sup>	--	--	<b>100%</b>	--

Assim, acredita-se que o zoneamento e as normas de Uso e Ocupação do Solo representarão a base para a formulação de futuros projetos, que ao obedecê-las, permanecerão com a volumetria adequada à proposta neste trabalho e, portanto, coerente com a realidade do local. Ou seja, independentemente da formulação estética do projeto, os pontos principais de uso e padrões de ocupação do solo permanecerão inalterados.

#### **7.4 Caracterização da Proposta**

Após a revisão bibliográfica, estudo e análise da área, desenvolveu-se o Zoneamento e suas diretrizes básicas de Uso e Ocupação do solo a fim de padronizar parâmetros para qualquer intervenção futura na área de estudo. Somado à isso, propõe-se agora um estudo preliminar de um projeto de Requalificação para essa área de São Luís.

Este estudo preliminar visa inserir a área da Extremidade da Ponta D´areia na dinâmica da cidade, tornando-a um marco referencial para São Luís, além de conservar e valorizar o patrimônio histórico e cultural presente na área, criando espaços públicos de qualidade. Ele é representado através de um plano de massa que tem como objetivo nortear os projetos, mas não se detém à detalhes ou soluções arquitetônicas.

Assim, os itens abaixo explicam brevemente a proposta para a Requalificação da Extremidade da Ponta D´areia com base nos temas: Sistema Viário, Forte Santo Antônio da Barra, Memorial Bandeira Tribuzzi, Paisagismo e Iluminação e Mobiliário Urbano.

##### **7.4.1 Sistema Viário**

Para o sistema viário foi proposto a interrupção da av. Contorno da Ponta D´areia no local em que ela afunila para fazer o contorno do quarteirão onde se encontra o Forte Santo Antônio da Barra. Com essa interrupção, o fluxo em toda a extremidade da Ponta D´areia fica livre para pedestres e ciclistas.

Em contrapartida, foi sugerido dois estacionamentos visando atender a demanda de veículos leves e também de veículos pesados que precisam fazer a carga/descarga de produtos a serem utilizados pelos equipamentos ali instalados.

O estacionamento maior, localizado no final da Av. Holandeses, seria utilizado para veículos leves, veículos pesados e também para parada de ônibus. O menor, localizado no final do quarteirão entre a Av. Contorno da Ponta D´areia e a Rua Nina Rodrigues seria utilizado apenas por veículos leves.

Importante ressaltar que todo o sistema viário (calçadas, ciclovias, canteiros, vias de pedestre) e também estacionamentos e paradas de ônibus devem estar de acordo com a NBR9050 que rege sobre a acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais. Tal cuidado é essencial e imprescindível visto que para que a Requalificação tenha sucesso, ela precisa ser utilizada por todos, e portanto a acessibilidade é um fator primordial.

#### 7.4.2 Forte Santo Antônio da Barra

O Forte Santo Antônio da Barra e a edificação do Grupamento de Bombeiros Marítimos (GBMar) são amostras de patrimônio histórico e cultural presentes na área de estudo que precisam ser conservadas e valorizadas. Estas edificações são tombadas pelo Iphan e, por isso, para qualquer obra de restauro, conservação ou intervenção mais rigorosa é necessário a aprovação deste órgão competente. Sem esta, nada pode ser feito.

A edificação do Grupamento de Bombeiros Marítimos é composta por três prédios: o primeiro, à esquerda, (ver figura 62) funciona como alojamento para os funcionários do GBMar; o segundo é a edificação maior onde hoje funciona o Grupamento de Bombeiros Marítimos propriamente dito; e o terceiro é um retículo que era utilizado como armazém de pólvora e que hoje é depósito.



**Figura 62:** Vista do Forte Santo Antônio da Barra e suas edificações.

FONTE: Guia de São Luís e Alcântara, 2008

Acredita-se que atualmente o uso destinado à estas edificações não são atrativos para a população de São Luís. Sendo assim, sugere-se a realocação do GBMar para outro ponto da orla de São Luís, bem como a ocupação da edificação principal por um café com dois ambientes, um interno e outro externo, avarandado. A edificação que hoje funciona o alojamento dos bombeiros seria destinada a um Museu com a história do local e um salão de exposições temporárias. Acredita-se que estes usos serão mais atrativos e aconchegantes para essa região.

Sugere-se ainda que uma parte do piso que dá acesso a estas edificações sejam recobertos de vidro e com iluminação embutida para valorizar as pedras que lá existem, de modo a dar maior destaque à edificação. Além disso, na parte frontal, próxima ao deck de contemplação, aconselha-se um piso de madeira, para continuação do deck e para realização de um ambiente avarandado para o café. A parte de trás da muralha, onde há um desnível, propõe-se que haja um tratamento paisagístico adequado e que valorize a muralha.

Com relação a forma das edificações e suas principais características aconselha-se que permaneçam inalteradas, sendo apenas sugerido obras de conservação tais como: retirar elementos conflitantes na fachada, colocar as esquadrias similares às originais, manter a autenticidade dos materiais de construção, manter a forma e altura da cumeeira da cobertura, dentre outros aspectos. Porém, deve-se ressaltar que tanto as modificações de uso, como as de caráter formal devem ser autorizadas pelo órgão competente, o IPHAN.

#### 7.4.3 Memorial Bandeira Tribuzzi

Na proposta, optou-se por dar novos usos e intervir na estética das três edificações que formam o Memorial Bandeira Tribuzzi. Como está se propondo um grande espaço público na área da Extremidade da Ponta D'areia, pensou-se em implantar equipamentos gastronômicos que atendessem a demanda que será gerada por este espaço.

Entretanto, a exigência para a implantação de tais equipamentos é que eles funcionem todos os turnos do dia, promovendo atratividade e dinâmica à este espaço todos os dias e a qualquer hora.

Assim, em duas das três edificações que compõe o memorial, sugerem-se dois Quiosque-bar. Serão barzinhos que funcionarão durante o dia com o fornecimento de lanches e durante a noite como happy hour com música ao vivo, para fruição da paisagem e divertimento público.

A outra edificação, localizada próximo ao playground, foi destinada para apoio logístico e administrativo de todo o espaço da área de estudo. Assim, propõe-se que lá funcione a administração, um posto policial, um local para informações turísticas e também lojinha de artesanato maranhense e souvenir.

Com relação à estética das edificações, sugere-se o fechamento de todas as edificações com vidro, e a estrutura de concreto aparente que hoje está vandalizada, será coberta por madeira. Atualmente, essas edificações são rebaixadas em relação ao solo do local, por isso aconselha-se que o rebaixo continue ao redor de cada uma delas por uma faixa de

aproximadamente 3m, para que os usuários possam circular ao redor e não apenas dentro das mesmas.



**Figura 63:** Rebaixo do Memorial Bandeira Tribuzzi em relação ao solo do terreno.  
 FONTE: Arquivo próprio.

Além disso, acredita-se ser oportuna a ocupação da cobertura do Memorial Bandeira Tribuzzi devido à vista que se pode ter deste local e de toda a paisagem que o circunda. Na proposta, sugere-se a aplicação de um deck com mesinhas e lounge para convívio social. O peitoril será em vidro.

Por fim, ressalta-se que todos esses projetos devem ser pensados de acordo com a NBR 9050 que rege sobre a acessibilidade, visto que é de fundamental importância que todas as pessoas possam utilizar estes equipamentos, andar sem obstáculos por todo o espaço e ter o direito à fruição da paisagem.

