

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO CULTURA E SOCIEDADE

ANTONIO CARLOS LEITE BARBOSA

**ESPAÇO URBANO E PERCEÇÃO DO AMBIENTE NA “AVENIDA LITORÂNEA”
EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO**

São Luís
2012

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO CULTURA E SOCIEDADE

ANTONIO CARLOS LEITE BARBOSA

**ESPAÇO URBANO E PERCEPÇÃO DO AMBIENTE NA “AVENIDA LITORÂNEA”
EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO**

São Luís

2012

Barbosa, Antonio Carlos Leite.

Espaço urbano e percepção do ambiente na “Avenida Litorânea” em São Luís do Maranhão / Antonio Carlos Leite Barbosa. ___2012.

116f.

Impresso por computador (fotocópia)

Orientador: Antônio Cordeiro Feitosa.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Maranhão, programa de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade, 2012.

1. Espaço urbano – Sociabilidade 2. Percepção ambiental 3. Planejamento urbano

I. Título

CDU 316.614: 911.375.1

ANTONIO CARLOS LEITE BARBOSA

**ESPAÇO URBANO E PERCEPÇÃO DO AMBIENTE NA “AVENIDA LITORÂNEA”
EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Cultura e Sociedade, da Universidade Federal do Maranhão, como requisito para obtenção do título de Mestre em Cultura e Sociedade.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Cordeiro Feitosa

Aprovado em ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Antônio Cordeiro Feitosa (Orientador)
Departamento de Geociências - UFMA

Prof. Dr. José Odval Alcântara Júnior
Departamento de Sociologia e Antropologia - UFMA

Prof. Dr. Érico de Oliveira Junqueira Ayres
Departamento de design - UFMA

Aos meus filhos,
minha vida, minha herança,
Gael Leite e Rafael Leite.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar quero agradecer a Deus, eterno pai, todo poderoso que a todos os dias me dar forças para continuar nesta caminhada. Quero agradecer a minha família pelo apoio, em especial a minha mãe por todas as orações e pensamentos positivos que sempre tem dirigido a mim.

A minha esposa, Hilda e aos meus filhos Gael e Rafael pela presença constante, força de minha vida e motivo para que eu jamais venha esmorecer diante dos desafios.

As minhas irmãs Lidiane e Rejane pela força e compreensão, que este título e mais esta etapa de minha vida acadêmica seja motivo de inspiração e ideal para elas conseguirem atingir seus objetivos.

Ao professor e meu orientador Antonio Cordeiro, pela super paciência e, sobretudo na disposição para ensinar e orientar este trabalho, a ele deve-se uma parte deste mérito.

As minhas amigas, Ana Isabela Soares, Mirian de Carvalho, Andrea Katiane, Tyla companheiras do Núcleo de Expressão Gráfica da Faculdade Pitágoras em São Luís, pessoas que sempre me motivaram a continuar e a não desistir de sonhar.

Ao Mestrado de Cultura e Sociedade pela oportunidade de crescimento na caminhada docente, por propiciar com o mestrado uma nova realidade e experiência de vida e ganho de capital cultural.

Aos amigos do mestrado, Gercino, Marcelo, Keyla Santana, Ricarte pela força e compreensão nas horas difíceis durante as aulas e momentos desta caminhada.

E a todos que de alguma forma contribuíram direta ou indiretamente na concretização deste sonho, a todos vocês meus amigos, muito obrigado. Que Deus nosso senhor ilumine a todos.

A cidade: os modernos quase que completamente esqueceram o verdadeiro sentido desta palavra; a maior parte confunde as construções materiais de uma cidade com a própria cidade e o habitante da cidade com um cidadão. Eles não sabem que as casas constituem a parte material, mas que a verdadeira cidade é formada por cidadãos (Jean Jacques Rousseau).

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo a discussão teórica sobre o espaço urbano e percepção do ambiente na “Avenida Litorânea” em São Luís do Maranhão, observando os aspectos sociais, estruturais e geomorfológicos do ambiente natural e construído tanto da área em questão como na sua faixa contígua. A pesquisa desenvolvida tem como problemática as formas de percepção do ambiente a partir das relações sociais e sensitivas dos usuários com o espaço urbano, após a construção da avenida nas duas últimas décadas. Neste sentido, propõem-se também uma análise dos usos dos elementos estruturais do projeto urbanístico para a área considerando a relação espaço e ambiente. A temática também envolve as questões urbanas e os instrumentos de planejamento urbano do espaço e a percepção ambiental da cidade.

Palavras – chaves: Percepção ambiental; Espaço urbano; Cidades; Planejamento urbano; Sociabilidade.

ABSTRACT

The present work aims at theoretical discussion of the environmental perception of urban space in the "Coastal Highway" in Sao Luis do Maranhao, showing the social, structural and geomorphological features of both natural and built environment of the area concerned to their contiguous range . The proposed study has as problematic forms of awareness from the social relations of users and sensitive to the urban space, after the construction of the Coastal Highway in the last two decades. This way, we also propose the uses of an analysis of the structural elements urban's design for the area considering the relationship between space and environment. The issue also involves urban issues and urban planning instruments and environmental perception of space in the city.

Key - words: Environmental perception, urban space, Cities, Urban Planning; Sociability

LISTAS DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01: Vista área da “Avenida Litorânea”	41
Figura 02: Barracas da “Avenida Litorânea”	46
Figura 03: Imagem de um trecho da praia do Calhau	52
Figura 04: Estacionamento na “Avenida Litorânea”	56
Figura 05: Estacionamento na “Avenida Litorânea”	56
Figura 06: Paginação do piso	57
Figura 07: Paginação do piso	57
Figura 08: Banheiros – Área de Lazer	58
Figura 09: Banheiros – Área de Lazer	58
Figura 10: Brinquedos – Área de Lazer	59
Figura 11: Parque –Brinquedos – Área de Lazer	59
Figura 12: Churrasqueira – Área de Lazer	59
Figura 13: Churrasqueira – Área de Lazer	59
Figura 14: Mureta de proteção	60
Figura 15: Mureta de proteção	60
Figura 16: Anfiteatro – Área de Lazer	61
Figura 17: Anfiteatro – Área de Lazer	61
Figura 18: Estrutura cobertura anfiteatro	61
Figura 19: Estrutura cobertura anfiteatro	61
Figura 20: Descaracterização de barracas	62
Figura 21: Descaracterização de barracas	62
Figura 22: Construções na faixa de terra	63
Figura 23: Construções na faixa de terra	63
Figura 24: Mobiliário urbano	64
Figura 25: Mobiliário urbano	64
Figura 26: Esgoto na praia	66
Figura 27: Poluição da praia	66
Figura 28: Detalhe lixeira na via	68

Figura 29: Detalhe lixeira na via	68
Figura 30: Obras prolongamento da Litorânea	72
Figura 31: Obras prolongamento da Litorânea	73
Figura 32: Obras prolongamento da Litorânea	73
Figura 33: Obras prolongamento da Litorânea	73
Figura 34: Corte de dunas – vegetação	73
Figura 35: Modificação da paisagem	73
Figura 36: Edificações construídas na área	74
Figura 37: Edificações construídas na área	74
Figura 37: Ponte sobre o rio Pimenta	74
Figura 39: Edificações construídas na área	74
Figura 40: Acesso Rua das Cegonhas	75
Figura 41: Final do trecho – Rua das Cegonhas	75
Figura 42: Instalação da iluminação	75
Figura 43: Sistema de iluminação	75
Figura 44: Presença de morros – A. Litorânea	94
Figura 45: Presença de morros – A. Litorânea	94
Figura 46: Presença de morros – A. Litorânea	95
Figura 47: Presença de morros – A. Litorânea	95
Figura 48: Casa de madeira – A. Litorânea	96
Figura 49: Pratica de esporte lado oposto	96
Figura 50: Lado oposto da avenida – Ipem	97
Figura 51: Trecho sem barracas	97
Figura 52: Trecho da avenida sem barracas	98
Figura 53: Trecho da avenida sem barracas	98
Figura 54: Hotel no lado oposto da avenida	100
Figura 55: Edifício residencial no lado oposto	100
Figura 56: Melhorias nas barracas	101
Figura 57: Melhorias nas barracas	101

Figura 58: Vista do círculo militar	103
Figura 59: Residência próxima círculo militar	103
Figura 60: Vista Hotel Calhau	103
Figura 61: Vista do Hotel Pestana	103

LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

Quadro 01 :Nível de satisfação e insatisfação dos respondentes	78
Gráfico 01 :Faixa etária dos respondentes	79
Gráfico 02 :Grau de instrução dos respondentes	79
Gráfico 03: Renda familiar dos respondentes	80
Gráfico 04: Frequência na “Avenida Litorânea”	80
Gráfico 05: Procura a avenida para atividades	81
Gráfico 06: Meio de transporte utilizados pelos frequentadores	81
Gráfico 07: Atividades praticadas pelos frequentadores	82
Gráfico 08: Infraestrutura das barracas – Nota de 0 – 5	83
Gráfico 09: Atendimento nas Barracas – Nota de 0 – 5	84
Gráfico 10: Estacionamento da “Avenida Litorânea” – Nota de 0 -5	84
Gráfico 11: Acessibilidade/Sinalização para pedestres e veículos – Nota de 0 -5	85
Gráfico 12: Sinalização para banhistas – Nota de 0 – 5	86
Gráfico 13: Corpo de bombeiros/Salva vidas/Ambulatório – Nota de 0 – 5	86
Gráfico 14: Infraestrutura do Parque infantil/Área de lazer – Nota de 0 – 5	87
Gráfico 15: Anfiteatro – Nota de 0 – 5	88
Gráfico 16: Quiosques da Área de lazer – Nota de 0 – 5	89
Gráfico 17: Banheiros masculino/feminino – A. de lazer – Nota de 0 – 5	89
Gráfico 18: Segurança na “Avenida Litorânea’ – Nota de 0 – 5	90
Gráfico 19: Limpeza pública na “Avenida Litorânea’ – Nota de 0 – 5	90
Gráfico 20: Iluminação pública na “Avenida Litorânea’ – Nota de 0 – 5	91
Gráfico 21: Destino dos resíduos sólidos – Lixo produzido pelos frequentadores	92
Gráfico 22: Aspecto estético e visual na “Avenida Litorânea”.	92

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

1 INTRODUÇÃO	15
2 METODOLOGIA	20
ESPAÇO URBANO E PERCEPÇÃO DO AMBIENTE	24
3.1 A imagem do ambiente: percepção e cognição ambiental	24
3.2 Espaço urbano e a qualidade visual da paisagem	28
3.3 Variáveis e atributos da paisagem urbana	31
3.4 O espaço social	32
3.5 Planejamento e ordenamento do espaço urbano	34
3.6 A ocupação da zona costeira e o planejamento urbano	38
4 “AVENIDA LITORÂNEA”: Aspectos geoambientais	41
4.1 Localização e situação	41
4.2 Aspectos físicos	42
4.3 Aspectos humanos	44
4.3.1 Histórico	44
5 AVENIDA LITORÂNEA: Realidade e perspectivas	50
5.1 Legislação urbanística de São Luís e “Avenida Litorânea”	50
5.2 Planejamento e configuração do espaço urbano	55
5.3 Impactos socioambientais	65
5.4 A emergência do prolongamento	69
6 ESPAÇO URBANO PERCEBIDO NA “AVENIDA LITORÂNEA”	76
6.1 A análise do espaço urbano na avenida litorânea – Análise das amostras	76
6.2 A percepção em campo e o espaço urbano compreendido	93
6.3 Contribuições da percepção ambiental para o planejamento do espaço Urbano	103
7 CONCLUSÃO	106
REFERÊNCIAS	
APÊNDICE	

1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento e o cotidiano do homem, em sociedade, evoluiu com a sua fixação à terra e a conseqüente formação dos primeiros agrupamentos com modo de vida sedentária, proporcionado pelas atividades extrativas e agropecuárias. Ao longo do crescimento desses grupos ocorreram problemas de organização do espaço nos aspectos: estrutural, social e econômico, cuja solução dependia da ação de cada indivíduo e de uma ordem coletiva.

A busca de soluções para os problemas de organização do espaço resultou no ordenamento das primeiras cidades, imbricadas com a natureza e a vida social, além da gestão da produção coletiva, indissociável da existência material e política. Com o surgimento dos primeiros núcleos urbanos, a partir do desenvolvimento ordenado da agricultura, da caça e da pesca, novas técnicas e meios de subsistência foram incorporados à vida cotidiana, possibilitando o desenvolvimento satisfatório das civilizações.

A partir da consolidação dos núcleos urbanos do mundo antigo, notadamente na Mesopotâmia, no Mediterrâneo, no Oriente e na América Pré-Colombiana, as técnicas originalmente utilizadas e suas inovações na agricultura e na pecuária possibilitaram o fornecimento dos subsídios alimentares para a população e o aumento do contingente urbano.

Os diversos grupos de indivíduos encontrados pelos conquistadores europeus no Novo Mundo, e ao longo de todo território brasileiro, demonstraram certa organização espacial dos aglomerados populacionais que, no entanto, não evidenciava o fenômeno urbano em conformidade com a estrutura e organização conhecida na atualidade, pois muitos ainda eram seminômades.

Na ilha do Maranhão, os primeiros conquistadores encontraram as comunidades indígenas dependentes da natureza, praticando formas incipientes de agricultura. Nesse cenário, os franceses construíram o forte de São Luís, sobre promontório situado próximo à confluência dos canais do Anil e do Bacanga, de frente para a baía de São Marcos, numa posição estratégica para a defesa da área recém-ocupada. Em seguida, intentaram contatos com os nativos possibilitando aproximações recíprocas entre estes grupos e algumas famílias de nativos se instalaram nas proximidades da edificação recém-construída.

Com a preponderância do domínio português em território maranhense, após os insucessos das tentativas de colonização francesa e holandesa, a aglomeração de comunidades e o povoamento expandiram-se para além do promontório onde foi edificado Forte de São Luís, núcleo da povoação, ocupando tabuleiros, encostas e planícies adjacentes. Em 1617, com a instalação da Câmara Municipal de São Luís, o núcleo urbano é elevado à categoria de Vila.

Durante o Período Colonial, a aglomeração de São Luís evolui num ritmo coerente com a morfologia do terreno para a implantação de novos arruamentos. No início do século XIX, a influência antrópica na urbanização da cidade era visível e preocupante, devido à aceleração do assoreamento dos rios Anil e Bacanga. Na segunda metade daquele século, ocorre um grande crescimento econômico em São Luís, devido à implantação do parque Fabril, contribuindo para a aceleração dos processos de degradação ambiental.

O processo de crescimento urbano de São Luís continua no início do século XX, em face dos investimentos na indústria local e da imigração de pessoas oriundas do interior do estado à procura de ofertas de emprego. Neste mesmo século, São Luís passa por um processo de desaceleração da economia, mas ainda evidenciando incremento do fenômeno urbano cujos efeitos merecem maior atenção.

No processo de ordenamento e crescimento das cidades, bem como na busca do entendimento do espaço urbano como elemento inerente as relações de ordem social e estrutural, onde a transformação do tecido urbano acontece, a percepção do ambiente se faz necessária para a compreensão e entendimento deste espaço, pois a paisagem é mutante e a qualidade visual e ambiental é importante na relação indivíduo e espaço.

Estudar e compreender o espaço urbano não poder ser mais visto de forma isolada, mas entendido com um conjunto de saberes que vão desde o urbanismo dos arquitetos propriamente dito até os estudos urbanos na sociologia, geografia, engenharia e áreas correlatas. Não basta apenas ver o espaço, é preciso sentir, vivenciar, fazer parte dele, aprender com as experiências individuais ou coletivas, as variadas formas de apreensão deste espaço urbano, social, individual, universal, único.

As formas de percepção do ambiente enquanto espaço urbano no qual seus usuários se expressam, a partir dos elementos perceptivos individuais e coletivos, faz com que se tenha melhor entendimento do lugar, da complexidade da paisagem urbana e, porque não dizer, entender e perceber a cidade valorizando os indicadores sociais e as manifestações dos seus atores sejam eles residentes ou visitantes.

Na atualidade, o município de São Luís vem sendo objeto de grandes investimentos no setor da construção civil, com o surgimento de bolsões de condomínios isolados, cidades dentro da cidade, complexos imobiliários de orientação residencial e para centros comerciais, shopping centers e redes hoteleiras. Na área norte da cidade ocorre intenso processo de transformação do espaço urbano, com grande densidade de construções de forte tendência à verticalização, notadamente ao longo das duas últimas décadas.

Os investimentos na construção civil e em outros setores da economia local, sem as melhorias compatíveis do tecido urbano, evidenciam problemas de ordem estrutural com o tráfego caótico nas principais artérias da malha viária em face do elevado crescimento do número de veículos da capital, o que exige o planejamento e ordenamento adequado do uso e ocupação do solo urbano para atender as reais necessidades do escoamento eficaz do contingente de veículos.

A transformação da paisagem da zona costeira norte da cidade de São Luís evidencia grandes alterações da morfologia do terreno para a construção da Avenida Governador Edson Lobão, popularmente conhecida como “Avenida Litorânea”, construída para facilitar o acesso da população aos recursos ambientais e paisagísticos e seu consumo sob a forma de contemplação e lazer. Secundariamente, esta via deveria fazer face ao tráfego decorrente do crescimento urbano, facilitando o fluxo de veículos entre as praias e as demais zonas da cidade.

Em decorrência da mobilidade urbana diversificada para o local, cuja frequência e magnitude assumiram grandes proporções, notadamente ao longo dos últimos cinco anos, a área da “Avenida Litorânea” se tornou atrativa para muitos empreendimentos, notadamente os relacionados aos serviços de esporte e lazer. Devido à dimensão que representa no conjunto da cidade, tal fato precisa ser compreendido e analisado, pontuando-se os seus aspectos mais evidentes para a visão do conjunto da paisagem.

A percepção ambiental do espaço urbano referido se configura uma ferramenta de suporte para apreender as características e a dinâmica deste espaço, seu desenvolvimento social e espacial, e as perspectivas da população de usuários sob todas as formas de intervenção humana, particularmente com referência à tendência de crescimentos para as próximas décadas.

A partir da análise do fenômeno urbano, sob o viés social, as formas de planejamento e ordenamento de espaços com tais características podem ou não serem planejadas adequadamente, uma vez que é necessário considerar a forte influência dos aspectos naturais como as alterações geomorfológicas, em face da dinâmica sedimentar, associadas ao caráter multidimensional e dinâmico das relações sociais, como instrumento para nortear futuras ações de planejamento urbano em zonas litorâneas.

Considerando o viés social ou socioambiental, particularmente em áreas costeiras onde é maior a complexidade das interações atmosfera-contidente-oceanonte, há que imprimir uma forma de planejar o espaço urbano para atenuar os efeitos do crescimento desordenado com planos eficientes para médio e longo prazo. Discute-se muito sobre os problemas e impactos socioambientais que a construção da avenida trouxe para a costa norte da cidade, mas pouco se discute em compreender este cenário urbano, como a percepção ambiental de seus usuários pode contribuir para futuras ações de planejamento nesta área.

A “Avenida Litorânea” está situada em uma área que possibilita não somente o lazer e a contemplação dos usuários, mas, sobretudo, surge como válvula de escape para o conturbado trânsito de São Luís, principalmente nos horários de maior fluxo de veículos. O local ainda preserva ampla faixa do “tecido verde” e sw dunas, nas encostas de morros, visualizando-se algumas residências no lado direito sentido Ponta do Farol – Olho d’Água. Entre a Avenida e a praia, salienta-se a significativa quantidade de intervenções feitas mediante as transformações na tipologia original das barracas e mudanças na paisagem urbana.

A presença de rede hoteleira no perímetro da via, ainda de forma discreta, e certa tendência à verticalização de alguns prédios residenciais que se construídos no local, conforma a importância dos aspectos sociais da área e justificam a necessidade deste estudo, pois os impactos socioambientais são de fundamental interesse para a compreensão do espaço urbano adjacente à ‘Avenida’.

No presente estudo são analisadas as características e a dinâmica do espaço urbano da “Avenida Litorânea” e das áreas de influência e dependência direta, a partir da percepção dos diferentes usuários, com foco no ambiente natural e construído, relacionando os aspectos estruturais, econômicos, sociais e culturais, ao longo dos últimos vinte anos, para compreender o modo como as relações sociais podem influenciar individualmente e coletivamente na qualidade visual da paisagem urbana como espaço social construído.

A área de estudo compreende a ‘Avenida Litorânea’, é espaços públicos contíguos, tendo como limites territoriais a estreita faixa de terra entre a orla e a citada avenida e as respectivas zonas de influência em direção à Avenida dos Holandeses. A proposta metodológica da pesquisa se consolida através do desenvolvimento dos procedimentos comuns em pesquisas envolvendo unidades espaciais.

A estrutura do trabalho compreende sete capítulos conforme descrito a seguir. No capítulo 1 trata-se da introdução ao tema de estudo, contextualizando a problemática da pesquisa; no capítulo 2, discorremos sobre a metodologia adotada aplicando a proposta metodológica ao objeto de estudo; no capítulo 3 se inserem a revisão da literatura e a base teórico-conceitual, destacando-se as variáveis associadas a propostas de investigação consoante os objetivos propostos; no capítulo 4 discorre-se sobre as principais características da área pesquisada, pontuando o histórico, os aspectos naturais, sociais e culturais; no capítulo 5 são contemplados o espaço urbano e a situação da área-objeto deste trabalho; no capítulo 6 são apresentadas as considerações acerca da percepção ambiental dos usuários bem como as relações sociais destes com o ambiente natural e construído, e, no capítulo 7 são apresentadas as conclusões e sugestões derivadas do estudo, na perspectiva de investigações futuras no campo do planejamento urbano e da percepção ambiental.

O estudo realizado pode contribuir com subsídios acerca do planejamento urbano em áreas costeiras, correlacionando o papel da percepção do ambiente como instrumento auxiliar do planejamento e ordenamento do solo urbano, pela compreensão da dinâmica da paisagem da “Avenida Litorânea”, em face da expansão do tecido urbano local.

2 METODOLOGIA

As pesquisas envolvendo a temática socioambiental implicam atividades de gabinete e de campo, com as especificidades metodológicas inerentes a cada caso. O estudo da configuração do espaço urbano da Avenida Litorânea, para a compreensão das relações sociais inerentes a sua produção, implicam o entendimento das experiências multivariadas, caracterizadas pelas múltiplas dimensões observadas no processo da avaliação deste espaço.

Para a realização do estudo proposto, foram utilizados métodos e técnicas capazes de contemplar a abordagem do espaço urbano e a percepção do ambiente através do estudo de caso realizado na área da pesquisa, envolvendo atividades de gabinete e de campo, com emprego de técnicas qualitativas e quantitativas.

No desenvolvimento da pesquisa, as atividades de gabinete foram orientadas com base no método dedutivo (GUERRA e GUERRA, 1997) no que se refere à consolidação do referencial teórico, revisão bibliográfica, representação, interpretação, análise dos dados e informações e elaboração do texto.

O método indutivo foi adotado no desenvolvimento das atividades de campo, com fundamento na observação dos elementos naturais e humanos da paisagem estudada, de modo subjacente à pesquisa qualitativa de caráter fenomenológico. Ao abordar a pesquisa qualitativa, Neves (1996, p. 1) a considera:

um conjunto de diferentes técnicas interpretativas que visam a descrever e a decodificar os componentes de um sistema complexo de significados. Tendo por objetivo traduzir e expressar o sentido dos fenômenos do mundo social.

Com a pesquisa qualitativa buscou-se a compreensão do processo de urbanização do local, mediante a utilização de instrumentos de coleta de dados em detrimento de regras ou visões holísticas, já que segue num viés de analogias, interpretações e descrições. Por se tratar dos estudos do espaço urbano, resultado da produção humana e por ser a percepção ambiental instrumento de fundamental importância no estudo das relações de ordem estrutural, econômica, social e cultural, foi adotada como base metodológica a abordagem de cunho fenomenológico, como bem explica Christofolletti (2000, p. 22):

A fenomenologia preocupa-se em analisar os aspectos essenciais dos objetos da consciência, através da supressão de todos os preconceitos que um indivíduo possa ter sobre a natureza dos objetos, como os provenientes das perspectivas científicas, naturalistas e do senso comum. Preocupando-se em verificar a apreensão das essências, pela percepção e intuição das pessoas, a fenomenologia utiliza como fundamental a experiência vivida e adquirida pelo indivíduo.

No tocante à percepção ambiental, optou-se pela aplicação de questionário, observação, interpretação e explicação de fenômenos de caráter local e regional (TUAN, 1980). Considerando a diversidade de situações inerentes à pesquisa realizada e no intuito de atingir os objetivos propostos, foram desenvolvidos os procedimentos metodológicos relacionados a seguir:

- Pesquisa bibliográfica e levantamento de dados, constando de levantamento e análise da bibliografia relacionada com o tema e a área-objeto do estudo, contemplando: artigos, livros, textos, revistas, monografias, dissertações e tese, bem como a seleção de autores que pudessem subsidiar o estudo, com o propósito de contemplar um embasamento teórico mais consistente e corroborar significativamente com as conclusões inferidas na finalização deste trabalho;

- Levantamento e aquisição de materiais cartográficos dentre os quais: cartas, mapas e documentos de sensores remotos como imagens de satélite, radar e fotografias aéreas e digitais, bem como projetos gráficos em forma digital ou impressos. Tais documentos possibilitaram melhor compreensão do objeto de estudo, uma vez que a obtenção de dados para a pesquisa foi conseguida, a luz de fontes gráficas do projeto de urbanização da 'Avenida Litorânea' desde sua implantação;

- Elaboração de questionários para a obtenção de dados que possibilitassem uma abordagem mais detalhada do universo da pesquisa. A temática-foco do questionário recaiu na percepção da paisagem urbana da Avenida Litorânea e os usos cotidianos;

- Pesquisa de campo constando de: a) observação direta da paisagem realizada, no período de maio a setembro de 2012, em dias e horários distintos em face da dinâmica local e entorno. Nesta etapa de observação optou-se por dias úteis, finais de semana e feriados devido a grande quantidade de indivíduos procurarem o local para atividades diversas.

Durante a fase de observação do local, foram considerados os principais elementos da relação espaço urbano e percepção do ambiente para apreensão de aspectos peculiares deste espaço. Procedeu-se o registro fotográfico cujas imagens tornam a representação mais precisa, ao considerar valores, desejos e perspectivas do homem com o meio natural, estabelecendo a relação entre a imagem e a realidade dos aspectos identificados como representativos para o desenvolvimento da análise. As imagens foram fundamentais na identificação e compreensão das informações apreendidas na pesquisa bibliográfica e de campo.

Em todo o perímetro da via, as atividades humanas mais representativas foram catalogadas e distribuídas em categorias de análise, a saber: lazer, contemplação, trabalho, turismo, prática de esportes, negócios e uso da via alça de escape do trânsito caótico da cidade. Vale ressaltar que, para abranger maior universo de informações dos fenômenos na área, necessitou-se verificar como os indivíduos interagem com o ambiente durante o período noturno, uma vez que no local a procura por lazer noturno é considerável. A coleta de informações foi feita durante dois meses da seguinte forma:

a1) Em dias úteis, era necessário verificar o movimento e quantidade de indivíduos que procuravam o local para as atividades catalogadas na pesquisa. Foram observadas em dias alternados, segundas feiras, quintas feiras e sextas feiras, nos horários compreendidos no intervalo de tempo das 09 h a 12 h, 15h as 18 h e no horário noturno nos horários das 20 h às 24 h.

a2) Nos finais de semana e feriados, a coleta de dados obedeceu aos horários aplicados nos dias úteis, devido serem os mais procurados. Convém lembrar que, de acordo com as preferências dos grupos de indivíduos, em alguns horários a concentração de atividades é maior em detrimento de outros, devido à dinâmica do local.

a3) Na observação dos fenômenos espaciais, o entorno foi considerado um ponto importante na relação indivíduo-meio, uma vez que a catalogação dos usuários permanentes, antigos moradores, donos de bares mais antigos, hotéis, pousadas e restaurantes que fazem limites com a via de circulação, são elementos-chave para coleta de informações precisas e complementares para a análise posterior das amostras.

b) Aplicação de questionário. Considerando o universo da pesquisa, foi aplicado um questionário semiestruturado a uma amostra de 100 indivíduos compreendendo as pessoas que utilizam a área de estudo para atividades de trabalho, lazer e contemplação, prática de esportes, turismo e como via de circulação, incluindo-se os moradores do entorno. Em face da dificuldade de definição dos quantitativos de cada categoria amostrada, devido a extensão da área pesquisada e a mobilidade dos indivíduos que utilizam aquele espaço, optou-se pela procura dos informantes-chave, entendidos como os indivíduos mais antigos de cada categoria.

Os indivíduos amostrados foram agrupados da seguinte forma:

b.1) Para obtenção de dados relacionados aos usuários transeuntes, os que utilizam o local para atividades temporárias, como esportes, lazer e contemplação, foram utilizados trinta questionários;

b.2) Para os usuários permanentes como donos de bares e moradores da área, utilizou-se os informantes-chaves mais antigos com o propósito de obter respostas mais concretas sobre o espaço pesquisado, totalizando vinte e cinco questionários aplicados;

b.3) Na investigação dos que utilizam o local para atividades laborais, foram aplicados trinta questionários distribuídos em bares, restaurantes, hotéis e outras categorias comerciais como vendedores ambulantes que utilizam o espaço como trabalho;

b.4) Na obtenção de informações relativas aos usuários que utilizam a avenida apenas como via de circulação, as aplicações ocorreram em quinze questionários para captação de situações do cotidiano observadas por estes informantes;

Ressalta-se que a aplicação do questionário ocorreu nos dias úteis, finais de semana e feriados, nos períodos diurno e noturno conforme o cronograma estabelecido durante a fase de observação direta da paisagem urbana do local.

- Tabulação dos dados, obtidos na jornada de campo, que subsidiassem as considerações e argumentos conclusivos do trabalho, a luz da referência bibliográfica, bem como dar encaminhamentos a futuras investigações no campo da investigação do espaço urbano através da percepção do ambiente.

3 ESPAÇO URBANO E PERCEPÇÃO DO AMBIENTE

3.1 A imagem do ambiente: percepção e cognição ambiental

A percepção ambiental vem sendo objeto de estudo em áreas do conhecimento, como: antropologia, biologia, geografia e psicologia, para entender os fatores, mecanismos e processos que motivam as opiniões e atitudes das pessoas em relação ao meio em que vive. O significado originário do termo percepção expressa à apreensão de um determinado objeto real (BERGMAM, 2007).

Segundo Tuan (1980, p. 36), estudos acerca da percepção ambiental são importantes, na medida em que revelam como as pessoas, individual e coletivamente, percebem e analisam o ambiente em que vivem, considerando sua estrutura e dinâmica. A percepção do ambiente pode ser expressa pelos que nele habitam e atuam ou têm ou tiveram algum tipo de relação.

No estudo da percepção ambiental são investigadas as relações da sociedade com o seu espaço vivencial, atuando no processo de cognição do indivíduo de forma que os fatores, mecanismos e processos sejam capazes de explicar a motivação dos sentimentos e atitudes das pessoas sobre as transformações da paisagem. Segundo Machado (1998, p. 2), constitui um processo mental relacionado com o “interesse e da necessidade, estruturamos e organizamos nossa interface com a realidade e o mundo, selecionando as informações percebidas, armazenando-as e conferindo-lhes significado”.

Conforme entendimento de Oliveira (1996, p. 203) a “percepção sempre estará ligada a um campo sensorial e ficará, conseqüentemente, subordinada à presença do objeto, que lhe oferece um conhecimento por conotação imediata”. É conseqüência de um processo em que as características peculiares do indivíduo, da classe ou grupo social influenciam a avaliação do objeto.

A percepção ambiental é inerente a todos os indivíduos. Segundo Oliveira e Machado (1987), é adquirida mediante o contato direto com os objetos do mundo em movimento, em constante transformação, seja pelos processos naturais, seja pelas ações humanas, configurando diferentes organizações de paisagens. Convém registrar que, no caso da análise de fontes secundárias, a percepção decorre de contato indireto.

No âmbito da investigação sistemática, a percepção ambiental consiste em uma representação científica que, segundo Becker (1999, p. 136) é como os mapas que fornecem retratos parciais que são, todavia, adequados a alguma proposta, pois “todos eles surgem em ambientes organizacionais, que restringem o que pode ser feito e definem os objetivos a serem alcançados pelo trabalho”.

Na concepção de Ferrara (1993), entende-se por percepção ambiental a operação que expõe a lógica da linguagem que organiza os signos expressivos dos usos e hábitos de um lugar. Trata-se da explicitação da imagem de um lugar, veiculada nos signos que uma comunidade constrói em torno de si. Nesta perspectiva, é revelada mediante uma leitura semiótica da produção discursiva, artística ou arquitetônica de uma comunidade.

Cognição ambiental é concebida como um processo mediante o qual as pessoas compreendem, estruturam e aprendem sobre seu ambiente e utilizam mapas cognitivos para se orientarem e se deslocarem nos diversos ambientes. A percepção ambiental é entendida como a experiência sensorial direta do ambiente em um dado momento, não sendo considerado um processo passivo de mera recepção e interpretação da estimulação ambiental pelas pessoas. (BASSANI, 2001, p. 52).

Gifford *apud* Zechlinsk (2008) conceitua cognição ambiental como o modo pelo qual as pessoas adquirem, estocam, organizam e memorizam as informações sobre os ambientes, isto é, trata-se da forma inicial de se obter informações, utilizando-se outros sentidos e meios para adquiri-las além da visão. Observa-se assim que a cognição consiste na maneira como as pessoas estruturam, aprendem ou conhecem seu meio, é em outras palavras a categorização da informação.

Na Arquitetura e na Comunicação, a visão holística da percepção ambiental envolve o comportamento humano, como resultante de um processo no qual o ambiente possui papel fundamental. Os projetistas não devem se preocupar só com a construção que se faz, mas com a composição em relação ao ambiente. As pessoas mudam várias vezes de casa ou de trabalho, não se apegando à construção, visto que existe pouca afetividade entre o ser humano e a edificação. Neste caso, a variável de maior importância está na harmonia e na boa convivência com o ambiente (OKAMOTO, 2002).

Aplicada aos estudos dos espaços urbanos, a percepção do ambiente evidencia condições complexas e permeadas de problemas que interferem direta e indiretamente na qualidade de vida de sua população, nas suas dimensões: física,

econômica, social, filosófica, cultural, ética, moral e política, reflexo da consolidação do espaço urbano enquanto facilitador de expansão do capitalismo e de reprodução da vida social, embora motivada pelo consumismo.

O contexto histórico de surgimento das cidades se configura com a ruptura do feudalismo e o aparecimento do sistema capitalista, que converte a terra em mercadoria e contribui para o surgimento de grandes aglomerados urbanos, entendidos como a base para o desenvolvimento do sistema capitalista.

Como referências iniciais importantes para o desenvolvimento desta pesquisa adotam-se os autores Lynch (1981; 1997), Kholtdorf, 1996; Rapoport, 1978 e Oliveira e Machado (1987), no intuito de compreender o processo de formação do espaço e da imagem da área de estudo.

O mundo das imagens se divide em dois domínios. O primeiro é o domínio das imagens como representações visuais: desenhos, pinturas, gravuras, fotografias e as imagens cinematográficas, televisivas, holo e infográficas pertencem a esse domínio. Imagens, nesse sentido, são objetos materiais, signos que representam o nosso meio ambiente visual. O segundo é o domínio imaterial das imagens na nossa mente. Neste domínio, imagens aparecem como visões, fantasias, imaginações, esquemas, modelos ou, em geral, como representações mentais. Ambos os domínios da imagem não existem separados, pois estão inextricavelmente ligados já na sua gênese (SANTAELLA; NÖTH, 1999, p.15).

Na percepção sistemática da evolução da paisagem e melhoria da qualidade do ambiente urbano, alguns elementos interferem no processo de formação da imagem, destacando-se os elementos arquitetônicos e urbanísticos, que de modo análogo são comparados à identidade de uma organização, correspondendo à parte visível, materializada.

A percepção do ambiente (urbano) é muito mais do que verbal. Em uma comunidade existem marcas, objetos, locais específicos que se particularizam por manter um processo relacional circular interativo onde se caracterizam os indivíduos e grupos e ao mesmo tempo são por ele caracterizados (SILVA, 2004, p. 85).

Lynch (1981) que propõe a aplicação de um método para avaliar e perceber, através da imagem coletiva para os habitantes que a habitam. Com a aplicação desta metodologia, o autor reconhece as inter-relações dos valores urbanos que poderão influenciar na imagem que se tem da cidade ou poderão modificar ou remodelar esta imagem a partir das relações culturais e sociais que cada indivíduo estabelece com determinado espaço ou lugar.

Lynch (1997) afirma que a imagem é um produto imediato da experiência passada, recolhido pela memória, é a necessidade de reconhecer o ambiente e o poder de conceber formas tão importantes que mergulham nas raízes mais profundas do passado, gerando uma imagem para o indivíduo de forma satisfatória e prazerosa. Neste sentido, a relação do espaço urbano com seus usuários deve ser analisada na forma como o ambiente construído pode interferir na satisfação ou preferência de seus usuários, uma vez que o espaço possui qualidades físicas que convivem com atributos sociais e culturais devido a sua natureza. Ambientes projetados para determinadas atividades são, às vezes, alterados e transformados para novos usos que influenciam diretamente a percepção do usuário, tanto de maneira simbólica como formal.