#### 7.4.4 Paisagismo e Iluminação

O paisagismo e a iluminação formam, junto com os equipamentos e mobiliário urbano, a unidade do conjunto em um projeto de Requalificação. Por tal razão, precisam ser pensados concomitantemente ao projeto, agregando-lhe qualidades e enaltecendo seus espaços, seja pela iluminação ou pela presença de vegetação.

Com relação à vegetação, sugere-se o estudo detalhado por pessoas capacitadas das espécies recomendadas para a Ponta D'areia. Aspectos como o porte da vegetação, a distância entre árvores, a composição paisagística entre árvores, arbustos e gramíneas e também a interligação do paisagismo com as edificações e demais equipamentos existentes devem ser

levados em consideração para a formulação de um projeto paisagístico adequado aos usos específicos de cada zona da área de estudo, de tal maneira que a disposição da vegetação seja sempre um ponto que agregue valor, proporcionando conforto e qualidade ao espaço público e que possa também valorizar os equipamentos urbanos ali existentes.

O mesmo cuidado deverá ser tomado quanto à iluminação. Os postes de iluminação a serem instalados devem ser com fiação subterrânea de tal forma que não conflite com a vegetação existente e que proporcione uma paisagem mais limpa e harmônica. Além disso, recomenda-se atenção com a altura dos postes de acordo com o local em que eles estarão localizados.

Por exemplo, em caminhos de pedestre, os postes devem ser mais baixos do que os que estão localizados em vias de carros. Além disso, nenhuma zona pode ficar escura, evitando a sensação de insegurança nos usuários. Uma sugestão é a utilização de balizadores nos caminhos e em meio a alguns espaços de forma a espalhar pontos de luz que ajudam na iluminação da área como um todo e também na visualização de objetos que, porventura, sejam mais baixos.



**Figura 64:** Balizadores.  
FONTE: [www.mader.com.br](http://www.mader.com.br)



**Figura 65:** Postes com alturas diferenciadas, para vias de pedestres e de veículos.  
FONTE: [www.lighting.philips.com](http://www.lighting.philips.com)

É importante ainda pensar na iluminação sustentável, como por exemplo, postes que são alimentados por energia solar. A imagem abaixo representa postes que seguem este conceito, durante o dia eles têm a forma de uma flor para expor os painéis solares ao sol e recarregar sua bateria e de noite ele se fecha e acende. Assim, além de ter uma estética diferencial, eles ajudam a preservar o meio ambiente e diminuir os gastos com iluminação pública. Aspectos estes que devem ser seguidos pelo projeto na Extremidade da Ponta D'areia.



**Figura 66:** Poste de iluminação com alimentação em painéis solares.  
FONTE: [www.techzine.com.br](http://www.techzine.com.br)

#### 7.4.5 Mobiliário Urbano

O mobiliário urbano interfere diretamente na paisagem do espaço público. Sendo assim, é necessário que ele seja pensado de forma harmônica, integrando suas características peculiares ao projeto, ao paisagismo e à iluminação do espaço. Ele é importante pois gera conforto ao espaço e melhor qualidade de vida aos seus usuários, incentiva a higiene e a educação comunitária.

O mobiliário urbano é representado por equipamentos urbanos tais como: bancos, lixeiras, paradas de ônibus, bebedouros, relógios, telefone público, placas, dentre outros. Apesar de sua diversidade funcional, aconselha-se que, neste projeto, todos eles devem ter uma estética semelhante a fim de proporcionar identidade e unicidade ao conjunto. Esta unicidade pode ser conferida através da utilização de um mesmo material ou uma mesma cor ou ainda um formato semelhante.

Nesse sentido, aconselha-se que os mobiliários urbanos a serem implantados na Extremidade da Ponta D'areia sejam criados especialmente para este fim, e que sejam desenvolvidos por pessoas capacitadas.

Como sugestões para a Requalificação da área de estudo e pensando também nos costumes da população ludovicense, sugere-se a utilização de bancos, lixeiras, paradas de ônibus, placas, telefone público e estacionamento de bicicletas. Alguns exemplos estão representados nas imagens abaixo, mas ressalta-se que são apenas referências projetuais e, como dito anteriormente, aconselha-se a formulação de um projeto único para esta área que crie uma identidade visual ao local.



**Figura 67:** Bancos iluminados por LED.  
FONTE: [www.sovimpradancar.blogspot.com](http://www.sovimpradancar.blogspot.com)



**Figura 68:** Bancos com lixeira acoplada.  
FONTE: [www.oje.pt](http://www.oje.pt)



**Figura 69:** Bancos acoplados.  
FONTE: [www.simbiosisgroup.net](http://www.simbiosisgroup.net)



**Figura 70:** Estacionamento de bicicletas.  
FONTE: [www.pedaleiro.com.br](http://www.pedaleiro.com.br)



**Figura 71:** Lixeira.  
FONTE: [www.produtosgoloni.com.br](http://www.produtosgoloni.com.br)



**Figura 72:** Telefone público e placas de sinalização.  
FONTE: [www.mader.com.br](http://www.mader.com.br)



**Figura 73:** Parada de ônibus.  
FONTE: [www.cubbos-consultoria.blogspot.com](http://www.cubbos-consultoria.blogspot.com)

## 7.5 Plano de Massas

Este plano de massa é resultado de todos os dados analisados neste trabalho e corresponde a um estudo preliminar para o Projeto de Requalificação da Extremidade da Ponta D´Areia. Ele tem como objetivo nortear ações projetuais, e, portanto, não pretende “apresentar soluções arquitetônicas para os equipamentos presentes no plano” (PINTO, 2010, p.80).



**Figura 74:** Plano de massas para requalificação da Extremidade da Ponta D´areia. (ver apêndice D)

FONTE: Arquivo próprio.



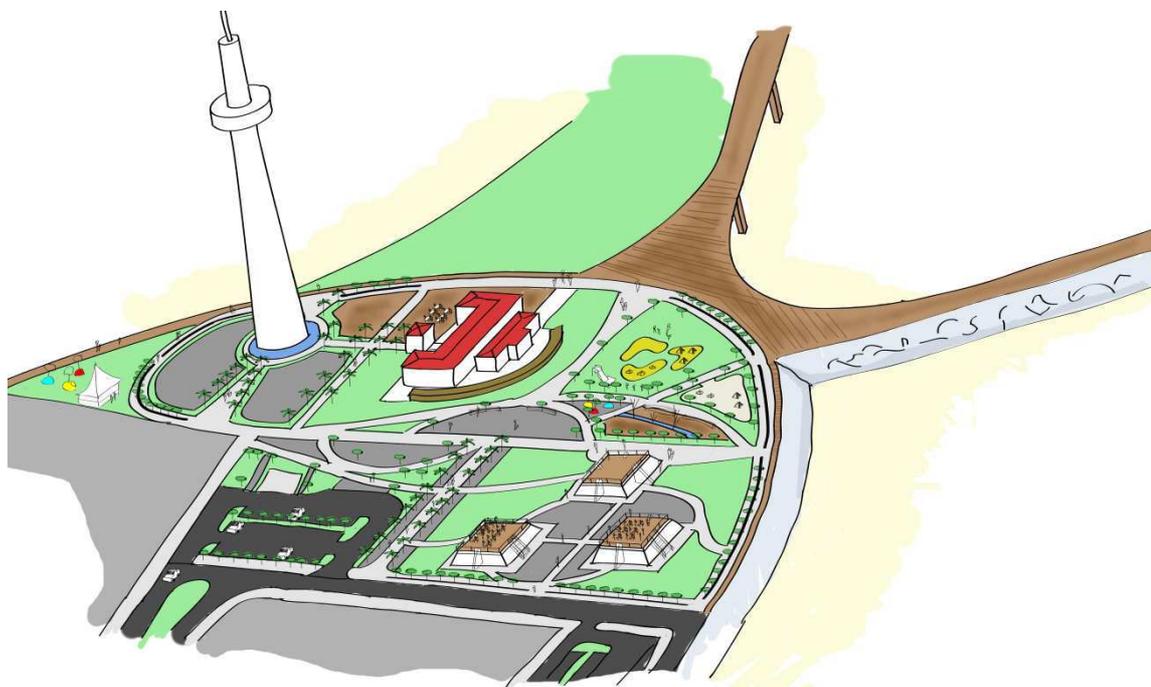
**Figura 75:** Plano de Massas, detalhe Mirante e Café.  
FONTE: Arquivo próprio.