É possível perceber que as associações entre os elementos físicos do espaço e seus habitantes implicam a definição de atividades humanas e de significados que advêm de sinais, cores, materiais, formas de paisagem construída (KHOLSDORF, 1996; RAPOPORT, 1978). Segundo estes autores, as associações entre elementos físicos e humanizados do espaço resultam dos significados que advêm de signos e materiais da paisagem natural e construída. Os elementos da morfologia urbana: sítio, edificações e equipamentos complementares possuem evidências capazes de interferir no gosto e na preferência dos usuários de determinados locais, sejam estes destinados a lazer ou não.

Outro aspecto importante é a imagem do ambiente, pois a cada instante este parâmetro pode ser alterado de acordo com olhar do indivíduo, o sentido da audição pode detectar uma determinada paisagem a ser explorada. Neste sentido, a imagem que se tem da cidade é elaborada aos poucos, pois é impossível apreender toda a cidade de uma só vez, destacando-se o tempo como elemento essencial neste processo, além do fato de que os fenômenos observados são produzidos de forma coletiva e de que o sujeito tem afinidades mais estreitas com partes da cidade, das quais produz imagens impregnadas de memórias e significados.

Os elementos norteadores da pesquisa configuram a percepção do ambiente como função psicológica que capacita o indivíduo a converter os estímulos sensoriais em experiência, organizada e coerente, para definir a imagem como uma representação mental que se forma quando o objeto, pessoa ou lugar não faz parte da informação sensorial.

3.2 Espaço urbano e a qualidade visual da paisagem

O espetáculo das cidades pode produzir prazer especial, qualquer que seja a banalidade da visão que elas possam oferecer. Como um produto da arquitetura, a cidade é uma construção em grande escala, um objeto perceptível só através de longa sequência temporal. Nas cidades costeiras, os recém-construídos passeios à beira mar tornam-se opções de espaços para o lazer.

A partir dos anos cinquenta, com a crescente consolidação da base econômica do país, o aumento da classe média devido ao crescimento industrial e comercial, o então modelo urbano é calcado nos princípios modernistas da Carta de Atenas, no uso do automóvel, no consumo e no lazer e num vasto processo de investimentos imobiliários que produziram alterações radicais na configuração urbana de áreas mais antigas que se expandiram dos centros para as periferias, configurando paisagens urbanas diferenciadas.

O termo paisagem vem sendo estudado em muitas disciplinas como arquitetura, geografia, arqueologia, ecologia entre outras, observando um sentido distinto e particular a cada uma das disciplinas. Meinign (1979) *apud* Ribeiro (2007) identifica variadas formas de paisagem como: natureza, “habitat”, artefato, sistema, problema, riqueza, ideologia, história, lugar e estética.

Tuan (1980) *apud* Ribeiro (2007) amplia o conceito de paisagem para “lugar”, demonstrando assim a ideia de pertencimento, de individualidade, de apego a determinados espaços. Neste sentido podemos entender que o elemento paisagem não consiste somente no objeto e tão pouco no sujeito, mas na relação íntima com os dois.

Paulatinamente, a qualidade visual da paisagem passou a ser uma variável de grande valia nas intervenções realizadas em um território, já que a sociedade passou a valorizar sua contribuição para o conhecido “bom viver”. O estudo da paisagem se encontra atrelado ao planejamento regional em diversos países sendo, inclusive, fator determinante na implantação de projetos de engenharia. Seu emprego pode revelar informações intrínsecas ao mapa temático gerado a partir de uma imagem orbital, como o empobrecimento da qualidade visual em consequência de uma obra de engenharia ou do desmatamento. Assim, a valoração da paisagem pode ser considerada um recurso que permite avaliar a qualidade visual ou cênica

de uma área com rapidez e eficácia, quando aliada às técnicas de sensoriamento remoto podendo, ainda, ser viável econômica e tecnicamente, nas questões de planejamento urbano e regional e de uso racional do solo (LANDOVSKY; BATISTA e ARAKI, 2006).

A valoração da paisagem permite analisar a necessidade de conservação de determinadas áreas, bem como promover melhor planejamento para ocupação do território, com menores impactos negativos e maior harmonia das relações do homem com o ambiente (MILANO, 1990; OLIVEIRA, 2003). A valoração da qualidade visual da paisagem urbana pode ser realizada em função dos valores estético e ambiental dos seus elementos ou do seu conjunto (CANTERAS JORDANA, 1992).

Na atualidade, os estudos de planejamento privilegiam, entre outros fatores, a existência dos espaços verdes, a estruturação urbana conforme as zonas de usos no controle do uso e ocupação do solo. Como forma de subsidiar o planejamento, faz-se importante o estudo da qualidade ambiental do espaço urbano tendo em vista que oferece informações significativas para a qualidade de vida da população.

Machado (1997, p. 17) defende que:

Qualidade ambiental é uma expressão de uso corrente, mas de difícil definição; está intimamente ligada à qualidade de vida, pois vida e meio ambiente são inseparáveis, o que não significa que o meio ambiente determina as várias formas e atividades de vida ou que a vida determina o ambiente. Há uma interação e um equilíbrio entre ambos que variam de escala em tempo e lugar.

Por outro lado, Vargas e Ribeiro (2001, p. 17) comentam que:

O conceito de qualidade ambiental urbana (ou de vida urbana) vai além dos conceitos de salubridade, saúde, segurança, bem como das características morfológicas do sítio ou desenho urbano. Incorpora, também, os conceitos de funcionamento da cidade fazendo referência ao desempenho das diversas atividades urbanas e as possibilidades de atendimento aos anseios dos indivíduos que a procuram.

Na visão de Reis (2002), a qualidade visual constitui um aspecto físico-espacial que contribui com a aparência das cidades, além de afetar o bem-estar das pessoas, cujos sentidos são estimulados através da continuidade, variedade e padrões formais existentes nos espaços urbanos, bem como de imagens elaboradas a partir do processo cognitivo do indivíduo.

Nasar, *apud* Rodrigues (2010), assegura que por meio do conhecimento das relações estabelecidas entre a paisagem urbana e as pessoas, é que os arquitetos e urbanistas podem melhor planejar e adequar os cenários às preferências dos usuários sem deixar de considerar a importância disso na melhoria da qualidade de vida.

Para Laurie, *apud* Marenzi e Guerra (2001, p. 1), “a avaliação da qualidade visual da paisagem enfoca geralmente um exercício comparativo, gerando uma tendência subjetiva”. Tal subjetivismo é resultado da própria percepção e visão de mundo do indivíduo, que o permite perceber a paisagem e emitir juízo de valor sobre a mesma. Pires (1999) elenca as seguintes características da qualidade visual da paisagem:

a diversidade, que expressa a variedade paisagística existente num determinado espaço territorial; b) a naturalidade, que é o grau de aproximação das condições atuais verificadas na paisagem com a sua forma natural isenta de atuações humanas; c) a singularidade, que são ocorrências naturais ou antrópicas na paisagem que se tornam ponto de atração visual pelo seu caráter de unicidade, escassez, força, valor tradicional ou interesse histórico; d) as atuações humanas, que são responsáveis pela introdução de estruturas e elementos artificiais; e f) a complexidade topográfica, que é o grau de movimentação ou de irregularidade do relevo.

Ao longo da história, os projetos de intervenção no espaço urbano construído passam pela observação direta das formas arquitetônicas. Com a evolução das cidades, esses elementos vêm sendo adequados às realidades locais que contemplam os atributos do espaço urbano, como os elementos físicos da área e os atributos ambientais que foram inseridos no cotidiano dos usuários.

Através dos estudos sobre a cidade e urbanismo propostos por Lynch (1997), entende-se que as características do meio urbano podem ou não ser modificadas e a relação ambiente-funcionalidade deve refletir uma estética urbana em equilíbrio.

Neste sentido, enfoca-se a necessidade de correlacionar os aspectos do ambiente com a intervenção urbanística na paisagem, identificando como o projeto implantado interferiu no cotidiano da paisagem. As características da área em questão deverão ser analisadas em sua posição diacrônica a partir de dados técnicos e científicos da percepção acerca dos aspectos: espacial, social e cultural da pesquisa.

3.3 Variáveis e atributos da paisagem urbana

A paisagem urbana remete a um espaço visualmente marcado pela presença de edifícios, ruas, casas, praças e demais equipamento que validam tal conceito, de forma que se possa reinventar uma perfeita organização configurando espaços agradáveis de viver, quanto à adaptação, coerência e estética. Bonametti (2000, p. 5), ensina sobre o conceito de paisagem urbana, quando diz que:

é reflexo da relação entre o homem e a natureza, podendo ser interpretada como a tentativa de ordenamento do entorno com base em uma paisagem natural, e de uma cultura, a partir do modo como é projetada e construída, como resultado da observação do ambiente e da experiência individual ou coletiva com relação ao meio.

No estudo em tela, a paisagem se configura como representação da combinação entre a natureza, as técnicas e a cultura dos homens; pelas expressões definidas como processo que permite a evocação de objetos, paisagens e pessoas, independentemente da percepção atual destes. Os elementos cognitivos do indivíduo, por meio dos quais este obtém, armazena e utiliza a informação, aparecem como marcadores das relações do sujeito com o meio.

Com referência a Lynch (1981), pode-se perceber uma preocupação constante com o urbanismo, sobretudo na visualização deste fenômeno na forma de impressões visuais através da percepção da paisagem urbana. Sobre a indagação do “o que faz com que uma cidade seja uma boa cidade”, o autor responde que “pode parecer uma questão sem sentido. As cidades são demasiado complicadas, escapam ao controle e afetam pessoas que, por sua vez, estão sujeitas a demasiadas variações culturais para permitirem uma resposta racional”. No entanto, para entender os aspectos culturais, sociais, políticos e urbanos, é preciso buscar uma relação muito íntima, embora coletiva, com o meio urbano.

Lang *apud* Rodrigues (2010) assume que há dois grupos de variáveis atreladas à percepção e avaliação da paisagem urbana: os atributos formais correspondentes à (estrutura física do objeto, das formas, dos elementos e suas relações) e os atributos simbólicos referentes (ao conteúdo da forma ou seu significado, mais especificamente ao resultado das experiências e valores conquistados na relação entre indivíduo e paisagem urbana).

Depreende-se, assim, que enquanto as variáveis formais tratam da estrutura das formas, os aspectos simbólicos retratam seu significado.

Como destaca Silva (2004, p. 21) as paisagens constituem expressões visuais de “elementos estéticos e simbólicos construídos historicamente e, quando identificados e apropriados, despertam um renovado interesse no lugar visitado e contribuem para estabelecer uma valorização qualitativa”.

A dinâmica urbana de São Luís, outrora baseada no núcleo inicial de expressão portuguesa, evoluiu para uma dinâmica moderna que compõe uma cidade múltipla no sentido socioambiental. O olhar crítico para o ambiente urbano atual evidencia a necessidade de grandes intervenções com vistas à mobilidade e à melhoria da estrutura física da cidade, observando as reais necessidades da população.

Sob esta visão percebe-se, de fato, a imagem urbana da cidade e pode-se questionar como fica o ambiente com as intervenções que foram feitas ao longo dos últimos 20 anos. O entorno nas encostas, deveria ser preservada e garantida a proteção pelo poder público, mas às vezes é ignorado em face da grande expansão imobiliária próxima, que impacta negativamente a paisagem local.

Faz-se necessário avaliar e discutir o contexto para que se tenham intervenções urbanas e políticas de expansão que não interfiram de maneira agressiva e irreversível na paisagem natural do ambiente, de modo que se coloque em prática esse tipo de intervenção, acreditando-se que a prática da percepção ambiental e a concepção da paisagem urbana trazem aspectos relevantes para validar intervenções humanas criativas e inteligentes sobre o meio, a fim de harmonizar as construções com a natureza.

3.4 O espaço social

O espaço social e as implicações oriundas das relações antrópicas com este, compreende um vasto campo de pesquisas em todas as áreas do conhecimento. No tocante a percepção do ambiente, o espaço social vem como o entendimento heterogêneo de situações do cotidiano que nos faz procurar entender a relação homem e ambiente. A percepção deste espaço, compreendido aqui com

uma categoria analítica do ambiente com múltiplas facetas, refere-se ao espaço construído, invisível, o espaço social.

O espaço construído, sob a ótica das formas aparentes e materiais, concebido pelos arquitetos e projetistas, compõe a ocupação dos lugares e territórios. Segundo Santos, (1986): É neste espaço que identificamos as diferentes escalas sejam elas de natureza local, regional, nacional ou de natureza global.

Para Santos, (1986): o conceito de espaço social foi aplicado pela primeira vez na década de 1890, por Émile Durkheim, cuja abordagem de estudo da diferenciação social era inovadora. Em uma análise do espaço social, consistiria, sobretudo em mapear a diversidade dos grupos sociais, a morfologia social, no entanto, as contribuições da fisiologia social nas transformações dos ambientes. O espaço social é entendido como o espaço percebido pelos agentes individuais e coletivos do meio.

É uma espécie de ligamento social que une os indivíduos com as formas materiais, podendo ainda ser o elemento onde são produzidas e construídas as relações de ordem estrutural, econômica, política e cultural dos diversos agrupamentos humanos. O espaço social das cidades é preocupante, há neste espaço algo que nos convida a uma reflexão.

Segundo Pierre Bourdieu (1979), sociólogo francês muito conhecido em seus estudos sobre a sociologia no século XX, observou em sua obra intitulada “Distinção” em 1979, que o espaço social e espaço simbólico, apresentam-se com uma gama de variadas situações cotidiana entre as práticas culturais e a afirmação social. O autor menciona que o espaço social e simbólico não é examinado em si mesmo, antes são vistas sob a ótica da investigação dicotômica em o objetivismo e o subjetivismo. Autores como Baudelaire (2007), Benjamin (2007), Berman (1986), e muitos outros descrevem o espaço social como uma radiografia ou porque não dizer uma topografia humana da sociedade em suas obras.

O espaço humanizado, sendo o homem também produto da natureza, compreende-se que na relação deste com o espaço, há uma inserção tanto do homem através da sua postura, do seu olhar sobre o ambiente, da sua experiência cotidiana, assim o espaço passa ser entendido como elemento objeto da relação sujeito e objeto. Sendo o espaço o objeto, este deve ser decifrado e compreendido

mediante as várias percepções e sensações cognitivas dos indivíduos que compõem o espaço social.

Segundo Santos (1979):

A forma é a estrutura revelada, por isso a forma é o espaço produzido em seu modo de ser estrutural. Então o território, a região e a área são formas criadas ou existentes de espaço, mas que só se revelam ao observador como estruturas.

Como objeto o espaço social é participante da vida dos indivíduos que de alguma forma constroem a relação homem e ambiente, tanto na coletividade como individualmente, mantendo assim a perpetuação das transformações e modificações na estrutura física do ambiente. A dinâmica social do espaço configura-se como elemento que não se pode pegar ou simplesmente conter, mas procurar as representações sociais inseridas nessa dinâmica, a fim de estabelecer conexões com as formas e uso do espaço.

3.5 Planejamento e ordenamento do espaço urbano

As políticas que norteiam o planejamento urbano no Brasil seguem a tendência global, como no aspecto econômico, na medida em que permitem a adequação do espaço urbano à hierarquia polarizada da rede urbano-industrial, que, por sua vez, fortalecem a territorialidade mediante políticas públicas que focalizam ações em determinada localidade. Nesse sentido, são delimitados espaços e ações que interagem com os aspectos socioculturais do local para definir as territorialidades que, na verdade, constituem-se identidades locais promovendo a qualidade do território. Percebe-se, então, a relação intrínseca entre os processos de ordenamento territorial e a constituição das relações sociais no espaço urbano.

Em relação ao Planejamento Urbano no Brasil, foi desenvolvido com base em instrumentos urbanísticos, tendo os Planos Diretores e as Leis de Uso e Ocupação do Solo como representantes mais pragmáticos, que se tornaram “opções” mais que perfeitas para solucionar as mazelas sociais. Contudo, muitos desses planos só tiveram a pretensão de guiar a orientação ao ambiente construído não valorizando as questões sociais (FERRARI JÚNIOR, 2004).

O planejamento urbano não deve ser pensado por uma visão estritamente física que priorize a ordenação do território, sua configuração arquitetônica e seus equipamentos coletivos, mas para proporcionar um ambiente capaz de possibilitar o exercício da cidadania em seus habitantes (BRASIL, 2001).

Planejar o espaço urbano significa remeter ao futuro das cidades, buscando medidas de precaução contra problemas e dificuldades, ou ainda, aproveitar melhor possíveis benefícios (SOUZA e RODRIGUES, 2004). O planejamento pode ser instrumento relevante no processo de desenvolvimento das cidades e diz respeito, acima de tudo, à tomada de decisões e ações públicas no espaço-tempo que, focadas no problema urbano, privilegiam “a promoção do desenvolvimento das cidades” (CARVALHO, 2009).

O Plano Diretor, previsto no Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), consiste numa ferramenta para formulação das políticas públicas de modo a indicar princípios e regras de debate entre os atores sociais que definirão o desenvolvimento do espaço urbano onde atuam. A participação popular deve ser contemplada nas diferentes etapas do planejamento, através de audiências públicas, publicidade e acesso aos documentos de interesse específico. Dessa forma, o Plano Diretor é parte integrante e fundamental do processo de ordenamento do território das cidades. No caso brasileiro, a legislação regula que este instrumento deve ser adotado para cidades com população superior a 20 mil habitantes.

O Estatuto da Cidade, Lei 10.257/01 comenta:

Estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e bem estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental (art. 1^o). A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno funcionamento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana [...] (art. 2^o).

Como instrumento das políticas públicas de planejamento urbano, o plano diretor, tem que abranger pautas que deem condições de benefícios a sociedade de modo geral. Sua proposta deve ser explícita de situações concretas que garanta esta natureza, conforme menciona Falcoski (2000, p. 65):

O Plano Diretor deve ser instrumento de Reforma Urbana; o Plano Diretor deve ter caráter redistributivo: inversão de prioridades dos investimentos públicos e planejamento descentralizado; o Plano Diretor deve ser um instrumento de Gestão Política da cidade: pacto territorial em torno dos direitos e garantias urbanas de planejamento participativo da sociedade organizada.

Duarte (2007) assevera que o Plano Diretor deve ser gerenciado para que suas recomendações e atualizações sejam respeitadas, uma vez que a cidade é um organismo vivo que se altera internamente ao longo do tempo.

Para Castells (2000, p. 356), planejamento urbano é a:

intervenção do político sobre a articulação específica das diferentes instâncias de uma formação social no âmago de uma unidade coletiva de reprodução da força de trabalho, com a finalidade de assegurar sua reprodução ampliada, de regular as contradições não antagônicas, assegurando assim os interesses de classe social no conjunto da formação social e a reorganização do sistema urbano, de forma a garantir a reprodução estrutural do modo de produção dominante.

Souza (2001) afirma que planejar a cidade e seu movimento, mesmo em menor escala, constitui uma prática difícil, pois decorre de questionamentos sobre uma realidade urbana que está em constante processo de transformação. Para Ferrari Júnior (2004), historicamente o papel do planejamento, numa postura puramente urbanística do ambiente construído, priorizou muito mais a organização territorial, as construções arquitetônicas e os equipamentos urbanos do que a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes.

É necessário compreender que o planejamento urbano também implica assegurar ou restabelecer a ordem tendo em vista que se almeja o ordenamento das cidades com base em medidas articuladas capazes de: regulamentar o uso do espaço, melhorar as condições de vida das populações, desenvolver as atividades econômicas e valorizar os recursos e o patrimônio natural e cultural, evitando, causar desequilíbrios naturais e restabelecer a ordem urbana por princípios de justiça e igualdade.

Depreende-se que o planejamento urbano se encontra centrado na organização morfológica das cidades e nas questões urbanísticas atreladas ao crescimento industrial e dos serviços e, conseqüentemente, à concentração urbana. Para Rodrigues (2008) tem por objetivo a cidade ideal, a ocupação harmônica e integrada das áreas urbanas, o progresso, o desenvolvimento das cidades. Raramente dá ênfase à cidade real, à vida da população.

Para a consolidação do planejamento urbano deve haver consenso entre a população afetada por sérios problemas nas suas cidades, cuja solução mais indicada depende da intervenção governamental. Nesse sentido, é fundamental que

haja vontade por parte dos indivíduos para renunciar a alguns de seus direitos de propriedade e de desenvolvimento que desfrutam numa situação de livre mercado para aceitar o princípio de que o uso do solo deve ser centralmente regulado ou controlado pelo poder público.

Para que o planejamento urbano tenha êxito é preciso, além disso, que haja acordo sobre seus objetivos e mecanismos, ou seja, sobre quais são as suas metas e como se equipar para alcançá-las (CLARK, 1985).

Compreende-se que o papel do Estado consiste em mediar os conflitos, estabelecendo o planejamento como solução para os problemas urbanos, até porque este é o instrumento pelo qual o Estado intervém na cidade, de modo a alterar e gerir a cidade pela ótica do que a sociedade considera como necessária e desejável.

Sobre tais questões Ribeiro e Cardoso (2003, p. 96) comentam:

A tarefa de planejar a cidade passa a ser função pública que deve ser compartilhada pelo Estado e pela sociedade – co-responsáveis pela observância dos direitos humanos e pela sustentabilidade dos processos urbanos. A gestão democrática é o método proposto pela própria lei para conduzir a política urbana.

Em qualquer acepção, a proposta de ordenamento das cidades permanece como princípio balizador do planejamento urbano que, para ser alcançado, pressupõe o tratamento de questões relacionadas ao solo urbano. Nessa perspectiva, a política de planejamento urbano é sempre um instrumento público de controle das relações sociais, que se realiza mediante medidas e procedimentos de disciplinamento e regulamentação da ação dos agentes públicos e privados no processo de produção do espaço urbano (CARVALHO, 2009).

Atualmente não é mais suficiente definir o planejamento urbano meramente como uso do solo e a regulamentação de seu desenvolvimento, tendo em vista que ele é parte inerente de uma política urbana que busca regular os processos socioeconômicos e as relações da cidade.

É importante entender os aspectos sociais do espaço como parte que não pode ser dissociada da cidade, além de ser um elemento importante e que deve atuar no processo de concepção do planejamento, formação da imagem e da paisagem urbana que é percebida por seus habitantes e visitantes, de forma agradável e atrativa.

3.6 A ocupação da zona costeira brasileira e o planejamento urbano

Em termos gerais, zona costeira denota o sentido de interface dos meios terrestres, marinhos e atmosféricos. Em termos jurídicos, zona costeira “o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e outra terrestre”, ou ainda como divisão político-administrativa que em suas artificialidades expressam a materialidade efetiva distinta da vigente no meio natural.

Destacam-se, então, como elementos essenciais na delimitação da zona costeira, a divisão político-administrativa tendo o município como espaço de planejamento e de ação política, o uso da terra atuando como fator econômico qualificador dos lugares. No que se refere aos vetores de ocupação, a zona costeira pode ser entendida como zona de usos múltiplos, uma vez que ao longo de sua extensão se observa grande diversidade de formas e de atividades humanas.

Como espaço geográfico, a porção litorânea do território se apresenta com características particulares em diversos aspectos, a saber: territorial, econômico e social. A proximidade com o mar tipifica uma situação ímpar, possibilitando determinados usos como a exploração dos recursos marinhos, circulação de bens e pessoas e uso deste espaço como áreas de lazer e cultura, a atividade turística.

No tocante a biodiversidade, a zona costeira engloba grandes potencialidades aturais de alta relevância ecológica, que fomentam expressivo processo de ocupação do litoral brasileiro. Segundo Moraes (1999), dois terços da humanidade habitam nas zonas costeiras como bem enfatiza, sendo possível identificar que a maior parte das metrópoles contemporâneas se localiza à beira-mar, concentrando grande parte das atividades humanas, dentre as quais a industrial.

A ocupação e expansão urbana na zona costeira no Brasil originaram-se primeiramente no litoral com a colonização e formação do país. Vale ressaltar que em linha de tempo, essa ocupação ocorreu pontualmente nas regiões do Recôncavo baiano, tendo por epicentro Salvador, o nordeste oriental, com as cidades de Olinda e Recife, em menor grau no litoral paulista, nas cidades de Santos e São Vicente e na porção carioca com destaque para a cidade do Rio de Janeiro.

Moraes (1999) afirma que, no século XIX, as cinco maiores cidades brasileiras eram Rio de Janeiro, Salvador, Recife, São Luís e São Paulo. No início do século XX, a cidade de São Luís não figurava mais entre as cinco mais importantes do país, por causa da crise que se abateu sobre a lavoura algodoeira, tendo sido suplantada pela cidade de Fortaleza que também disputava a polaridade com Recife.

O território brasileiro apresenta uma estrutura de eixos definidos de ocupação nos quais a consolidação do povoamento do território, propiciada pela topografia e pela hidrografia da costa e motivada por suas potencialidades contribuíram para o crescimento urbano. Vale comentar que os movimentos migratórios oriundos de áreas do interior do continente atraíram um contingente populacional que surge como um dos responsáveis pela ocupação desordenada da zona costeira.

Na divisão geopolítica do Estado brasileiro, dentre as vinte e seis regiões metropolitanas, quatorze estão localizadas em regiões costeiras, apresentando vastas extensões de terras ocupadas com expressiva densidade populacional e outras tantas sob a proteção da legislação ambiental. No entanto, é necessário reconhecer que isto não implica dizer que todo o litoral esteja plenamente ocupado, pois existem porções litorâneas com povoamento rarefeito.

Nesse cenário se observa que o processo de ocupação da zona costeira do Brasil, em toda sua extensão territorial, predomina a lógica de mercado de propriedade de terra, submetidos geralmente à especulação imobiliária do solo urbano. A valorização dos espaços urbanos, a contribuição dos investimentos na economia, principalmente no setor da construção civil, e ações de planejamento estatal, contribuiu para o surgimento de aglomerações cada vez mais urbanas e densas em algumas regiões litorâneas.

A dinâmica que caracteriza a expansão urbana das cidades construídas na zona costeira do Brasil se expressa notadamente nas capitais mais antigas dos estados e respectivas áreas de influência, com características de alta densidade demográfica como no caso do litoral do extremo sul do país ou, às vezes, em cidades esparsas da porção setentrional, não sendo muito evidente nas zonas de densidade muito baixa.

No que se refere ao ordenamento e uso do solo urbano na zona costeira, como um dos instrumentos das políticas públicas para planejamento urbano em face do crescimento das cidades costeiras, entende-se que o planejamento estatal brasileiro, nos anos sessenta e setenta, fora sinalizado com situações que na atualidade são questionadas. Segundo Moraes (1999), tomava-se claramente aquela visão colonial de que o território brasileiro era um espaço a ser conquistado a qualquer custo, e que o patrimônio natural era infinito.

No cenário atual, o centralismo autoritário do poder executivo, sob a ótica do desenvolvimento econômico conseguido a qualquer custo, vem sendo substituído por uma maior preocupação dos agentes sociais, notadamente com os cenários socioambientais mais críticos, particularmente por força da carta constitucional de 1988 e das legislações subsequentes, alavancadas pelo movimento ambientalista global.

Nota-se que, em face deste cenário, o avanço dos processos de modificação da configuração espacial das zonas costeiras torna-se acelerado, notadamente nas duas últimas décadas mencionadas, e que as intervenções estatais produzidas nestas áreas foram conduzidas sem nenhuma preocupação com os impactos ambientais e sociais ocasionados.

Este fator, segundo Moraes (1999), torna o Estado um dos principais agentes de intervenção nos espaços litorâneos, um agente cuja ação cria atrativos locais ao mesmo tempo em que se dilapida o patrimônio natural e cultural existente. Outro fator preponderante a mencionar é a atividade turística crescente nas áreas litorâneas, onde a preocupação estatal é fornecer o suporte para este setor com a implantação de planejamento e construção de infraestruturas e investimentos necessários para qualificar do espaço litorâneo como atrativo de demanda nacional e internacional.

As transformações fisiográficas nas regiões costeiras, os impactos ocasionados oriundos destas, às vezes irreversíveis, se refletem na qualidade ambiental dos municípios integrados por áreas de maré. A necessidade de reflexão a respeito dos padrões de ocupação da costa brasileira, no tocante ao desenvolvimento urbano das cidades, ressalta a importância cada vez maior de planejamentos urbanos embasados em técnicas eficazes que visem a melhor qualidade de vida de seus moradores.

4 AVENIDA LITORÂNEA: Localização e caracterização

4.1 Localização e situação

A área em estudo (Figura 01) corresponde a um segmento da zona costeira emersa ao norte da cidade de São Luís, capital do estado do Maranhão, que faz parte da região Nordeste do Brasil, na área denominada Nordeste Ocidental, constituindo uma estreita faixa de terras localizada entre as coordenadas de geográficas: 02°24'10" e 02°46'37" de latitude de Sul e 44°22'39" e 44°22'39" de longitude Oeste, com área total de aproximadamente 831,7Km² (ARAÚJO et al, 2009). Está situada na Mesorregião Norte Maranhense, integrando a Microrregião da Aglomeração Urbana de São Luís, na parte central do Golfão Maranhense.



Figura 01: Vista área da “Avenida Litorânea”

Fonte: Adaptação do Google, 2011.

LEGENDA:



- Avenida Governador Edson Lobão – “Avenida Litorânea”



- Obras de prolongamento da “Avenida Litorânea”

4.2 Aspectos físicos

Do ponto de vista geográfico, a área de estudo limita-se ao norte com a baía de São Marcos e ao sul, com as áreas tabulares e subtabulares do setor norte do município de São Luís, a leste com a praia do Olho d'Água e a oeste com a ponta do Farol. Possui amplitude topográfica entre 20 e 30 metros.

A geologia da área costeira norte do município de São Luís corresponde a uma porção da superfície da bacia sedimentar costeira de São Luís, de idade Cretácea, constituída de rochas sedimentares com afloramentos das formações:

- Itapecuru, constituída de arenitos finos arenitos vermelhos, finos a médios, caulíníficos com estratificação cruzada, siltitos, calcarenitos e siltitos micáceos, folhelhos vermelhos, coesos, de estratificação plano-paralela, intercalados com bancos tabulares a lenticulares de calcário;

- Série Barreiras, assentados sobre a formação Itapecuru, constituídos de clásticos, mal selecionados, variando de siltitos a conglomerados com coloração entre róseo-vermelho e tons de amarelo a ocre, predominantes na ilha do Maranhão, podendo ser observados nas colinas, falésias, encostas e topo dos tabuleiros e;

- Açuí, composta por sedimentos quaternários areno-argilosos inconsolidados, argilosos não adensados e de mangue, preenche as áreas de topografias mais baixas, praias e dunas móveis (RODRIGUES *et al.*, 1994).

Do ponto de vista geomorfológico, a área analisada situa-se no Golfão Maranhense, maior reentrância costeira do estado do Maranhão, caracterizado por ser um grande e complexo sistema estuarino, de idade Pleistocênica (AB´SABER, 1960). É caracterizada por formações recentes de aluviões sob a forma de praias e dunas resultantes da acumulação de sedimentos arenosos condicionados pelos ventos dominantes de nordeste, além de áreas tabulares.

Para Viana (2002, p. 18), a área de estudo está inserida em uma região de padrão climático do tipo Aw, segundo a classificação climática de Köppen, sofrendo pequenas transformações derivando do subtipo Aw', quente e úmido com dois períodos distintos um chuvoso, de janeiro a junho, e outro seco, de julho a dezembro. O índice pluviométrico atinge cerca de 2.000 mm/ano. Durante o período seco as médias térmicas variam entre 25.5°C e 28.6° C, apresentando máximas

absolutas de 34° C e mínimas absolutas de 20° C, as amplitudes térmicas diárias ao longo do tempo variam em torno de 7° C e 8° C.

Como resultantes de alterações da litologia sedimentar dominante, dentre os solos de São Luís se destacam as areias quartzosas seguidas dos Latossolos e o Podzólico, com as variedades: Amarelo e Vermelho Escuro e (FEITOSA; TROVÃO, 2006, p. 86). De acordo com Pereira (2006, p. 72) quanto à tipologia do solo, considera-se a presença de podzólico vermelho-amarelo concrecionário e areia quartzosa distrófica.

Sob o aspecto da hidrografia, São Luís apresenta boa disponibilidade de recursos hídricos devido à localização geográfica privilegiada, próxima à linha do Equador, com influência direta da Amazônia, além da composição de florestas e rios, o limite ao norte com o Oceano Atlântico através do extenso litoral, fatores responsáveis pelos elevados índices pluviométricos da capital.

A hidrografia se configura pelo conjunto de rios com drenagem exorréica. São Luís, além de banhada pelas águas do Oceano Atlântico, através da baía de São Marcos, tem importantes cursos fluviais nas bacias dos rios: Anil, Bacanga, Tibiri, Paciência, Maracanã, Calhau, Pimenta, Coqueiro e Cachorros. São rios de pequeno porte destacando-se o Anil com 13,8 km de extensão, e o rio Bacanga com nascente localizada na região do Maracanã, percorrendo 22 km até sua foz, na Baía de São Marcos.

Segundo Farias Filho e Carvalho Neta (2006, p. 22), a cobertura vegetal de São Luís varia de acordo com as características do relevo, a proximidade dos cursos d'água e o grau de alteração antrópica que, em alguns trechos, provoca a predominância de determinadas feições e espécies. Manguezais, Restingas, Babaçuais, Florestas Secundárias (Capoeiras), Matas de Várzeas e Matas de Galeria são as principais tipologias vegetais da ilha do Maranhão.

A vegetação da área se encontra muito alterada pelas intervenções humanas para a ocupação urbana. Em sua maior parte é litorânea, com a presença de formações pioneiras nas dunas e paleodunas (OLIVEIRA e REBELO, 1999). As formações pioneiras representam a primeira fase do estágio sucessório de uma região ecológica. Em São Luís, essas feições estão representadas por áreas de influência marinha tais como dunas e restingas e áreas de influência estuarina como os manguezais e ecossistemas associados tais como apicuns e marismas.

Nas dunas predomina a vegetação rasteira, domínio de salsa da praia (*Ipomoea pés-caprae*), feijão da praia (*Cavalia rósea*), murici (*Byrsonima sericea*), gramíneas (*Panicum racemosum*), etc. As restingas constituem uma área de proteção contra ação erosiva do mar.

4.3 Aspectos humanos

4.3.1 Histórico

A urbanização do centro de São Luís surge a partir de modelo lusitano de ocupação, com o primeiro traçado determinado pela Coroa Portuguesa, no período da União Ibérica. Este modelo se manteve até a segunda metade do século XX quando a administração da cidade desenvolveu novo conceito de traçado urbano. Até este período, a urbanização da cidade se expandiu de forma espontânea, muitas vezes caótica, confinada ao divisor de águas dos rios Anil e Bacanga, sendo ocupadas as áreas da Jordoa, Monte Castelo (Areal), Liberdade, João Paulo, Fátima (Cavaco) e adjacências.

No ano de 1967 foi construída a Avenida Marechal Castelo Branco para dar fluxo ao trânsito possibilitado pela construção da ponte Governador José Sarney, inaugurada em 1969, que viabilizou o acesso ao São Francisco, Ponta D'areia e Renascença e Calhau ao Olho d'Água possibilitando o desenvolvimento urbano em direção à orla norte do município, fato que tornou atrativas ao crescimento do tecido urbano e à especulação imobiliária as áreas do São Francisco, Ponta D'areia e Renascença e Calhau.

Tais áreas foram beneficiadas pela implantação da malha viária, acompanhadas pelo processo de supervalorização do espaço urbano em direção à faixa costeira do norte da cidade, afetando o equilíbrio da paisagem natural pela destruição da fauna e flora local além da degradação dos ambientes naturais como manguezais e dunas (SANTOS, 2006).

Em decorrência disso, as praias da Ponta da Areia, São Marcos (Marcela), Calhau e Caolho (Jaguarema), passaram a ser frequentadas pela população, como

uma nova opção de visitação e lazer já que se configuram como espaços públicos e livres com disponibilidade de acesso e diversão ao alcance de todos.

Na década de 1980, o governo estadual desenvolveu um projeto urbanístico na orla do município de São Luís, com a construção da “Avenida Litorânea” gerando novas perspectivas de desenvolvimento para a o local. Importante mencionar que em 28 de setembro de 1983, foi inaugurada a Praça da Sereia, na praia da Ponta da Areia com 2.300 m² de área construída, munida de com quiosques para venda de cocos, equipamentos para realização de atividade física, estacionamentos, iluminação pública, canteiro e asfalto, (SANTOS, 2006).

Segundo (SANTOS, 2006), Em 1984, o paisagista Burle Marx realizou um estudo do projeto da Avenida Litorânea, que previa uma passagem por baixo da fenda central da ponte do São Francisco e seria estendido até a praia do Calhau. Porém, tal projeto não foi executado e a Avenida Litorânea só foi construída em 1993, que dividia a obra em três etapas de execução do projeto de urbanização, além de inserir as praias de São Marcos, Calhau, Caolho e Avenida Maestro João Nunes, até atingir a Avenida Castelo Branco, no São Francisco.