**Figura 76** Plano de massas, detalhe Playground.  
FONTE: Arquivo próprio.



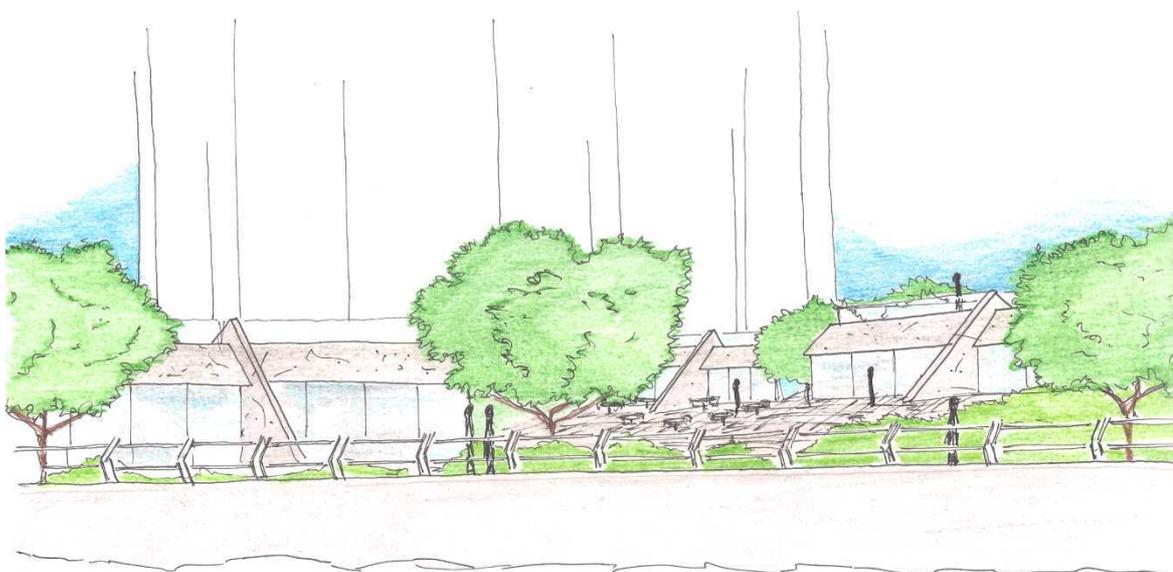
**Figura 77:** Plano de massas, detalhe Memorial Bandeira Tribuzzi.  
FONTE: Arquivo próprio.



**Figura 78:** Vista Geral I.  
FONTE: Arquivo próprio.



**Figura 79:** Vista Geral II.  
FONTE: Arquivo próprio.



**Figura 80:** Memorial Bandeira Tribuzzi.  
FONTE: Arquivo próprio.

## 8 CONCLUSÃO

A cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, é uma das três únicas capitais em território totalmente insular do Brasil. Essa peculiaridade é significativa para perceber a relevância da paisagem no contexto urbano da cidade. Há ainda vários potenciais paisagísticos para ser explorado e que podem proporcionar qualidade de vida à população. Nesse contexto a cidade de São Luís poderia ser uma cidade arquitetural, com elementos marcantes e que valorizassem sua estrutura urbana.

Poderia, mas não é. São Luís não tem amostras de arquitetura que enalteça suas potencialidades ou que seja referência da cidade, além, é claro, do seu Centro Histórico. Mas, já estamos no sec. XXI e faltam marcos referenciais atuais que respeitem o patrimônio histórico e cultural e que também valorizem a modernidade, o que São Luís tem na atualidade.

A extremidade da Ponta D´areia é o local onde interagem referências históricas e modernas, elementos edificados e paisagem natural. É uma dentre várias outras áreas de São Luís, que possui potencial para ser estudada e planejada a fim de oferecer um projeto de requalificação que promova espaços públicos de qualidade, recupere equipamentos urbanos e infra-estruturas degradadas, incentive atividades econômicas e convívio social e melhore a qualidade de vida da população, tornando-se referência arquitetônica para o bairro, o setor, a cidade inteira.

Para isso a proposição de usos atrativos que funcionem em vários horários e dias da semana é intencional neste trabalho, bem como a opção dos usos relacionados com as vocações percebidas para o local e também a integração do novo com o antigo. Todas estas ações foram as bases deste estudo. Isso porque acreditamos que devemos projetar aquilo que o espaço demanda e a população pede, devemos fazer um espaço *para as pessoas*, para que ele se torne *lugar* por excelência.

Entretanto, o planejamento que aqui se fez de nada valerá se não houver uma gestão eficiente. Gestão a nível microlocal, na própria área de estudo, através de ações de manutenção, administração, policiamento, como também a nível municipal, com ações governamentais que viabilizem a implantação da proposta e que ofereça equipamentos de melhor qualidade à população.

Assim, o estudo da extremidade da Ponta D´areia não deve se encerrar juntamente com este trabalho. Ainda há muito o que analisar, pois o campo de abrangência dessa proposta passa por uma abordagem multidisciplinar tais como os saberes da Geografia, da História, do

Paisagismo, do Design, da Engenharia, dentre outros. Logo, para um projeto completo, todos devem trabalhar amistosamente visando um objetivo principal: inserir esta área na dinâmica da cidade de São Luís.

Contudo, acredita-se que, a partir deste trabalho, abre-se um leque de possibilidades de projetos para a Extremidade da Ponta D´areia, que tendem a valorizar uma das paisagens mais bonitas da Ilha de São Luís, tanto referentes à paisagem natural como à paisagem cultural. Isso porque “promover operações de requalificação urbana significa iniciar um projeto que pode e deve gerar outros projetos, um processo que pode e deve gerar outros processos, a curto e a longo prazo”(TRUSIANI, 2006, p. 139).

## REFERÊNCIAS

ALVES, Luis Augusto dos Reis. **O conceito de lugar**. Ano 08. Agosto de 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/225>>. Acesso em: 29/05/2011.

BONTEMPO, Karina Porto. **A contribuição do uso público para a conservação das áreas urbanas de interesse ambiental: a micro-bacia do Jaracaty em São Luís – MA**. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana) – Universidade Federal da Bahia, Escola Politécnica, Salvador, 2008.

CASTRO, Antonio Carlos Leal de. (Coord. Geral). **Molhe de Contenção Costeira (Espigão da Ponta D´areia) e Dragagem (Canal de navegação – acesso Bacanga) – São Luís/ MA: Relatório de Impacto Ambiental**. São Luís: UFMA, 2008.