Com a Urbanização da Avenida dos Holandeses, em 1990, foi implantado o sistema de transporte coletivo com acesso às praias através das rotatórias e vias de penetração interligando-as até próximo às praias.

A primeira etapa correspondia ao processo de terraplanagem da área e asfaltamento dos trechos da praia do Caolho, passando pela praia do Calhau até atingir a praia de São Marcos, totalizando uma distância de orla marítima, por volta de 5,5 km de extensão.

A segunda etapa abrangeu da Ponta da Areia ao bairro do São Francisco, utilizando-se da mesma infraestrutura utilizada na etapa anterior.

A última etapa se iniciou na via de acesso compreendida entre as pontes do São Francisco e Bandeira Tribuzzi, repetindo a mesma sequência da infraestrutura da primeira fase onde foram previstos a construção de 11 km de avenidas e inclusão da construção das comportas da Lagoa da Jansen, com os serviços de terraplanagem, base e asfaltamento (SANTOS, 2006).

Este projeto fez parte da urbanização da orla marítima de São Luís e seu objetivo foi dotar este trecho da Avenida Litorânea com infraestrutura capaz de promover o desenvolvimento turístico de São Luís.

O projeto original previa um calçadão revestido em pedras de padrão português, cicloviás, iluminação pública, sendo que foi necessário construir três pontes sobre o Rio Calhau para viabilizar a passagem de pedestres com inteira independência da pista de rolamento que compõe a Avenida Litorânea.

Conforme (Santos, 206 p. 53): o plano urbanístico não contemplou nenhum desenho de acessibilidade em suas propostas. O projeto arquitetônico foi elaborado pela empresa DEURB, Harry Roitman e Reinaldo Marques – Arquitetos Associados e a inauguração deste espaço público ainda no ano de 1993.

Em 1995, a Prefeitura Municipal de São Luís implantou o primeiro projeto de barracas padronizadas na Avenida Litorânea, oportunizando maior conforto aos usuários daquele espaço ao longo das praias do Calhau, Caolho e São Marcos.

As barracas (Figura 02) idealizadas no projeto de urbanização da Avenida Litorânea apresentavam forma circular, confeccionadas em madeira de lei, cobertas com palha de buriti, e estavam colocadas diretamente sobre a areia das praias, muito próximas uma das outras, acarretando problemas como o aumento da poluição sonora, acúmulo de lixo, a proliferação de ratos e moscas, além da improvisação de alguns banheiros, instalação de palcos para apresentação de atrações musicais, inviabilizando o uso adequado do ambiente (SANTOS, 2006).

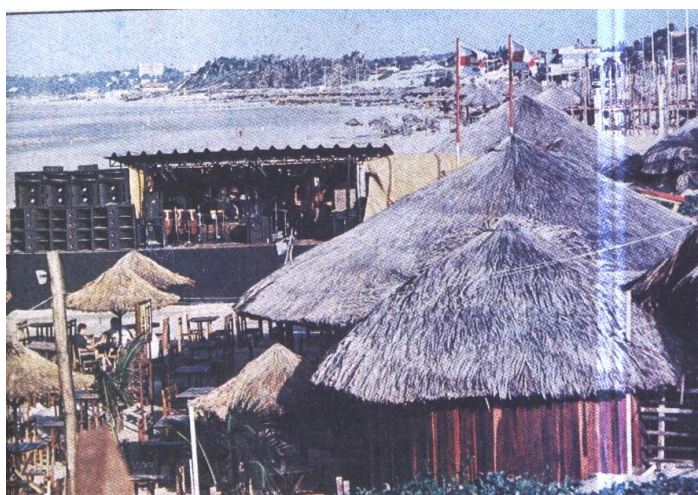


Figura 02: Barracas da “Avenida Litorânea”

Fonte: Santos, 206 p. 54

Na execução do projeto inicial não foi contemplada a construção da rede de esgotamento sanitário, benefício construído pelo Governo do Estado somente no

ano 2000, quando foi possibilitada a implantação da reforma do projeto urbanístico com a inserção de novas barracas que configuram a paisagem atual (SANTOS, 2006).

De julho a dezembro de 2001, novas melhorias na infraestrutura da Avenida Litorânea, em que propunha a melhoria da urbanização do calçadão do lado da praia, a construção de barracas com implantação de um novo projeto que teria a finalidade de modernizar e compatibilizar o padrão exigido pela atual fase da avenida, devido os protótipos existentes encontrarem-se em adiantado estado de deterioração, causando uma má impressão aos visitantes e os usuários locais.

Segundo (Santos, 2006 p. 60): a concepção do projeto arquitetônico apresentado aos barraqueiros não foi aprovada devido os mesmos terem achado a área construída com proporções muito pequenas e também a quantidade de barracas terem sido julgadas insuficientes para atender o número de barraqueiros existentes na “Avenida Litorânea”. Em função desses fatos, a implantação foi paralisada e a obra sofreu um atraso de dois anos, só tendo recommençado no governo posterior contendo a mesma infraestrutura que seria colocada na primeira fase, porém em quantidades e padrões diferenciados.

Em 2004, foi concluído um acordo que viabilizaria a construção das atuais barracas e a conseqüente demolição das antigas. Atualmente, são todas confeccionadas em madeira de lei e tratadas com verniz marítimo, com cobertura de palha de buriti. O modelo é de uma estrutura poligonal de cinco lados, com abertura frontal, abrigando duas unidades conjugadas com piso em tábuas corridas assentadas sobre pilotis confeccionados em madeira de lei tratada com material anti-infiltração e enterrados na areia pelo processo de bate-estacas. As barracas possuem área de convivência, balcão de atendimento, cozinha, depósito, e banheiro masculino e feminino em condições precárias de acessibilidade.

A construção das barracas foi contemplada com sistema de esgoto público, instalação elétrica, hidráulica, caixa d'água, instalação sanitária interligada à rede de esgoto e um chuveiro público de quatro saídas para banho ao ar livre.

O calçadão ganhou nova paginação com textura em faixas de concreto lonado, algumas rampas para acessibilidade, porém em desacordo com a NBR 9050/94, a qual define padrões e critérios balizadores no tocante à execução de novas obras ou adequação de espaços já existentes, com demarcação da

quilometragem no piso para orientação dos praticantes de caminhadas, posto de observação do Corpo de Bombeiros para melhoria da segurança dos banhistas, área para viatura da Polícia Militar, implantação do serviço de guarda municipal para segurança dos usuários das praias e do serviço de manutenção da orla.

Os serviços de guarda e de manutenção foram extintos junto com a Gerência de Desenvolvimento Metropolitano, criados pelo governo do Estado na época. O canteiro central da Avenida foi revestido com pedra portuguesa em toda sua extensão, e foram feitas melhorias no paisagismo com a colocação de coqueiros isolados, o que não contribuiu para melhorar o sombreamento esperado para a Avenida Litorânea.

Seria oportuno trabalhar um modelo de paisagismo com espécies que oferecessem melhor sombreamento para atenuar os rigores do clima local em sintonia com o aproveitamento da vegetação costeira nativa como a salsa, que tem a função de conter o avanço da areia da praia em direção ao calçadão e consequentemente à pista de rolamento.

No estudo do espaço urbano através da percepção do ambiente, um dos aspectos imprescindíveis para o entendimento da articulação deste espaço com os elementos naturais do ambiente é a ação contínua dos indivíduos na modelagem do espaço.

No estudo de caso da “Avenida Litorânea” em São Luís do Maranhão, os fatores humanos servem como norteadores do estudo proposto para a área em questão, uma vez que não se podem desconsiderar as relações sociais dos usuários e frequentadores com o espaço urbano, pois necessariamente o entendimento do lugar ou da paisagem, bem como o entendimento do ambiente é produto dessas relações que são construídas à medida que se procura elencar como o indivíduo forma e concebe a imagem do ambiente.

No tocante aos usuários, constam-se diversos grupos de frequentadores da área estudada, que utilizam o local para as atividades de lazer, contemplação ou trabalho. O nível ou poder aquisitivo, de certa forma, possibilita diversos usos do local, observando naturalmente que as relações com o lugar também mudam de acordo com o poder aquisitivo do usuário. Neste sentido vale ressaltar que em sua grande maioria os frequentadores utilizam a orla para proveito de lazer principalmente no que se refere ao uso da praia.

No local a predominância de bares atrai grande número de pessoas oriundas dos bairros de periferia e de áreas nobres da cidade. No sentido bairro Ponta D'areia – Caolho, logo no início se evidencia o perfil dos usuários que são frequentadores dos bares noturnos ou no fim de tarde, principalmente nos finais de semana. Presencia-se também neste trecho um grande número de famílias a procura de restaurante com comidas típicas da região.

No trecho intermédio da avenida observa-se que os frequentadores são, na grande maioria, usuários de bares e que muito também procuram as praias para prática de banhos ou esportes. O uso da ciclovia é constante em todo o perímetro da via para prática de caminhadas ou corridas de forma individual ou coletiva. Esta prática tem atraído muitos frequentadores e adeptos desta modalidade de exercícios físicos, o que torna a avenida um ponto de referência na cidade no que diz respeito a esta modalidade de esporte.

Na faixa que compreende o parque infantil até o final da avenida, observa-se a predominância de indivíduos dos mais diferentes níveis de cultura, tanto na praia como no passeio público, bares e restaurantes. No âmbito das relações sociais e culturais da “Avenida Litorânea” o elemento humano individual e o coletivo fornecem os elementos necessários para futuras intervenções urbanas satisfatórias na região.

Os aspectos humanos relevantes para esta pesquisa devem ser entendidos de forma a compor uma radiografia social da área, fazendo-se necessário relacionar não somente estes elementos, mais, sobretudo os fatores físicos e ambientais nesse contexto. Neste sentido vale comentar que geralmente o usuário que procura a “Avenida Litorânea” como forma de entretenimento, tem este espaço como referência de lazer e cultura na cidade.

No tocante ao serviço de transportes por parte dos usuários do local, evidencia-se que muitos não possuem veículos automotivos, utilizando somente o transporte coletivo que atende ao local. Este aspecto econômico, de certa forma, segrega modestamente as relações sociais do ambiente com o espaço urbano, não somente pelo uso do transporte coletivo, mas por se constatar que em um mesmo ambiente pode haver vários subambientes que são conectados, mas que existem de forma distinta.

5 AVENIDA LITORÂNEA: Realidades e perspectivas

5.1 Legislação urbanística de São Luís e Avenida Litorânea

Os primeiros planos urbanísticos de caráter moderno surgiram no Brasil, em função da explosão demográfica e dos problemas urbanos decorrente do funcionamento das cidades no final do século XIX, com o objetivo central de garantir a realização dos fluxos de garantia. No final deste século, as grandes de saneamento e infraestrutura das cidades portuárias, produzindo no país um urbanismo sanitaria, sendo este um dos principais motivadores das mudanças e planejamentos das cidades litorâneas.

Em São Luís, as primeiras tentativas de implantação de uma legislação urbanística com tipologia e estratégias de planejamento diferente do traçado original português, só vieram a acontecer de fato com a necessidade de expansão urbana da cidade. Em fins dos anos cinquenta, com a problemática urbana da capital maranhense, com a falta de espaços que atendessem boa parte da população local, o governo local respondia as necessidades de expansão urbana da cidade com o Plano de Expansão da Cidade de São Luís, desenvolvido pelo engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita, 1958 na época Diretor Geral do Departamento de Estradas de Rodagens do Estado do Maranhão.

Segundo Lacroix (2012, p. 532):

a parte central de São Luís estar limitada. Nestas condições, ou a cidade cresce no sentido vertical ou se expande pelas áreas compreendidas entre o Rio Anil e o mar e o rio Bacanga e a baía de São Marcos. (...) O problema das áreas de São Luís será, pois facilmente resolvido com construção de pontes sobre os rios Anil e Bacanga.

Na ocasião o plano também previa a construção de rodovias que ligassem o a capital com o município de São José de Ribamar, porto do Itaqui, Maracanã, a construção de uma avenida contorno e uma Avenida Litorânea interligando os pontos mais distantes da cidade entre si, contribuindo para que a expansão urbana da cidade adentrasse e áreas não muito densas.

O plano previa também que durante o processo de transformação do tecido urbano na cidade, houvesse a construção de um sistema de anéis viários, de forma

que os bairros da cidade pudessem ter uma via de ligação e facilidade de comunicação viária, além da sistematização e inserção de zona comercial, áreas residenciais e espaços para lazer e entretenimento.

A ponte José Sarney, foi construída e inaugurada em 1970, impulsionando o crescimento urbano em direção as áreas costeiras do município. A zona balneária, rapidamente se valorizou gerando a implantação de empreendimentos imobiliários perfazendo assim a parte moderna da cidade. A estratégia do Plano de Expansão da Cidade trouxe discussões e reação populacional, promovendo debates sobre a situação urbana de São Luís, no sentido de permanecermos com o traçado urbano oriundo da colonização e história da cidade ou se houvesse um replanejamento do que fora feito além do planejamento urbano em áreas não ocupadas pela população.

Conforme menciona Lacroix (2012, p. 544):

Devemos romper com o Patrimônio Histórico, que tudo transforma em preciosidade inútil e entravante... Chega de tradicionalismo bobo, ou de passadismo fútil. Uma 'cidade nova' deveria romper o olhar com desdém sobre 'os encardidos' sobradões dessa capital.

A cidade de São Luís passou a presenciar um expansivo fenômeno urbano decorrente da disponibilidade de terras somado aos esforços das autoridades locais em transformar a capital do Maranhão em uma área industrializada de importância regional com o incremento dos setores de serviço. O aumento populacional do início do final do século XIX até aproximadamente entre os anos cinquenta e sessenta fizeram a necessidade de implantação de planos diretores que garantissem o uso do espaço urbano de forma racional.

Na década de setenta, com a implantação do primeiro plano diretor para a cidade, onde ficara explícitas diretrizes de parcelamento, uso e ocupação do solo urbano, através do Plano Diretor de 1974 (ESPÍRITO SANTO, 2006, p. 66).

O plano diretor de 1974, elaborado pelo arquiteto Wit-Olaf Prochnik, já contemplava na orla seu plano de zoneamento, com cuidados e preocupações especiais em relação à construção em áreas costeiras, bem como nos taludes das falésias, no afastamento da linha de preamar e os cuidados com a penetração de veículos nas praias (Figura 03). A mesma foi tratada como Zona Especial 1 (ZE1), a qual se refere no seu texto, como sendo Zona de Interesse Paisagístico da cidade, portanto, garantindo em seu conteúdo, nos artigos 65^a, 66^a e 67^o; proteção e

disciplinamento no uso do solo desta área (Plano Diretor de São Luís; 1974 p.77), (OLIVEIRA, 2006 p. 25)

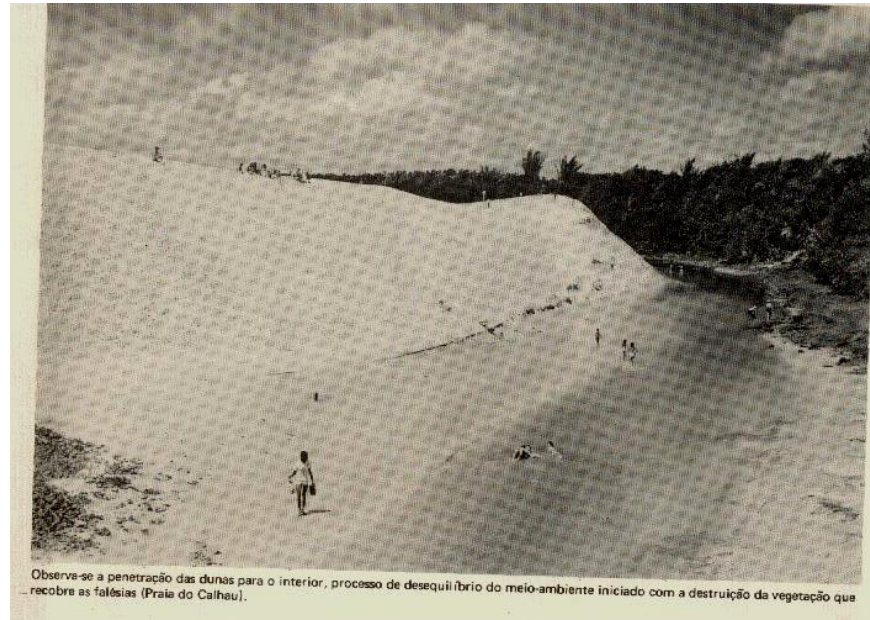


Figura 03: Imagem de um trecho da praia do Calhau

Fonte: Santos, 206 p. 63

Em 1981 ainda fora implantada a Lei Complementar de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, (Lei nº 2.527 de 24 de julho de 1981); Em 1992, a cidade ganha o segundo plano diretor, Lei 3.252 sendo revisada e aprovada a Lei 4.669..

A lei orgânica vigente do município mais precisamente a sua lei complementar passaram por diversas audiências com apego a participação ativa da sociedade durante as discussões de revisão e complementação do plano diretor de 1992. Sobre a participação dos setores da sociedade no que se refere ao plano diretor participativo, o Conselho da Cidade de São Luís, como menciona a Lei n.º 4.611 de 18 de maio de 2006:

[...] órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva, criado pelo Art. 9º, inciso XXV, dos Atos das Disposições Transitórias da Lei Orgânica do Município de São Luís, é órgão de composição paritária entre o Poder Público e a Sociedade Civil Organizada com área de atuação no setor política de desenvolvimento urbano, com caráter permanente, deliberativo, consultivo e fiscalizador, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento (Seplan) [...].

A participação ativa da população faz-se necessário para que de fato se tenha um plano diretor efetivo e que garantam o uso adequado do solo urbano. Observando a trajetória do desenvolvimento urbano da cidade ao longo do percurso histórico da capital maranhense, as políticas de planejamento e ordenamento do espaço urbano lançaram estratégias de expansão urbana da cidade para além do aglomerado urbano. O Plano de Expansão da Cidade de São Luís, idealizado por Ruy Ribeiro de Mesquita em 1958, já previa a construção e consolidação do espaço litorâneo com a construção de uma avenida que ligasse bairros, áreas de escoamento de trânsito e que contribuíssem para a prática do lazer e outras atividades dos diversos setores da sociedade e comércio local (LACROIX, 2012).

Observa-se que a construção da “Avenida Litorânea” somente foi concretizada aproximadamente trinta e dois anos depois do plano de expansão urbana da cidade ter sido implantado. A Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, traça o perfil da cidade em zoneamento em áreas ou regiões estratégicas com usos pertinentes a cada caso. No caso da área onde a “Avenida Litorânea” foi construída, em Zona de Proteção Ambiental 1, ZPA1 região situada na orla com predominância de ecossistemas de ordem terrestre e marinha.