DEL RIO, V. **Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos**. Ano 02. Ago, 2001. Disponível em: << <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>>>. Acesso em: 06 jun 2011.

FERREIRA, Catarina Teles. **Requalificação Urbana**. Disponível em: << <http://home.fa.utl.pt/~camarinhas/5RU.htm>>>. Acesso em: 22 abr. 2011.

FERREIRA, Luciana Macedo. **Projeto de Requalificação de área urbana degradada: Praia da Ponta D´areia, São Luís – MA**. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual do Maranhão, 2009.

FERRARI, Celson. **Dicionário de Urbanismo**. 1 ed. Disal: São Paulo, 2004.

GRAJAÚ. Prefeitura Municipal. São Luís, 1992. Dispõe sobre o Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano e dá outras providências. Grajaú, 2007.

LAMAS, José Manuel Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 4º Ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2007.

LOPES, José Antonio Viana (coord). **São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara: Guia de Arquitetura e Paisagem**. Ed. Bilingue. Servilha: Junta de Andalucía Consejería de Obras Públicas y Transportes, dirección General de Arquitectura y Vivienda, 2008.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARQUES, Gustavo Martins. **Uma estratégia de desenvolvimento para São Luís – MA, Brasil**. Dissertação de Mestrado (Master Science in Planning Studies) – School of planning, Oxford Brookes University, 1996.

O PROGRAMA Polis. In: **Exposição Viver as Cidades**, 2007, Pavilhão de Portugal. Disponível em: << [www.iambiente.pt](http://www.iambiente.pt)>>. Acesso em: 22 abr 2011.

PINTO, Raoni Muniz. **Plano paisagístico de requalificação urbana ao longo da Avenida Ferreira Gullar**. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual do Maranhão, 2010.

**POLÍTICAS** Públicas de Revitalização Urbana: Reflexões para a formulação estratégica e operacional de actuações a concretizar no QREN (Quadro de Referência Estratégico Nacional), ISCTE/CET. Portugal, 2005.

PRADO, Barbara Irene Wasinski. **A Ponta D´areia na São Luís do Maranhão: as formas e os arranjos da paisagem**. 154p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano): Recife: UFPE/UEMA, 2002.

SABOYA, Renato. **Espaço Público**. Disponível em: << [SÃO LUÍS. Prefeitura Municipal. \*\*Lei n° 4.669, de 11 de outubro de 2006\*\*. Dispõe sobre o Plano Diretor de São Luís e dá outras providências. São Luís, 2006.](http://urbanidades.arq.br/2007/06/espacos-publicos/>>, 03 jun. 2007. Acesso em: 14 jun 2011.</p></div><div data-bbox=)

SÃO LUÍS. Prefeitura Municipal. **Lei n° 3.254, de 29 de dezembro de 1992**. Estabelece e regula a implantação das Operações Urbanas no Município de São Luís. São Luís, 1992.

SÃO LUÍS. Prefeitura Municipal. **Lei n° 3.253, de 29 de dezembro de 1992**. Dispõe sobre o Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano e dá outras providências. São Luís, 2006.

SILVA, Aline Martins da. **Atratividade e dinâmica de apropriação de espaços públicos para o lazer e turismo**. 249p. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional): Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009.

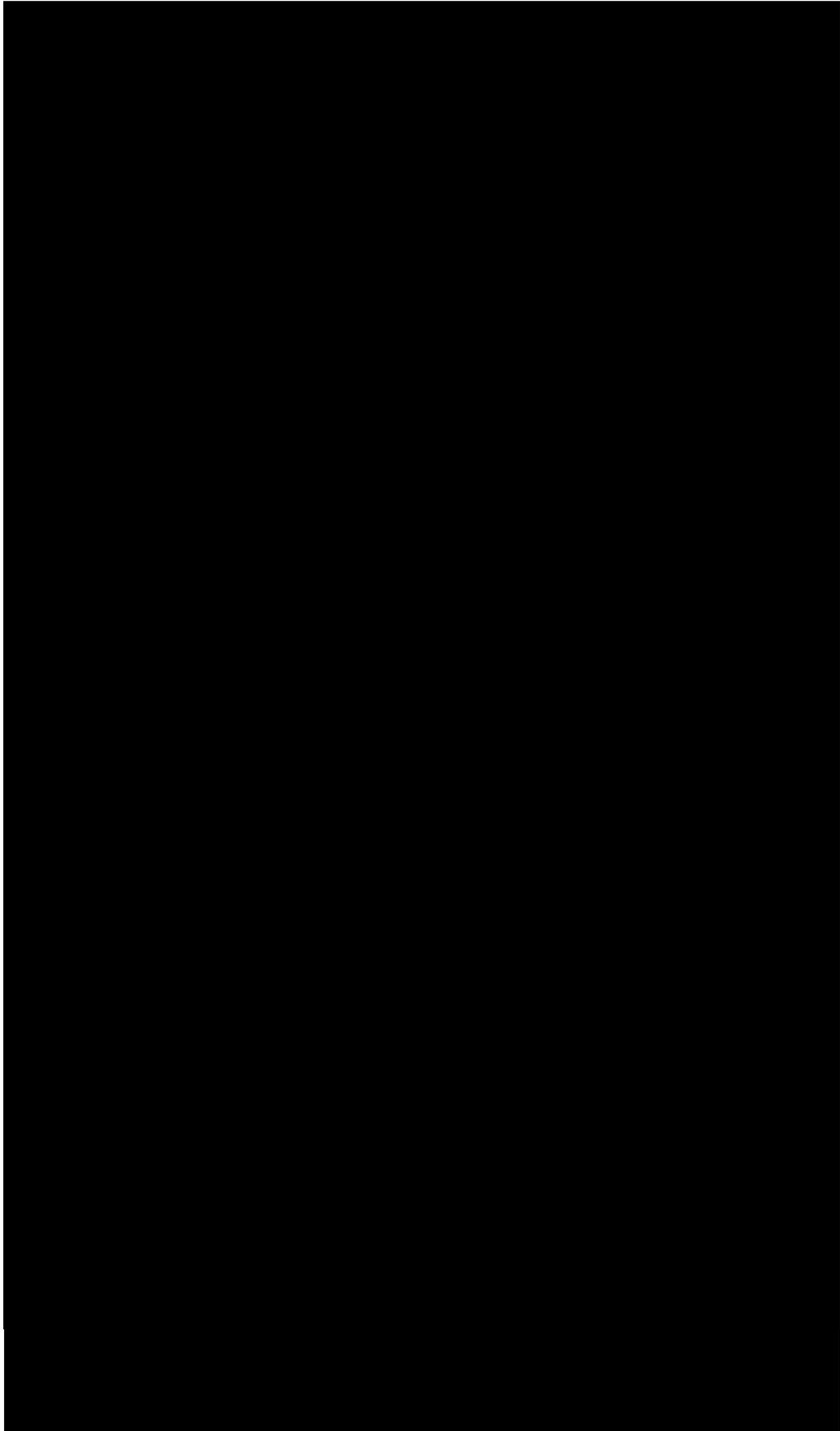
SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

TRUSIANI, Elio. Cidade e Renovação Urbana: breve histórico da experiência italiana. In: SILVA, Rachel Coutinho Marques da. (Org.). **A Cidade pelo Averso: desafios do urbanismo contemporâneo**. Rio de Janeiro: Viana e Mobley, 2006. p. 135-145.

VASCONCELLOS, Lélia. Projeto Urbano: um novo termo para definir intervenções na cidade? In: DO AMARAL E SILVA, Gilcéia e ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete (org.) Simpósio **A Arquitetura da Cidade nas Américas. Diálogos contemporâneos entre o local e o global**. Florianópolis: PGAU – Cidade/ UFSC, 2006.

YAZIGI, Eduardo. **Civilização Urbana, planejamento e turismo: discípulos do amanhecer**. São Paulo: Contexto, 2003.

**APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO**





UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO

CENTRO DE CIÊNCIAS TECNOLÓGICAS

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Requalificação da Extremidade da Ponta D´areia

APÊNDICE A- QUESTIONÁRIO

**1. IDADE:**

**2. VOCÊ MORA EM QUE BAIRRO?**

**3. QUAL MEIO DE TRANSPORTE VOCÊ UTILIZA PARA CHEGAR À PONTA D´AREIA?**

- ( ) Bicicleta      ( ) Ônibus      ( ) Outros \_\_\_\_\_  
( ) Carro      ( ) Moto

**4. QUAIS AS DIFICULDADES QUE VOCÊ ENCONTRA PARA CHEGAR NO BAIRRO DA PONTA D´AREIA?**

- ( ) Pouca linha de ônibus      ( ) Engarrafamento  
( ) Demora dos ônibus      ( ) Falta de estacionamento  
( ) Falta de ciclovia      ( ) Outros \_\_\_\_\_

**5. VOCÊ COSTUMA FREQUENTAR A EXTREMIDADE DA PONTA D´AREIA?**

- ( ) Sim      ( ) Não      Por quê? \_\_\_\_\_

**6. QUANDO VOCÊ VAI À PONTA D´AREIA VOCÊ VAI COM QUAL OBJETIVO?**

- ( ) Visitar amigos ou família      ( ) Praias  
( ) Trabalho      ( ) Festas . Onde? \_\_\_\_\_  
( ) Lazer nas áreas livres      Que dia da semana? \_\_\_\_\_

**7. O QUE MAIS LHE ATRAI NA EXTREMIDADE DA PONTA D´AREIA?**

- ( ) A vista para as praias      ( ) Local para relaxar  
( ) A vista para o Centro Histórico      ( ) Local para atividades esportivas  
( ) O pôr-do-sol      ( ) Outros \_\_\_\_\_

**8. QUE ASPECTOS VOCÊ APONTARIA COMO NEGATIVOS NA EXTREMIDADE DA PONTA D´AREIA?**

- ( ) Acesso      ( ) Locais atrativos      ( ) Infra-estrutura  
( ) Segurança      ( ) Estacionamento      ( ) Outros \_\_\_\_\_

**9. QUAIS ATIVIDADES VOCÊ GOSTARIA DE PRATICAR NA ÁREA DA EXTREMIDADE DA PONTA D´AREIA?**

- ( ) Caminhada      ( ) Quadra poliesportiva  
( ) Brincar com as crianças      ( ) Andar de bicicleta  
( ) Locais de contemplação e descanso      ( ) Ginástica  
( ) Outros \_\_\_\_\_

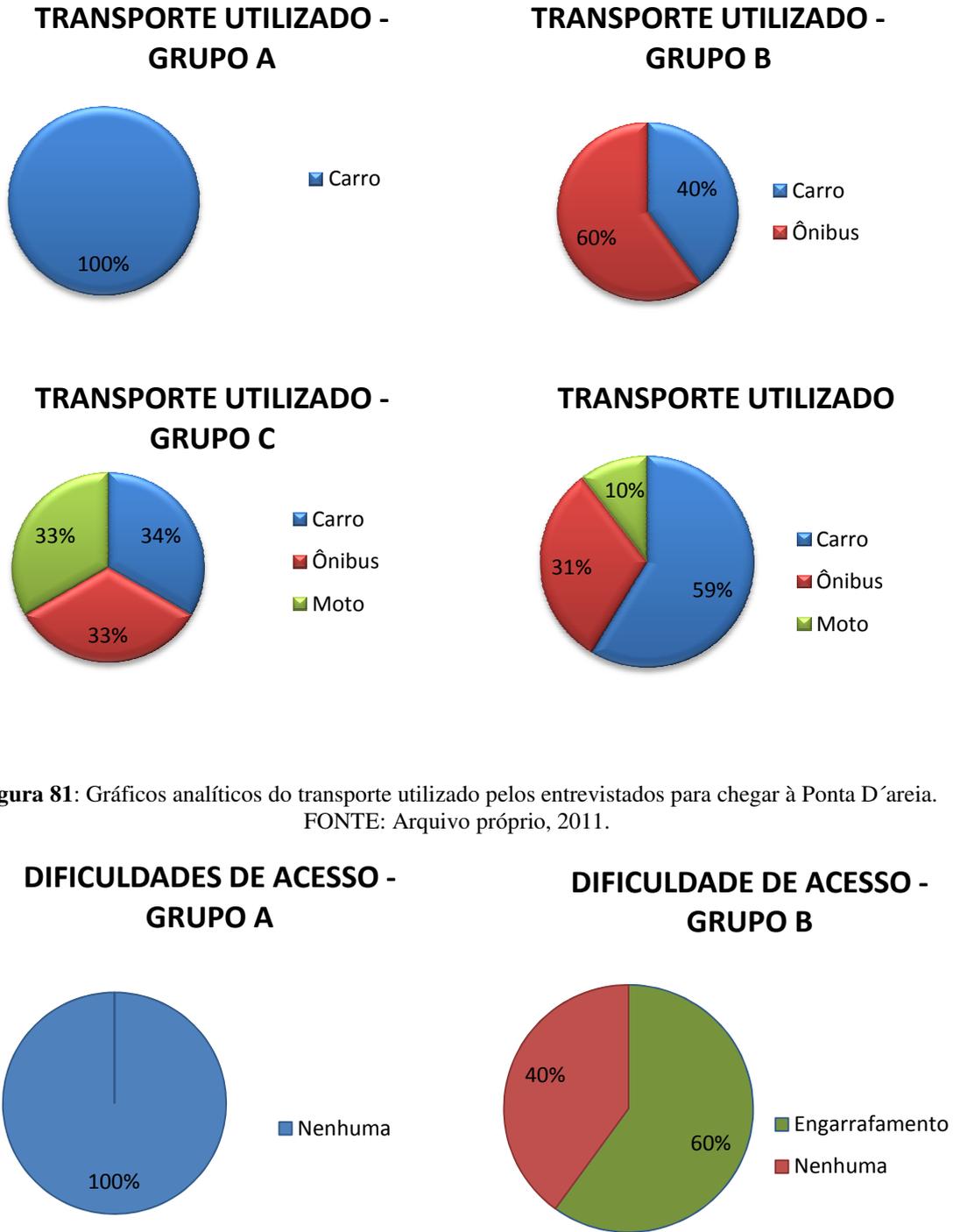
**10. QUAIS ESTABELECIMENTOS VOCÊ GOSTARIA QUE EXISTISSEM NA ÁREA DA EXTREMIDADE DA PONTA D´AREIA?**

- ( ) Quiosques      ( ) Museu com a história do local  
( ) Barzinhos (dia e noite)      ( ) Mirante  
( ) Restaurantes      ( ) Salão de exposições  
( ) Museu da Imagem e do Som      ( ) Outro \_\_\_\_\_