Com as obras de prolongamento da avenida o perímetro da via irá se estender até o bairro do Olho D’água onde uma parte do zoneamento segundo o plano diretor vigente, esta área é tida como Zona de Proteção ambiental 2, ZPA2.

A construção da avenida no que se refere à consolidação de espaços para lazer na cidade é fato concreto, sendo este espaço também um atrativo para implantação de empreendimentos imobiliários e diversas tentativas de modificação da estrutura física e natural da paisagem, decorrente da ação do homem nesta área. As observações sobre o Plano Diretor de 1992 e sua Lei complementar de 2006, são referentes as práticas constantes da construção civil na áreas de proteção ambiental como no caso das dunas e vegetação nativa, sem mencionar que a própria avenida fora construída em área de proteção ambiental como bem frisa a lei orgânica do município.

Segundo a Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano de 1992, Lei 3.252 define para Zona de Proteção Ambiental 1 – ZPA 1, p. 94:

Art. 74: A ZPA 1 situa-se na área de interesse paisagístico ao longo das praias e compreende os logradouros e edificações existentes em seu interior.

Art. 75: Devem ser submetidas a apreciação conjunta da Secretaria de Urbanismo e dos órgãos estaduais e federais afins com assuntos de proteção ambiental todos os projetos referentes a quaisquer obras (reformas e / ou construções) desta área, assim como a ocupação dos lotes livres;

Art. 77: As futuras ocupações em lotes livres atualmente devem respeitar o meio ambiente local, especialmente as dunas que devem ser preservadas.

O plano diretor pontua claramente os usos permitidos nas encostas das dunas e na área predominância destas, no entanto o que se deve considerar é que em alguns pontos ao longo da “Avenida Litorânea” é nítido em muitas situações o uso indiscriminado do solo urbano, trazendo consequência graves ao ambiente. Outro fator marcante é que tanto na Zona de Proteção Ambiental 1 e na Zona de Proteção Ambiental 2 os usos permitidos visam pelo menos os critérios para implantação de empreendimentos sejam quaisquer os setores deste, na tentativa de garantir que se tenha um controle do uso do espaço natural, espaço urbano e conseqüentemente o uso do espaço social.

A Zona de Proteção ambiental 2 – ZPA 2 na lei orgânica do município menciona o seguinte no Art. 84, p. 95, Parágrafo Único:

Quaisquer desvios ou tomadas d'água, modificação da secção de vazão, construção ou reconstrução de muralhas laterais e muros nas margens, no leito ou sobre os leitos e cursos d'água, valas, córregos ou riacho canalizados ou não, só poderão ser executados com aprovação de órgãos competentes, sendo proibidas todas as obras ou serviços que venham impedir o livre escoamento das águas.

As ações governamentais inseridas no contexto da fiscalização e acompanhamento dos processos de aprovação de projetos ou empreendimentos imobiliários ou não, deverão ser capazes de garantir o ambiente seja preservado em sua geomorfologia, afim de que tenhamos espaços satisfatórios, espaços harmônicos e saudáveis com qualidade de vida nessas áreas. Promover o desenvolvimento urbano é de extrema necessidade e primazia para a sociedade, mas no âmbito das políticas de desenvolvimento sustentável considerando que a ação antrópica como elemento das transformações dos espaços urbanos e naturais

deve agir de forma coerente e consciente com o seu papel na sociedade diante das metamorfoses oriundas dos projetos urbanísticos e de arquitetura.

O planejamento das áreas litorâneas como mencionado nesta pesquisa, deve percorrer os caminhos dos questionamentos populares no que diz respeito ao ambiente, uma vez as áreas costeiras além de proteção natural para o continente, servem de espaços multivariados de opções tanto na construção civil, nos empreendimentos diversos, mas, sobretudo no poder participativo da sociedade. É preciso que os planos diretores e em especial o Plano Diretor de São Luís e as ações de governo local possam garantir que as intervenções nestas áreas sejam sadias.

5.2 Planejamento e configuração do espaço urbano

A orla norte do município de São Luís compreende as praias da Ponta da Areia, São Marcos, Calhau, Caolho e Olho d'Água, compreendendo uma longa e estreita faixa contínua de áreas destinadas a lazer e contemplação na capital maranhense. O projeto de urbanização da "Avenida Litorânea" compreende a área constituída pelas praias de São Marcos, Calhau e Caolho.

A cidade de São Luís, por sua natureza histórica com arquitetura colonial portuguesa e a cultura rica em festas e tradições populares, é referência no turismo, motivando a visita de grande numero de turistas ao ano em busca de lazer, entretenimento e cultura. Somam-se a estes atributos, as atrações da orla da cidade entre elas, o corredor da "Avenida Litorânea" com a beleza de suas praias, apesar das limitações à balneabilidade. A proximidade do centro comercial da cidade e a facilidade de transporte coletivo é outro fator de inclusão social, além do fácil acesso pelo corredor primário da Avenida dos Holandeses em direção aos destinos das praias do praias da Ponta da Areia, São Marcos, Calhau e Caolho.

O projeto de urbanização da faixa costeira norte da cidade oferece nova perspectiva, tanto como atração turística como corredor de acesso e de fluxo de veículos que precisam ter fácil acesso a outros setores da cidade. Como referência aos itens que foram implantados com a urbanização da área, se destacam os principais elementos estruturais que nortearam o projeto.

Além dos serviços de abastecimento de água potável e esgotamento sanitário, a infraestrutura da “Avenida Litorânea” é composta por um sistema de drenagem de águas pluviais com utilização de bocas de lobo na sarjeta com galerias em direção à praia. Somam-se, a essa infraestrutura, os atributos físicos do projeto de urbanização do local bem como os serviços públicos prestados pelas operadoras de limpeza pública da capital, de telefonia e de abastecimento de água potável.

A limpeza pública é executada através de empresa terceirizada, contratada pela Prefeitura Municipal de São Luís, a rede de abastecimento de energia é fornecida pela Companhia de Eletricidade do Maranhão – CEMAR, a rede telefônica convencional é fornecida pela TELEMAR. Há asfalto betuminoso na via principal e posto de salva vidas do corpo de bombeiros.

A área destinada a estacionamento (Figuras 04 e 05) está distribuída ao longo de toda a avenida, nos dois sentidos, dispondo-se, também, de vagas de estacionamento para portadores de necessidades especiais e áreas reservadas para taxistas. É interessante ressaltar que às áreas de estacionamento, em alguns trechos da Avenida, não é suficiente para atender à grande demanda de usuários que frequentam os estabelecimentos localizados no perímetro da avenida, muitas vezes ocupando o acostamento da via, ruas de acesso e terrenos desocupados. Observa-se também que em muitos terrenos desocupados ou abandonados, existe a prática do uso do estacionamento privativo, por parte de alguns proprietários.



Figura 04: Estacionamento na “Avenida Litorânea”

Fonte: Dados da pesquisa



Figura 05: Estacionamento na “Avenida Litorânea”

Fonte: Dados da pesquisa

A paginação de piso atual (Figuras 06 e 07) nas calçadas é dividida em duas áreas distintas, sendo uma para caminhadas e outra para ciclismo, embora essa divisão não tenha sido sinalizada. A paginação adotada para essa área foi confeccionada em concreto lonado, sendo uma faixa em cor cimento natural e a outra na cor vermelha. Em alguns trechos do passeio e da ciclovia, a qualidade do piso não é muito boa e este sofre danos por depredação de vândalos e pela ação do tempo, necessitando de recuperações frequentes. A faixa da ciclovia é um ponto de atração de uma boa parte dos usuários que procuram a área para prática de esportes e caminhadas, em horários definidos da manhã, tarde e noite, tornando-se uma prática constante ao longo da avenida.



Figura 06: Paginação do piso

Fonte: Dados da pesquisa



Figura 07: Paginação do piso

Fonte: Dados da pesquisa

Em sua configuração inicial o projeto de urbanização da “Avenida Litorânea” contemplou uma área de lazer composta por: um parque infantil equipado por vários tipos de brinquedos, um prédio para administração com banheiro, posto médico e depósito e outro com banheiros masculino e feminino, um anfiteatro coberto com lona estendida, além de bares e quiosques para venda de alimentos tipo *fast food* e uma banca de revistas. Junto aos banheiros masculino e feminino do prédio da administração existe um depósito para apoio aos bares e quiosques da área de lazer.

O equipamento construído para apoio à área de lazer é composto por dois banheiros, um masculino e feminino cujo estado de conservação banheiros é razoável. No entanto, observa-se que em alguns pontos da estrutura física

necessitam de recuperação urgente assim como a reposição da iluminação, das louças sanitárias, conservação e acúmulo de sujeira, ocasionando um aspecto negativo aos usuários.

O revestimento interno e externo dos banheiros é feito em cerâmica de dez por dez centímetros, na cor branca, necessitando de recuperação e limpeza tanto na parte interna como externa. Convém ressaltar a limpeza tanto por parte dos proprietários de bares do local como por parte dos frequentadores do local é de suma importância para conservação do ambiente e para a preservação da estética da paisagem. Na área dos banheiros observa-se que há sinalização para acessibilidade.



Figura 08: Banheiros – A. Lazer
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 09: Banheiros – A. Lazer
Fonte: Dados da pesquisa

Na configuração atual do parque infantil observa-se a inserção de brinquedos artificiais infláveis (Figuras 10 e 11) instalados por particulares que ocupam a área como forma de trabalho e o comércio informal de artigos femininos, notadamente bolsas.

A situação atual do parque é preocupante, haja vista a necessidade de melhorias em alguns elementos físicos. Os brinquedos originais, feitos de madeira com colchão de terra preta, em função do desgaste do bolsão de areia próximo, carecem de manutenção. Os bares, quiosques e a banca de revista são recuperados pelos arrendatários, o anfiteatro não atende ao objetivo por falta da cobertura,

retirada por falta de manutenção. Na área também falta rampa acessível, estacionamentos regulamentados e adaptados para cadeirantes e piso tátil.

No tocante a percepção do ambiente com referência à estética da paisagem, observa-se a instalação inadequada de churrasqueiras (Figuras 12 e 13), caixas d'água e chaminés que contribuem para a formação de um ambiente poluído e carregado. Na área de lazer, o piso aplicado é em lajota de quarenta por quarenta centímetros, nas cores branca e amarela.



Figura 10: Brinquedos – A. Lazer
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 11: Parque – Brinquedos – A. Lazer
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 12: Churrasqueira – A. Lazer
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 13: Churrasqueira – A. Lazer
Fonte: Dados da pesquisa

Esta parte do parque de lazer é um ponto de encontro de familiares que frequentam o local praticamente todos os dias, principalmente nos finais de semana

quando o ambiente começa a ser frequentado por um grande número de pais e filhos em busca de entretenimento e lazer na avenida.

A mureta de proteção (Figuras 14 e 15) da área de lazer e avenida, embora reformada recentemente, se encontra com a estrutura em avançado estado de corrosão, demonstrando a forte agressão sofrida pela ação do salitre ao longo do tempo e a falta de conservação. Tal situação não colabora para o uso adequado da área pela população, podendo inclusive apresenta risco potencial aos usuários.



Figura 14: Mureta de proteção
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 15: Mureta de proteção
Fonte: Dados da pesquisa

A infraestrutura atual da área de lazer e parque infantil é composta pelos bares e por conjunto de quiosques destinados a venda de produtos naturais como coco da praia e água mineral. O ponto também é atrativo de vendedores ambulantes que utilizam o espaço para venda de artesanato e bijuterias.

No que se refere à acessibilidade, os balcões de atendimento interno possuem altura de 1,10 m dificultando o atendimento a portadores de necessidade especiais. Outro detalhe é a descaracterização do projeto original dos bares com a implantação de pilares de madeira em seu contorno para possível ampliação da área de cobertura existente; o emprego inadequado de plásticos como cobertura estendida e o uso de churrasqueiras não apropriadas para o local.

O anfiteatro (Figuras 16 e 17) se encontra com problemas de manutenção, abandono e conservação na sua estrutura, o que impede a utilização adequada de suas instalações físicas direcionadas à prática cultural. No local existia uma cobertura em lona estendida, suportada por cabo de aço, que se rompeu e foi

retirada por falta de manutenção. Após a retirada só restaram as bases de suspensão, que influem de forma negativa na estética da paisagem.



Figura 16: Anfiteatro – A. Lazer
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 17: Anfiteatro – A. Lazer
Fonte: Dados da pesquisa

É importante ressaltar que as bases da estrutura em ferro galvanizado (Figuras 18 e 19) que sustentam a cobertura em lona, estão com alto grau de corrosão devido ação do tempo e falta de manutenção contribuindo para o aspecto de abandono por parte dos agentes governamentais, além de oferecer riscos as pessoas que visitam o local. Os bancos de madeira apresentam algumas unidades já desgastadas pelo tempo e ação de vandalismo com assento e estrutura danificada imprópria para eventos de natureza cultural e artística.



Figura 18: Estrutura cobertura anfiteatro
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 19: Estrutura cobertura anfiteatro
Fonte: Dados da pesquisa

A descaracterização das barracas (Figuras 20 e 21) implica o desconforto visual da paisagem urbana ao longo da avenida, influenciando direta ou indiretamente na preferência e gosto do usuário que frequenta o local.



Figura 20: Descaracterização de barracas
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 21: Descaracterização de barracas
Fonte: Dados da pesquisa

A padronização das barracas ao longo da “Avenida Litorânea” passou por diversas transformações desde a implantação do projeto de urbanização, apresentando uma configuração espacial e física diferente em quase sua totalidade. Inicialmente as barracas foram implantadas com um padrão arquitetônico único, porém o que se observa no local é uma forte agressão ao estilo arquitetônico original, pela descaracterização das fachadas e volumetria, com a inclusão de lonas de vinil servindo como cobertura frontal e a inclusão de painéis de vidro nas laterais e no fundo.

Outro ponto a destacar se refere às transformações da estrutura interna da grande maioria das barracas, principalmente na parte do atendimento e composição das mesas para os frequentadores, apresentando, junto à estrutura de madeira, a composição do vidro como fechamento e proteção contra as intempéries. No que se refere à qualidade do ambiente, a descaracterização das barracas e bares é um problema não somente da poluição do ambiente, mas que interfere negativamente na paisagem urbana e na composição da estética arquitetônica.

Outro ponto que desperta a atenção do observador são as construções frequentes, próximas à praia (Figuras 22 e 23), evidenciando o uso inadequado do espaço com construções de alvenaria, com estruturas e paredes utilizando unidades

unidas por argamassa, e urbanização interna de alguns bares. Na parte inferior das barracas foram construídos depósitos em alvenaria para abrigo de utensílios, quando na verdade o ideal seria manter a padronização estabelecida na implantação das barracas, utilizando madeiramento. Além dos depósitos de alvenaria, existem grandes taludes para contenção em muro de arrimo entulhado, posteriormente tratados com aplicação de grama ou piso em bloco de cimento.



Figura 22: Construções na faixa de terra
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 23: Construções na faixa de terra
Fonte: Dados da pesquisa

Com o levantamento da atual situação das barracas, observa-se que na grande maioria dos estabelecimentos do perímetro da Avenida, a ação do homem na construção de estruturas físicas, não obedece a normas de proteção do ambiente natural. Salienta-se que tais transformações estruturais devem obedecer a legislação específica, que não admite sua aplicação de forma irregular, pois qualquer intervenção em seu interior deve ser submetida à apreciação conjunta de órgãos municipais, estaduais e federais, e isto não é observado ao longo da orla.

Mesmo com o advento da legislação, foram executadas obras irregulares, tais como escadas de concreto mal dimensionado, planos inclinados revestidos de cimento e areia com base em pedra, sem, contudo, haver alguma intervenção punitiva e reguladora dos órgãos competentes. Esta prática contribui para uma acelerada descaracterização do projeto da orla da “Avenida Litorânea”, visto que os donos de barracas estão aumentando cada vez mais a quantidade de intervenções nocivas na infraestrutura existente.

No estudo da percepção do ambiente, é necessário alinhar a qualidade ambiental e as relações sociais e culturais dos seus usuários e frequentadores. Na “Avenida Litorânea”, a qualidade do ambiente se faz necessária através do estudo e acompanhamento das transformações ocorridas em toda sua extensão. A descaracterização das barracas e elementos fixos do projeto urbanístico para orla norte da cidade, implica na qualidade do ambiente em todas as vertentes desta pesquisa. Muitos lugares são prazerosos de se frequentar em virtude da qualidade do ambiente, tanto no aspecto visual como no aspecto sonoro, fato que está ligado diretamente à forma de uso do espaço por parte de proprietários de bares como também dos frequentadores do local.

O mobiliário urbano (Figuras 24 e 25) consiste na integração de todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantada mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados. O mobiliário urbano existente no local compreende elementos móveis como lixeiras plásticas em pontos estratégicos no perímetro da avenida, próximo aos bares, quiosques de apoio, área de lazer, parque infantil e barracas, além de telefones públicos. Vale ressaltar que na área existem, como apoio, quiosques do policiamento militar e corpo de bombeiros com salva vidas para segurança e atendimento dos banhistas e frequentadores do local.



Figura 24: Mobiliário urbano

Fonte: Dados da pesquisa



Figura 25: Mobiliário urbano

Fonte: Dados da pesquisa

Na atual configuração física e espacial da “Avenida Litorânea” observa-se a implantação de elementos fixos como bancos de concretos e pequenos espaços de descanso e contemplação da paisagem. Estes elementos apresentam sinais de desgaste devido à ação do tempo e falta de manutenção constante, influenciando negativamente na paisagem urbana do local.

5.3 Impactos socioambientais

Na “Avenida Litorânea”, com destaque para as praias de São Marcos e Calhau, esta adjacente ao bairro Calhau, identificado como um bairro de classe alta, onde a valorização dos imóveis é alta e devido a crescente especulação imobiliária, trouxe modificações na paisagem urbana, com destaque para construção de prédios de grande valor imobiliário, além da implantação de restaurantes e a consequente canalização dos efluentes para as areias e águas oceânicas.

Convém ressaltar que os efluentes oriundos de bares e prédios residenciais localizados na área de estudo e no seu entorno são despejados na areia da praia ou mesmo direto no mar, *in natura*, causando graves prejuízos ambientais e econômicos, já que muitos potenciais visitantes das praias deixam de visitá-las devido ao elevado índice de coliformes fecais da água, o que impede os banhistas de apreciarem e se deleitarem a beleza natural da área.

Segundo Christofolletti (1980, p. 10):

A deposição de efluentes no oceano constitui um dano ao ambiente e pode se converter em um sério risco à população que utiliza o mar para tomar banho, este risco será constatado caso a quantidade de dejetos existente na água do mar seja superior a quantidade apropriada para tal uso. Diante disso podemos constatar que a ação humana é o fator responsável por mudanças na distribuição da matéria e energias dentro dos sistemas, e modifica o equilíbrio dos mesmos.