**11. VOCÊ CONSIDERA A PONTA D´AREIA COMO UM LOCAL FAVORÁVEL PARA TURISMO E LAZER?**

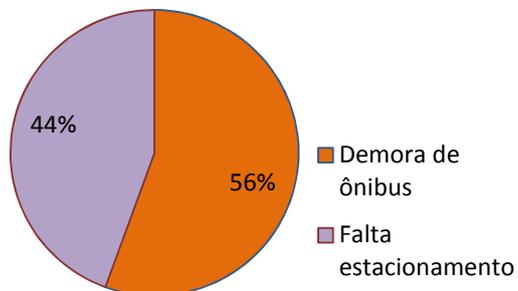
- ( ) Sim      ( ) Não  
( ) Por quê? \_\_\_\_\_

**APÊNDICE B – GRÁFICOS REFERENTES AOS QUESTIONÁRIOS APLICADOS**

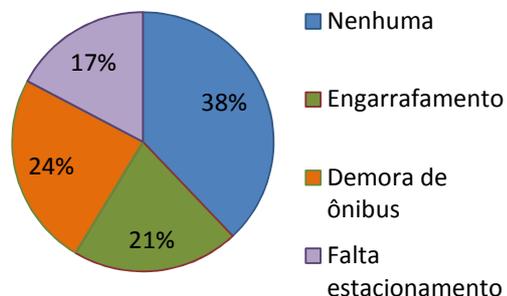


**Figura 81:** Gráficos analíticos do transporte utilizado pelos entrevistados para chegar à Ponta D´areia.  
 FONTE: Arquivo próprio, 2011.

**DIFICULDADE DE ACESSO - GRUPO C**

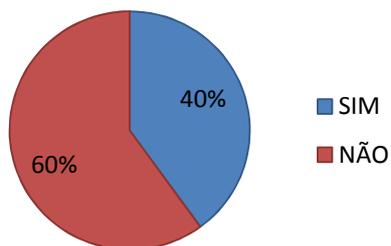


**DIFICULDADE DE ACESSO GERAL**

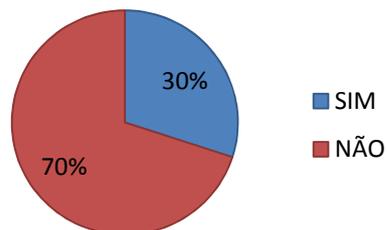


**Figura 82:** Gráficos analíticos das dificuldades de acesso encontradas para chegar à Ponta D´areia.  
 FONTE: Arquivo próprio, 2011.

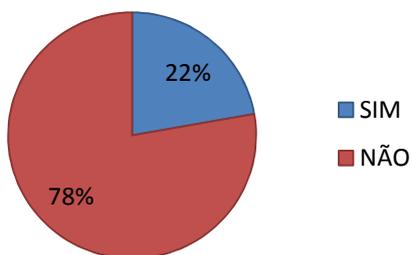
**FREQUENCIA - GRUPO A**



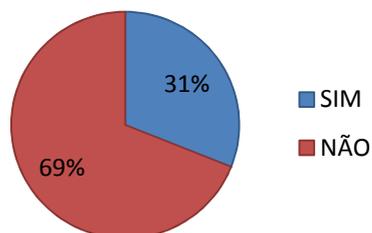
**FREQUENCIA - GRUPO B**



**FREQUÊNCIA - GRUPO C**

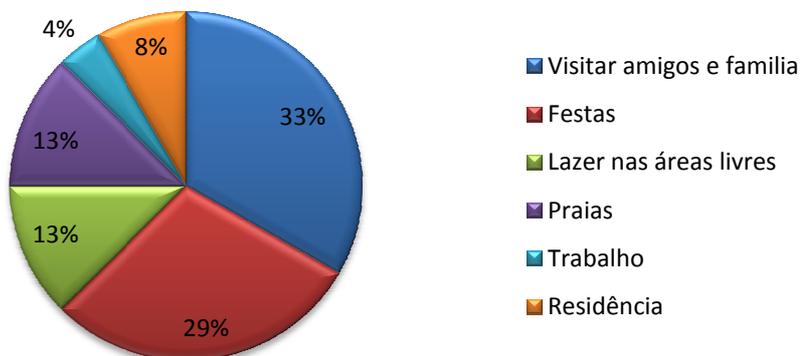


**FREQUENCIA GERAL**



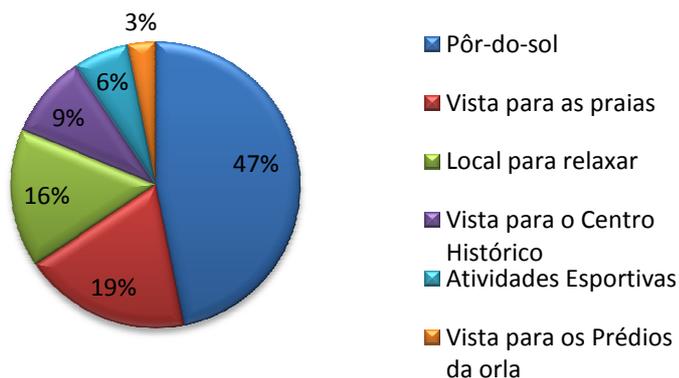
**Figura 83:** Gráficos analíticos da frequência de acesso das pessoas entrevistadas à Ponta D´areia.  
 FONTE: Arquivo próprio, 2011.

### OBJETIVO DE IR A PONTA D´AREIA



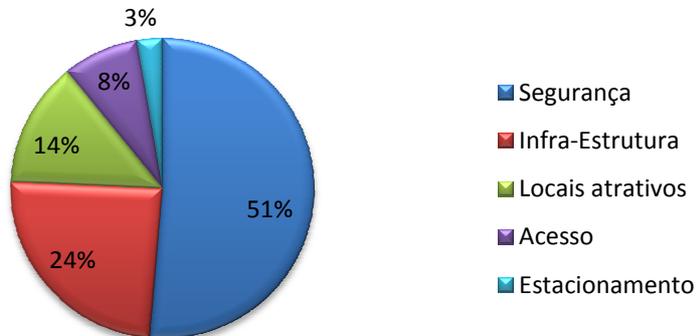
**Figura 84:** Gráfico dos objetivos da população para ir à Ponta D´areia.  
 FONTE: Arquivo próprio, 2011.

### ASPECTOS ATRATIVOS



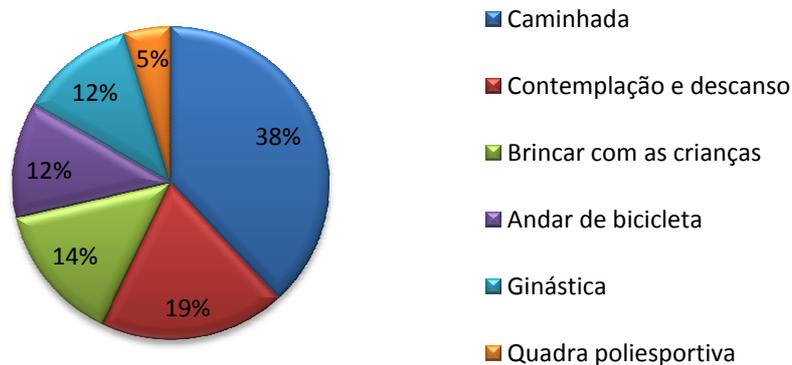
**Figura 85:** Gráfico dos aspectos atrativos apontados na Extremidade da Ponta D´areia.  
 FONTE: Arquivo próprio, 2011.