Alguns frequentadores se aventuram a banhar no local, ainda que frente aos impactos e a perda da qualidade ambiental, tornando-se mais vulneráveis à exposição a agentes patológicos. É importante frisar que os principais poluidores da

área são os próprios frequentadores, assim como os proprietários dos estabelecimentos comerciais.

Os principais problemas ambientais da área são a grande quantidade de resíduos sólidos tais como casca de coco, restos de alimentos deixados pelos banhistas, latas e outros produtos descartáveis, decorrentes do mau hábito da maior parte dos frequentadores em dispor inadequadamente os resíduos quando em visita às praias. Observa-se que diversas fontes de poluição e contaminação das praias de São Marcos e Calhau encontram-se associadas à disposição inadequada dos resíduos sólidos, ao despejo de esgoto não tratado nas águas oceânica (Figuras 26 e 27), à ineficácia do poder público na oferta de serviços como tratamento de efluentes, coleta de resíduos sólidos e fiscalização e punição dos agentes poluidores das praias e aos maus hábitos por parte dos usuários do local.



Figura 26: Esgoto na praia

Fonte: Dados da pesquisa



Figura 27: Poluição da praia

Fonte: Dados da pesquisa

São intensos e acelerados os impactos causados pelo homem no ambiente das praias, e poucas e lentas as medidas tomadas para reduzir a poluição, tanto pela população quanto pelas autoridades competentes, que não promovem políticas públicas adequadas ao setor e pela própria desatenção dos frequentadores aos problemas ambientais locais, ou seja, não há campanhas para conscientizar ou informar os banhistas ou não se executam ações fiscalizadoras para inibir a contaminação e poluição das praias, além da falta de fiscalização ou punição aos infratores que descumprem as leis ambientais.

O outro aspecto a ser destacado é a poluição do rio Calhau, pelo esgoto lançado em seu leito, o que decretou a sua utilização parcialmente. Existem construções na área, parcialmente cortada na encosta das dunas para ampliação dos terrenos que compõem a faixa anexa e do rio Calhau.

Segundo Ribeiro (1996), devido às transformações sociais ocorridas na cidade de São Luís, entre 1980 e 1990, com a implantação do Programa Grande Carajás e a instalação de indústrias, entre as quais, a ALUMAR, pôde-se observar uma alteração na distribuição espacial da população a qual também foi responsável pela modificação da paisagem da orla em quase toda ilha.

Com a implantação do projeto de urbanização da área costeira norte da cidade, no caso a “Avenida Litorânea”, percebe-se que a relação entre os frequentadores e o ambiente frequentado é muito distinta, uma vez que a grande maioria dos frequentadores do local prefere a prática de atividades de lazer como o uso das praias ao longo da avenida, além do uso do espaço urbano para lazer e entretenimento noturno no caso dos bares e restaurantes da avenida, bem como o uso do comércio do local, hotéis e o parque infantil.

No aspecto infraestrutura, verificou-se que a área não oferece condições básicas para atender os frequentadores, tais como: segurança, locais adequados para disposição do lixo, boas opções de lazer, atendimento médico e salva vidas, banheiros adequados, bom atendimento aos frequentadores, tendo em vista que os banheiros não dispõem de condições de higiene mínimas necessárias, além da falta de locais adequados e de lixeiras para disposição dos resíduos sólidos, bem como a falta de policiamento, presença de esgotos a céu aberto, escorrendo em direção ao mar, à poluição sonora oriunda dos bares e carros estacionados ao longo da praia e a poluição visual, fatos evidenciados geralmente nos finais de semana quando a demanda de usuários do local é mais densa.

O uso e ocupação da “Avenida Litorânea” desencadeiam impactos ambientais visíveis ou não aos usuários, de forma que se constata que a poluição da água do mar está atrelada ao precário saneamento básico. O significativo fluxo de veículos trafegando na via é outro ponto a ser destacado, uma vez que muitos condutores de veículos utilizam a avenida como válvula de escape no sentido de desafogar o trânsito na Avenida dos Holandeses no sentido dos bairros do Calhau ao Olho D’água. O uso da via como alternativa de melhorias no fluxo de veículos da

região coloca em risco a vida dos frequentadores, uma vez que a qualquer momento pode ocorrer um acidente.

Outro grande problema percebido pelos usuários em geral é o lixo, mais precisamente os resíduos sólidos evidenciados a falta de lixeiras (Figuras 28 e 29) e/ou locais destinados à disposição dos resíduos sólidos nas praias, bem como a falta de zelo dos frequentadores em relação ao ambiente de lazer, fazendo-se necessário de um programa contínuo de educação ambiental nas praias durante os finais de semana e feriados.



Figura 28: Detalhe lixeira na via

Fonte: Dados da pesquisa



Figura 29: Detalhe lixeira na via

Fonte: Dados da pesquisa

No que diz respeito à infraestrutura do local, atualmente não dispõe de condições adequada para atender os visitantes, uma vez que faltam banheiros ecológicos, estacionamentos públicos, uma melhor organização e higiene de algumas barracas de praia, maior fiscalização da Vigilância Sanitária e do Ministério Público Estadual quanto à poluição sonora.

Em face do quadro constatado, se faz necessário o desenvolvimento de programas e/ou atividades de educação ambiental visando à sensibilização não apenas dos frequentadores das praias estudadas, mais sim dos habitantes da ilha sem discriminar os quatro municípios em que esta se divide, pois os lugares estudados estão situados na Microrregião do Aglomerado Urbano de São Luís, não se esquecendo dos turistas que anualmente vem em busca de lazer em um ambiente sadio e agradável.

Ainda nesta perspectiva, é necessário que o poder público adote medidas de intervenção em prol da revitalização ambiental, salientando-se que, para além das dunas interiores, já não existem formações vegetais de restinga. Na maior parte da área, observa-se a presença de edificações ou conjuntos residenciais. Mesmo sobre as dunas, a vegetação de restinga encontra-se quase totalmente descaracterizada em vários locais, em virtude da construção inadequada de barracas, bares e edificações residências, pisoteio ou queimadas criminosas.

Através da percepção dos usuários, pode-se constatar que os mesmos problemas ambientais são recorrentes, demonstrando que a degradação ambiental não é simplesmente proveniente da fragilidade natural dos diferentes elementos que compõem a paisagem, mais também da má utilização do espaço pelo homem.

5.4 A emergência do prolongamento

O projeto de prolongamento da Avenida Litorânea, obra que se encontra no Plano de Revitalização Urbanística e Viária de São Luís, da Prefeitura Municipal, constituiu-se em uma das principais promessas de campanha de vários candidatos a prefeito, contemplando: ciclovias, estacionamentos, novas faixas de tráfego e de passeio, entre outros melhoramentos.

Na visão da Prefeitura, tal obra consiste na solução para lentidão do trânsito na área, permitindo maior fluência do trânsito, ampliação da estrutura viária da cidade, que se refere à alternativa de tráfego e uma forma de aprimorar o acesso à praia do Olho d'Água como um dos pontos turísticos mais procurados e bem estruturados da cidade, ou seja, promover a dinamização e revitalização da área litorânea (FERNANDES, 2011).

Em matéria publicada no Jornal O Imparcial, Daniel Fernandes (2011), comenta que de acordo com o projeto, a Avenida Litorânea ganha uma interseção com a Avenida dos Holandeses, na Ponta do Farol. O trecho vai receber duas faixas de tráfego, drenagem, sinalização e áreas de passeio. Na Avenida Mário Andreazza, a reconstrução e readequação deste ponto, também com ciclovias e espaços de passeio. A fase de prolongamento é distribuída em três etapas. Na primeira, a interligação da Avenida Litorânea, via Barramar, com a Avenida Daniel de La

Touche, contendo duas rotatórias, com quatro faixas de tráfego, canteiro central, drenagem, sinalização, implantação de ciclovias e passeios. Este trecho compreende 3.573,87 metros de extensão. A segunda etapa passa pela Rua das Cegonhas ligando as avenidas: Litorânea e Holandeses. A terceira fase abrange 1.140,38 metros entre Praia do Calhau e Rua São Geraldo, no bairro do Olho d'Água.

A empresa (CONSPLAN, 2010, p. 6,) responsável pelo Licenciamento ambiental da construção do prolongamento da avenida, em sua justificativa comenta:

São Luís, dividida em 15 setores fiscais e 233 bairros, diversos loteamentos e conjuntos residenciais, é a principal cidade da Região Metropolitana Grande São Luís, a quarta maior e rica cidade da Região Nordeste e a 13ª maior capital brasileira. Com estimativa de 997.098 habitantes (IBGE, 2009), é a 16º cidade mais populosa do Brasil e seu parque industrial é o 12º maior entre as 27 capitais do Brasil. É considerada, também, em pesquisa realizada pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), uma das melhores cidades para se trabalhar no Brasil.

Sendo a cidade um município competitivo, com uma tendência histórica de desenvolvimento, conseguindo administrar linhas de ação que visem melhorar as condições de infraestrutura urbana a fim de atrair investimentos de capitais, precisa de melhorias no sentido de captar e reter estes investimentos.

Ainda sobre a justificativa do prolongamento e melhorias na infraestrutura urbana da cidade, a Cosplan (2010, p. 6) considera que:

O investimento da infraestrutura viária dá-se pelo crescimento exponencial do número de veículos rodando em São Luís que, segundo o Departamento Nacional de Trânsito do Maranhão (DETRAN-MA) são mais de 200 mil veículos circulando pela capital. Além disso, 12% da frota é composta por veículos de carga, o que torna o trânsito mais lento nas principais avenidas nos horários de pico. Para resolver este problema, a Prefeitura Municipal de São Luís-MA prevê a construção de outras avenidas, pontes e viadutos para melhorar a fluidez das vias local e auxiliar.

Neste sentido a implantação e construção do prolongamento da Avenida Litorânea, como parte integrante do desenvolvimento da cidade, aparecem como um atrativo a mais nos diversos setores do desenvolvimento urbano, principalmente nos setores do comércio e turismo na cidade. Além de melhorar e dar condições de estrutura viária, uma vez que a cidade vivencia um dos maiores problemas com o trânsito caótico, possibilita a população alternativa de deslocamento alternativo.

Para as áreas de influência direta do empreendimento, no licenciamento ambiental, foram considerados o meio físico e biótico. Como descrições técnicas do empreendimento foram pautadas as seguintes características, segundos dados da Cosplan (2010, p. 09): a mão de obra com a construção do prolongamento da avenida seria capaz de gerar empregos numa ordem de 100 a 170 empregos diretos e, 250 a 425 indiretos; a extensão do prolongamento da avenida com cerca de 1,14km e a Rua das Cegonhas uma extensão de 0,74km seria muito benéfica para a cidade e principalmente para o local, além da construção de ponte e bueiros sobre o rio Pimenta, com 268,23m de extensão;

Em sua justificativa para implantação do projeto de prolongamento da avenida, comenta ainda que no projeto geométrico de prolongamento da Avenida Litorânea, no início da rotatória, no cruzamento com a Rua das Cegonhas, este trecho terá duas faixas de tráfego com 10,40m cada uma, um passeio, uma ciclovia e estacionamento em ambos os sentidos com canteiro central de largura de 4,00m. Seguindo da rotatória até a Rua São Geraldo, a avenida terá uma faixa de tráfego mais uma de estacionamento, separada por demarcações com pintura contínua de sinalização em cada sentido (COSPLAN, 2010).

As pistas de rolamento terão aproximadamente 6,00m de largura, uma pista de passeio de 3,00m e no lado esquerdo uma ciclovia de 3,00m de largura para ciclistas. No que se refere ao sistema de drenagem, estes serão localizados ao lado do meio fio, tendo como lado interno de escoamento largura de 0,45m de escoamento de águas pluviais.

No projeto de duplicação e prolongamento da Rua das Cegonhas até a Avenida Litorânea, serão construídas quatro faixas de trânsito, compreendendo duas em cada sentido, com separações de faixas contínuas de sinalização.

Segundo a Cosplan (2010, p. 10):

As pistas terão 7,20m de largura, e um passeio que varia de 2,00 a 3,00m. Na pista do lado esquerdo será inclusa uma ciclovia de 2,50m de largura. Os dispositivos de drenagem localizados ao lado do meio fio, no lado interno de escoamento da água terão 0,30cm. O local do material de empréstimo estudado está localizado fora da faixa de domínio, à distância de 10,60km do início do trecho.

No que se refere ao projeto de Sinalização do prolongamento da avenida, a empresa contratada comenta que em sua elaboração seguiu as recomendações prescritas pelo Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT (1999) e terão as seguintes naturezas:

- a) Sinais de Regulamentação: os que transmite e orienta os usuários sobre as condições, proibições, restrições ou obrigações no uso da via;
- b) Sinais de Advertência: avisa aos usuários sobre a existência e a natureza de condições potencialmente perigosas na via junto à mesma;
- c) Sinais de informações: informar os usuários sobre localidades, distância, sentidos, aspectos naturais que lhes possam ser úteis;
- d) Sinais Educativos: formar um condicionamento do motorista e ciclistas, estimulando-os para seu comportamento contribua para segurança do tráfego e para a conservação das vias.

Estes sinais serão posicionados estrategicamente, no sentido transversal com afastamento entre 0,30 a 1,80m da margem da pista de rolamento, garantido assim a melhor visualização e desempenho destes.

As obras de prolongamento da “Avenida Litorânea” foram iniciadas em 2012, até o presente momento estão em fase de execução, tendo um trecho em fase final de acabamento da infraestrutura viária da via (Figuras 30, 31, 32 e 33).



Figura 30: Obras prolongamento da Litorânea
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 31: Obras prolongamento da Litorânea
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 32: Obras prolongamento da Litorânea
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 33: Obras prolongamento da Litorânea
Fonte: Dados da pesquisa

Sabe-se que há uma necessidade urgente em São Luís quanto à ampliação de determinados trechos da malha viária da cidade devido ao seu rápido processo de urbanização e os problemas decorrentes desta, porém a construção em área de zona costeira causaria impacto ambiental (Figuras 34 e 35), na medida em que adentraria em área de dunas e vegetação nativa que identificam a paisagem local, embora se considere a justificativa de ser uma obra de grande utilidade pública, pelo descongestionamento do trânsito na região, pelo desenvolvimento econômico da área e por consequência a geração de empregos.



Figura 34: Corte de dunas - vegetação
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 35: Modificação da paisagem
Fonte: Dados da pesquisa

Nos serviços de execução das obras de prolongamento da “Avenida Litorânea” as intervenções na paisagem natural foram marcadas pelas ações humanas na composição do espaço urbano da área, haja vista que algumas modificações na paisagem urbana do local, foram feitas no decorrer do desenvolvimento urbano da cidade, bem com o acesso a zona costeira (Figuras 36,37, 38 e 39).



Figura 36: Edificações construídas na área
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 37: Edificações construídas na área
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 37: Ponte sobre o rio Pimenta
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 39: Edificações construídas na área
Fonte: Dados da pesquisa

Na fase final de acabamento do trecho que compreende do antigo final da “Avenida Litorânea” próxima a via que dar acesso ao bairro do Barramar, até a Rua das Cegonhas, as obras estão praticamente prontas, com serviços de finalização dos canteiros central, meio fio e regularização das caixas de escoamento de águas

pluviais, além dos serviços de asfaltamento (Figuras 40 e 41). A instalação da iluminação também já está em ritmo acelerado, observando alguns postes já instalados no canteiro central da via (Figuras 42 e 43).



Figura 40: Acesso Rua das Cegonhas

Fonte: Dados da pesquisa



Figura 41: Final do trecho – Rua das Cegonhas

Fonte: Dados da pesquisa



Figura 42: Instalação da iluminação

Fonte: Dados da pesquisa



Figura 43: Sistema de iluminação

Fonte: Dados da pesquisa

Espera-se que com as obras de prolongamento da “Avenida Litorânea” estiverem concluídas definitivamente, os novos processos de ocupação e intervenções humanas considerem os aspectos geomorfológicos da área, a preservação do ambiente e, sobretudo a melhoria da qualidade ambiental e da paisagem urbana da referida avenida.

6 ESPAÇO URBANO PERCEBIDO NA AVENIDA LITORÂNEA

6.1 A análise do espaço urbano na avenida litorânea – Análise das amostras

No tocante a pesquisa de campo realizada na a Avenida Litorânea para identificação das atividades dos usuários, procurou-se revelar por meio da aplicação de questionário, os aspectos relevantes aos níveis do processo perceptivo dos respondentes: a formação de imagens individuais e coletivas, avaliação e conduta. A aplicação do questionário nesta etapa da pesquisa envolveu dezoito perguntas distribuídas em três partes ordenadas da seguinte forma: a primeira serviu de base para caracterizar o respondente e as seguintes como instrumento de reflexão das categorias distintas no processo perceptivo.

Durante o planejamento das etapas da pesquisa de campo, procurou-se elencar estratégias que possibilitassem identificar as categorias de análise pautadas na pesquisa de cunho qualitativo com a técnica do informante-chave. Para a análise, os respondentes agrupados em categorias que possibilitaram percepções diferenciadas: moradores, donos de bares, trabalhadores e usuários eventuais (transeuntes).

O questionário aplicado a cada categoria foi orientado no sentido de obter informações acerca do espaço urbano compreendido na avenida, a saber: identificação, gênero, grau de instrução, faixa etária, renda familiar, nível de conhecimento sobre a avenida, interesse pessoal pela área, bem como o nível de satisfação ou insatisfação em relação à área.

Como técnica de aplicação do questionário, procurou-se utilizar uma maneira de abordar pontos estratégicos de forma a compreendermos todo o perímetro da via, possibilitando uma atuação maior durante este processo. A estratégia foi feita da seguinte forma:

Os usuários eventuais, que utilizam o local para atividades temporárias, como esportes, lazer e contemplação, responderam 30 questionários aplicados ao longo da avenida, tanto em bares e restaurantes como aos que por ali passavam. Convém salientar que, algumas vezes, o processo de abordagem tornava-se difícil, devido à falta de interesse do indivíduo. Quando a solicitação era aceita, o

procedimento feito era a leitura das perguntas para os respondentes e marcação das respostas, facilitando a condição da pesquisa;

Aos donos de bares e moradores, foram aplicados vinte e cinco questionários distribuídos ao longo da avenida, optando-se por pontos estratégicos principalmente nas áreas compreendidas entre as praias do Calhau e do Caolho, onde a concentração de residências é maior. No tocante aos donos de bares e de restaurantes, a aplicação do questionário foi feita nos locais de maior movimento;

Na abordagem dos usuários que trabalham no local, foram aplicados 30 trinta questionários distribuídos entre bares, restaurantes e hotéis. Nas outras categorias, como no caso dos vendedores ambulantes e os que utilizam a avenida como via de circulação foram aplicados 15 questionários. Juntos a estas categorias a aplicação transcorreu de forma mais rápida, devido à facilidade de sua abordagem, principalmente com referência aos que trabalham no local. No caso destas duas últimas categorias, a abordagem ocorreu de forma rápida e tranquila, devido à receptividade dos respondentes.