### ASPECTOS NEGATIVOS



**Figura 86:** Gráfico dos aspectos negativos apontados a respeito para a região de estudo.  
 FONTE: Arquivo próprio, 2011.

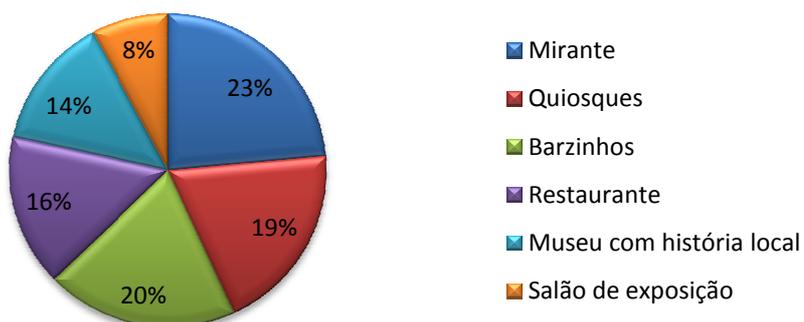
### ATIVIDADES QUE GOSTARIA DE PRATICAR



**Figura 87:** Gráfico sobre as atividades que as pessoas gostariam de praticar na Extremidade da Ponta D'areia.

FONTE: Arquivo próprio, 2011.

### ESTABELECIMENTOS DESEJADOS



**Figura 88:** Gráfico analítico sobre os equipamentos que as pessoas gostariam que existissem na área de estudo.

FONTE: Arquivo próprio, 2011.

## **APÊNDICE C – ZONEAMENTO PROPOSTO**

# ZONEAMENTO



## LEGENDA:

**ZA** - Zona Ambiental

**ZC** - Zona Cultural

**ZR** - Zona Recreativa

**ZV** - Zona de Vivência

**ZAD** - Zona Administrativa

**ZP** - Zona de Praças

**ZE** - Zona do Estacionamento

**ZM** - Zona do Mirante

**ZSV** - Zona Sistema Viário

**ZCO** - Zona de Contemplação

**ZECG** - Zona de Estac. e carga/descarga

**ZJ** - Zona de Jardim

**APÊNDICE D – PLANO DE MASSAS**

# PLANO DE MASSAS

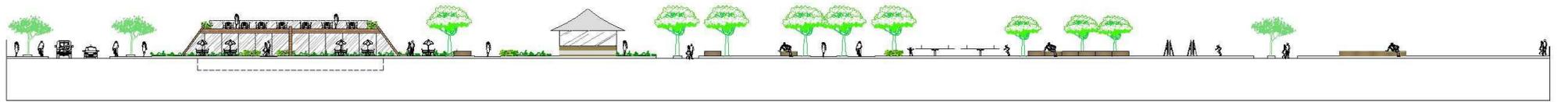


## LEGENDA:

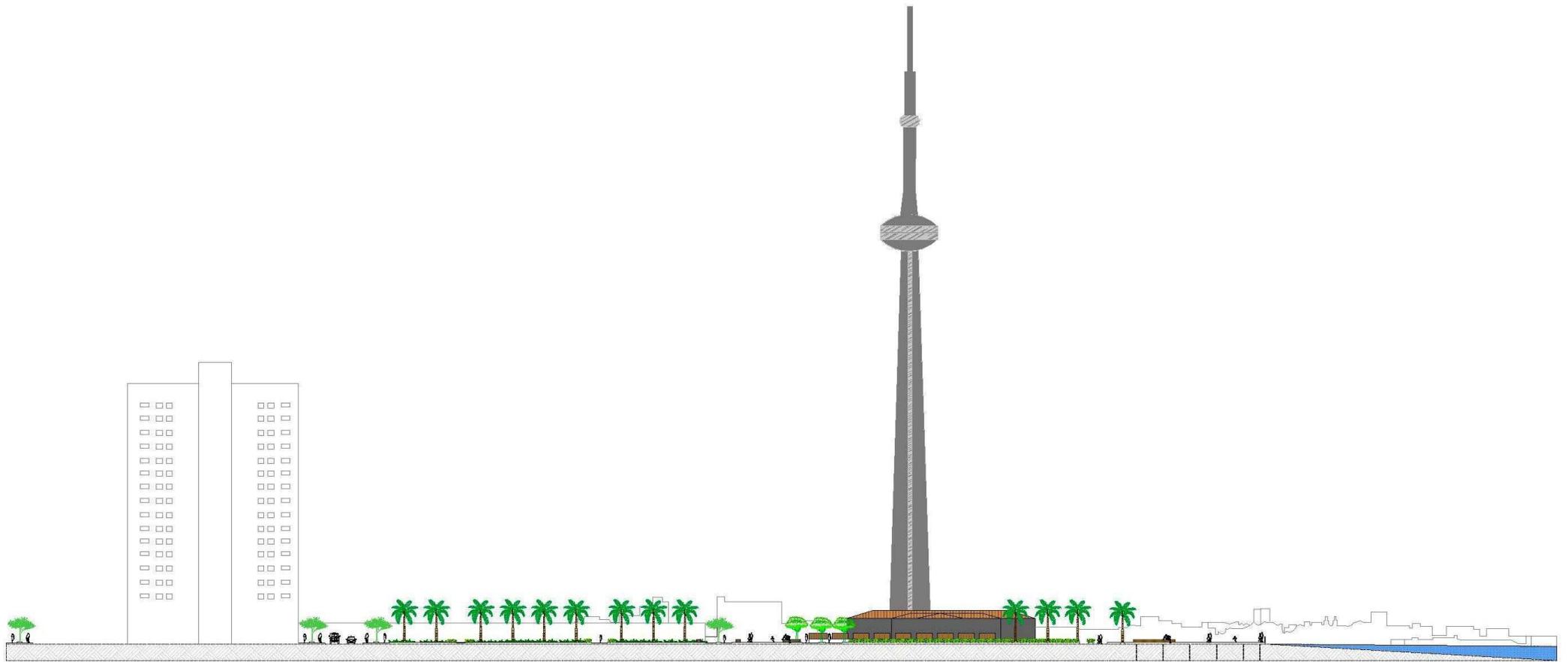
- |  |  |                              |                              |                          |
|--|--|------------------------------|------------------------------|--------------------------|
| 1. Deck contemplação                       | 5. Espaço de vivência.                       | 9. Ginástica urbana          | 13. Admin. e Inf. Turísticas | 17. Quiosque - Bar       |
| 2. Praça da contemplação                   | 6. Café                                      | 10. Bicletário               | 14. Carga e descarga         | 18. Calçadas e ciclovias |
| 3. Local para eventos e feiras temporárias | 7. Museu da história local e Salão de expos. | 11. Praça Bandeira Tribuzzi  | 15. Parada de ônibus         | 19. Quiosque             |
| 4. Mirante                                 | 8. Playground                                | 12. Praça Coelho de Carvalho | 16. Estacionamento           |                          |

## **APÊNDICE E – PERFIS ESQUEMÁTICOS**



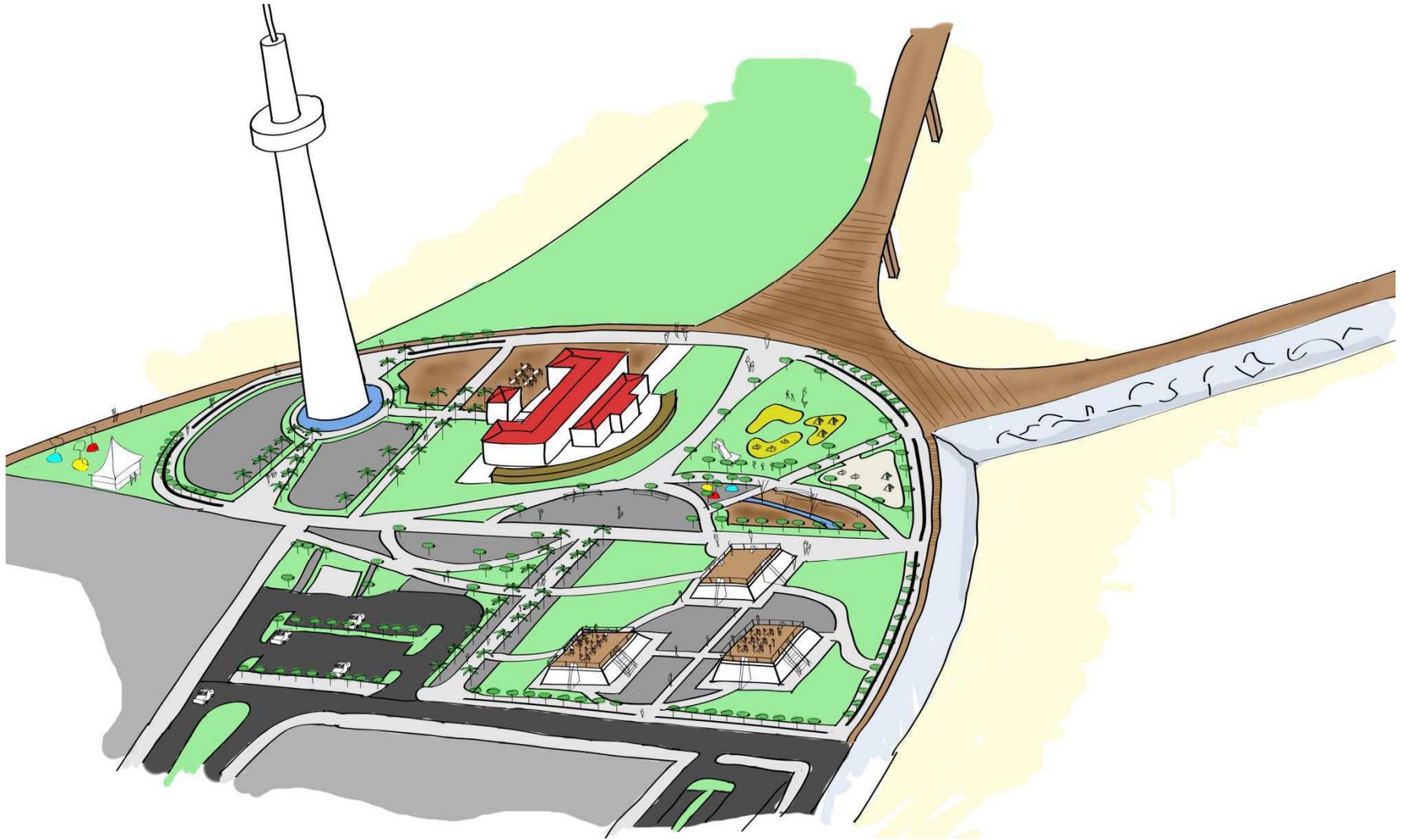


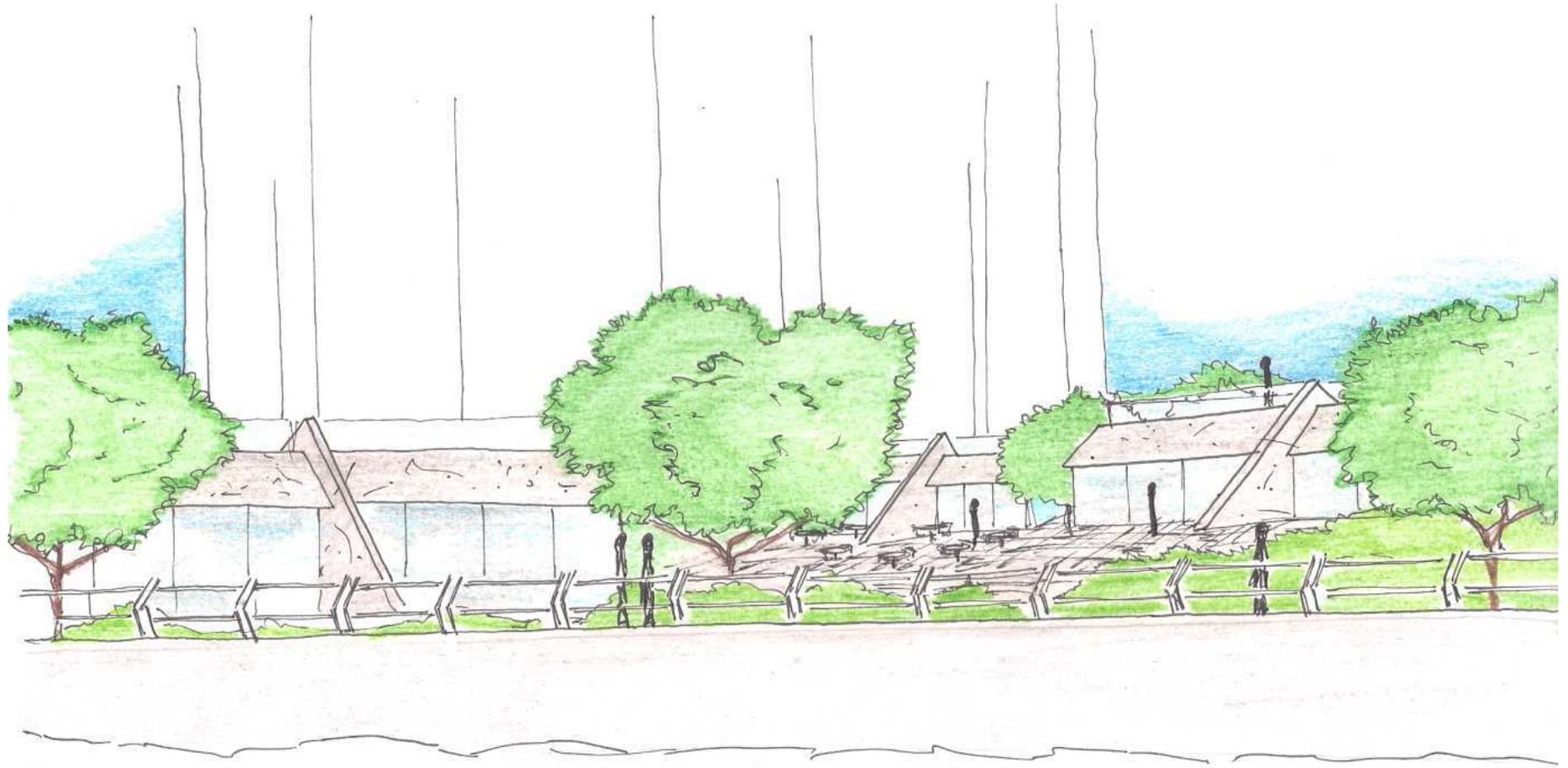




## **APÊNDICE F – PERSPECTIVAS ILUSTRATIVAS**







**ANEXO A – Reportagem do Jornal O Estado do Maranhão: “Construção do Espigão  
Costeiro da Ponta D’Areia começa hoje**