Em todas as categorias foi detectado que, logo após as perguntas para caracterizar os informantes, foi possível explorar nas respostas seguintes o nível de cognição, a formação e estruturação da imagem ou até mesmo a representação mental do espaço, a compreensão da tipologia da imagem mental e do mapa mental a cada categoria.

A aplicação do questionário no trabalho de campo procurou também focar, junto aos usuários, o nível de avaliação e conduta, a seleção de imagens, as atitudes, as preferências e as expectativas no processo de percepção. As perguntas relacionadas neste nível de coleta de informações buscavam identificar os atributos da paisagem urbana, o que os respondentes conheciam acerca do ambiente da avenida; para tanto, foram utilizados níveis de graduação nas respostas em que os informantes expressavam a intensidade de sua relação com a área assinalando as respostas com afirmativas em escalas de graduação que variavam de 0 até 5, indicando o nível de satisfação e insatisfação do informante, conforme Quadro 01 (Nível de satisfação e insatisfação dos respondentes).

Depois de catalogadas e classificadas, as respostas possibilitaram a análise e comparação dos resultados, para cada categoria, tanto quantitativa como qualitativamente. Os dados obtidos nas respostas, referente aos atributos da

paisagem urbana da Avenida Litorânea, possibilitaram a tabulação das informações relevantes ao espaço urbano, por meio de gráficos.

Valor atribuído	Nível	
	Insatisfação	Satisfação
0 (zero);	Alto	-
1 (um)	Baixo	-
2 (dois)	Médio	Baixo
3 (três)	Moderado	Moderado
4 (quatro)	-	Médio
5 (cinco)	-	Alto

Quadro 01 :Nível de satisfação e insatisfação dos respondentes

Fonte: Dados da pesquisa

Na tabulação dos dados em todas as categorias num total de 100 questionários aplicados, constatou-se a seguinte situação:

No que se refere ao gênero dos informantes, 43 % eram do sexo masculino e 57 % do sexo feminino;

Relativamente à faixa etária dos informantes, observou-se certo equilíbrio na amostragem, sendo: 28 % com idades entre 18 e 29 anos; 37 % entre 30 e 39 anos, enquanto 35 % tinham mais de 40 anos (Gráfico 01). Pela análise do gráfico referido, constatou-se que o público que procura a Avenida Litorânea tanto no período diurno como noturno, é muito diversificado no que se refere à faixa etária e caracterizado principalmente por jovens a procura de lazer, prática de esportes e diversão. No entanto, a presença do público com idade acima de 40 anos, é marcante notadamente na frequência a bares e restaurantes e prática de esportes e de lazer em pontos estratégicos, principalmente a caminhada.

Acerca do grau de instrução dos informantes, se encontram indivíduos com grau de instrução desde o ensino médio à pós-graduação, caracterizando-se da seguinte forma: 33 % com ensino médio, 36 % com ensino superior completo, 14 % superior incompleto e 17% com pós-graduação (Gráfico 02). O público com ensino superior completo ou incompleto é caracterizado por universitários e adultos que utilizam a avenida para prática de esportes, lazer e diversão nos bares e

restaurante. Dentre os com ensino médio, a grande maioria são os trabalhadores do local principalmente nos bares, restaurantes e hotéis ao longo da avenida.

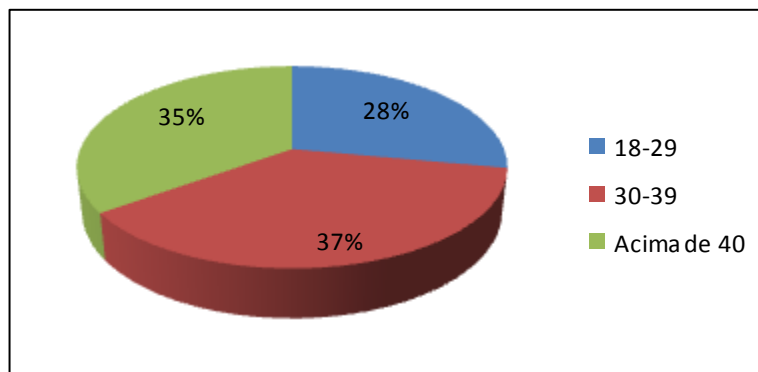


Gráfico 01 :Faixa etária dos respondentes
Fonte: Dados da pesquisa

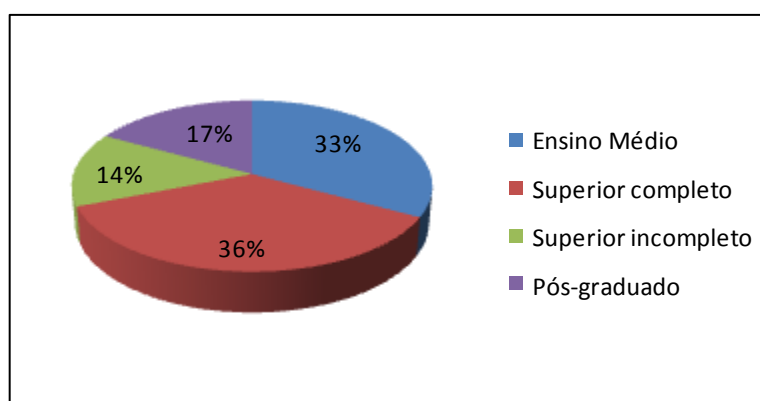


Gráfico 02 :Grau de instrução dos respondentes
Fonte: Dados da pesquisa

Os dados sobre a renda familiar dos entrevistados conformam o seguinte quadro: do total de informantes, 26 % recebem até um salário mínimo, 31 % recebem entre dois e três salários mínimos e 43 % recebem mais de três salários mínimos (Gráfico 03).

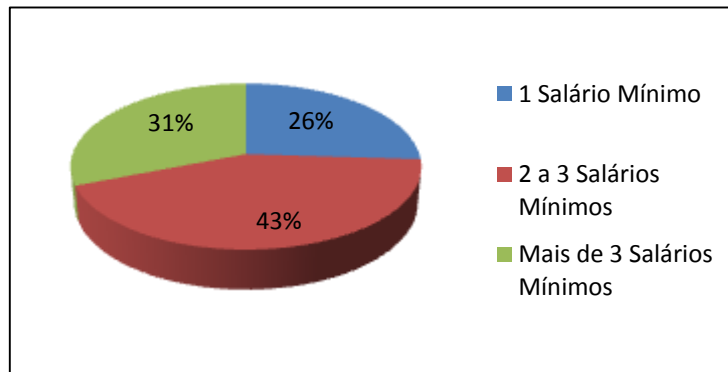


Gráfico 03: Renda familiar dos respondentes
Fonte: Dados da pesquisa

Sobre a frequência com que os usuários procuram a avenida para as atividades diversas, observou-se que do total dos entrevistados 12 % frequentam o local a cada quinze dias, 9 % frequentam a avenida todos os dias, 11 % frequentam uma vez por semana e 26 % frequentam entre duas a três vezes por semana (Gráfico 04). Sobre o resultado desta amostragem, dentro dos 12 % que frequentam Avenida Litorânea, estão inseridos os que trabalham nos restaurantes, bares, hotéis, residências e vendedores ambulantes, e os que praticam algum tipo de esportes no local: caminhada e corrida.

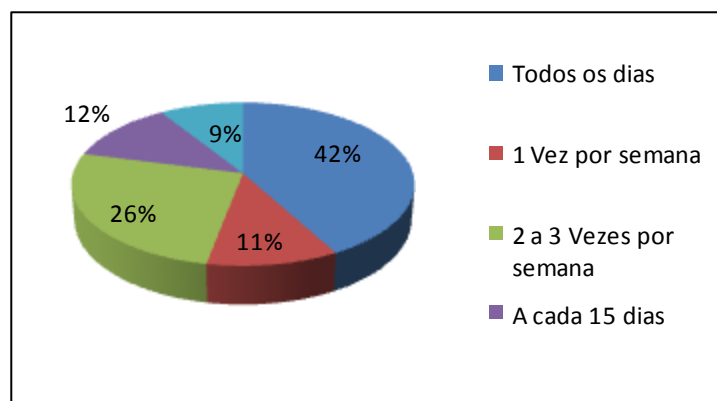


Gráfico 04: Frequência na "Avenida Litorânea"
Fonte: Dados da pesquisa

Dentre os usuários que procuram a Avenida Litorânea para prática de atividades diversas, os resultados obtidos permitiram identificar as seguintes atividades: 5 % dos respondentes moram no local, 17 % dos entrevistados utilizam o local como via de circulação, 43 % procuram o local para lazer e contemplação e 35

% utilizam o local para trabalho em bares, restaurantes, hotéis, residências e comércio informal (Gráfico 05).

No que se refere ao meio de transporte utilizado pelos informantes, foram identificadas as seguintes características: 4 % chegam ao local a pé, 16 % utilizam a bicicleta ou motocicleta como meio de transporte, 37 % utilizam os serviços de transporte coletivo e 43 % utilizam carro para chegar até o local (Gráfico 06). Observa-se que 37 % utilizam as linhas de ônibus que servem ao local, são em sua grande maioria os usuários que trabalha no local, particularmente em: bares, restaurantes, hotéis, residências e comércio informal.

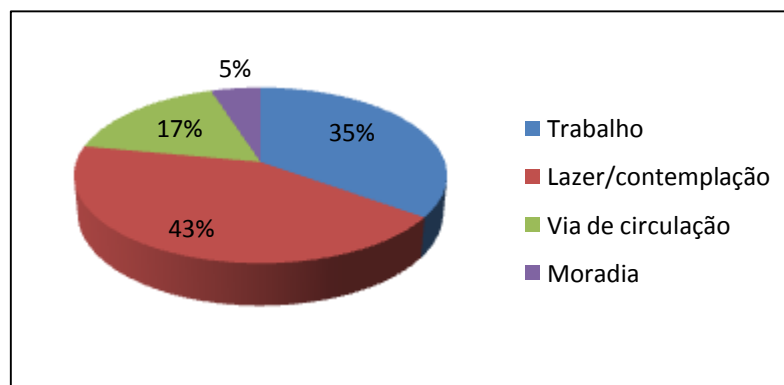


Gráfico 05: Procura a avenida para atividades
Fonte: Dados da pesquisa

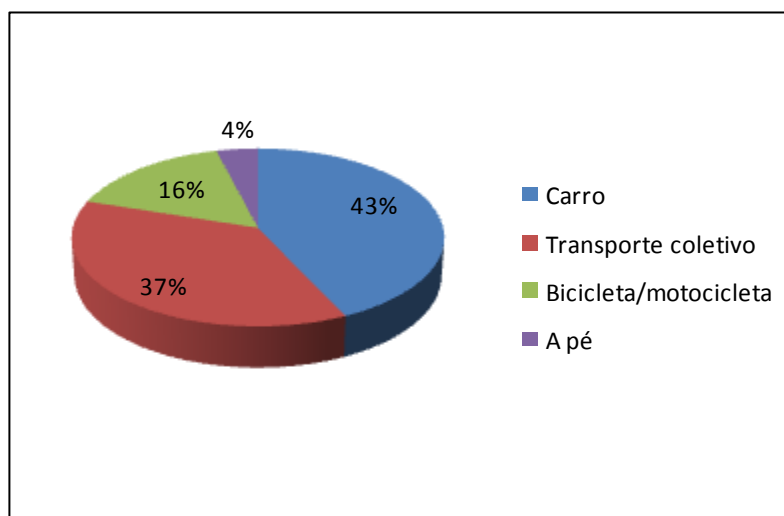


Gráfico 06: Meio de transporte utilizados pelos frequentadores
Fonte: Dados da pesquisa

Ainda sobre as atividades praticadas pelos entrevistados, após a aplicação do questionário na avenida observou-se o seguinte panorama (Gráfico 07): do total dos entrevistados 6 % procuram a avenida para contemplação da paisagem do local, 4 % para atividades ligadas a negócios empresarias diversos, 18 % procuram a avenida para caminhada na orla, 24 % utilizam-na para prática de esportes, corrida e exercícios físicos, 22 % ou praia para banho ou bronzamento e 26 % frequentam os bares e restaurantes ao longo da avenida.

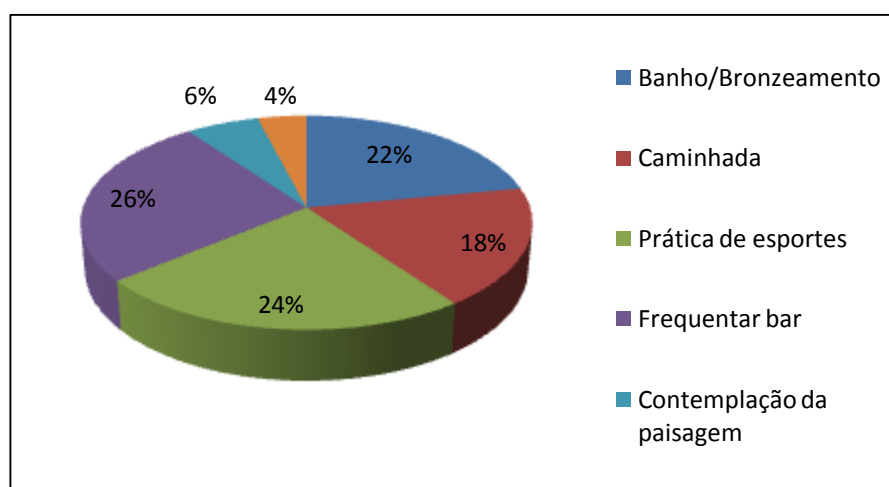


Gráfico 07: Atividades praticadas pelos frequentadores

Fonte: Dados da pesquisa

Na segunda parte do questionário aplicado na Avenida Litorânea, verificou-se o nível de satisfação e insatisfação dos usuários em relação aos aspectos físicos e sociais. Os níveis de satisfação, nível de avaliação e conduta, a seleção de imagens, as atitudes, as preferências, bem como as expectativas no processo de perceptivos foram graduados em escalas que variavam de 0 até 05, conforme quadro mencionado neste capítulo.

Sobre a infraestrutura das barracas da avenida, durante a análise dos dados foi detectado o seguinte aspecto: do total de entrevistados 2 % atribuíram nota cinco para infraestrutura dos bares e restaurantes, 6 % nota zero, 12 % nota um, 23 % nota quatro, outros 23 % nota dois e 34 % deram nota três para infraestrutura dos bares e restaurantes ao longo da avenida (Gráfico 08).

Observou-se também que dependendo da afinidade e preferência dos respondentes em determinado trecho da “Avenida Litorânea” o nível de satisfação ou insatisfação dos usuários estar relacionado diretamente com os atributos físicos, sociais e culturais do espaço urbano. A satisfação observada por boa parte dos entrevistados mostrou-se em alguns casos preocupante e em outros aceitáveis, mediante a qualidade do ambiente, conforme será mencionado na percepção em campo, uma vez que o trabalho de campo junto aos respondentes contribui significativamente para o entendimento da paisagem urbana da área pesquisada.

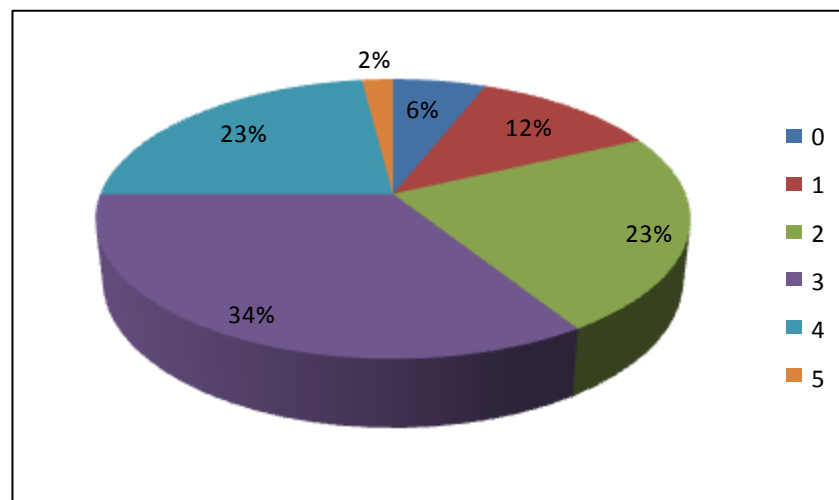


Gráfico 08: Infraestrutura das barracas – Nota de 0 - 5

Fonte: Dados da pesquisa

No que se refere ao atendimento nas barracas ao longo da avenida, foi detectado o seguinte aspecto: do total de entrevistados 2 % atribuíram nota cinco para o atendimento de bares e restaurantes, 6 % atribuíram nota zero, 12 % nota um; 23 %, nota quatro, 23 % atribuíram nota dois e 34 % dos informantes atribuíram nota três para o quesito qualidade do atendimento em bares e restaurantes na avenida (Gráfico 09).

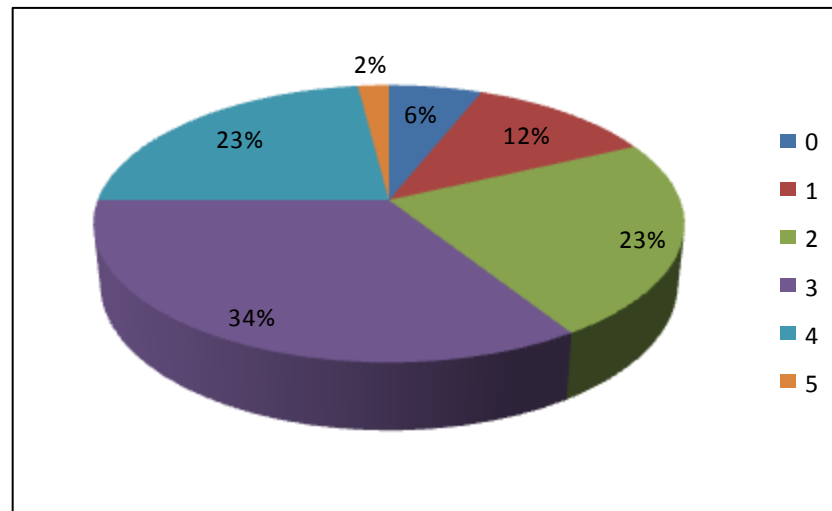


Gráfico 09: Atendimento nas Barracas – Nota de 0 - 5

Fonte: Dados da pesquisa

Sobre as condições físicas do estacionamento ao longo da via foram detectadas as seguintes características: 5 % dos informantes atribuíram nota cinco, 8 % deram nota três, 9 % nota quatro, 12 % apontaram nota um, 21 % nota dois e 45 % decidiram pela nota zero (Gráfico 10).

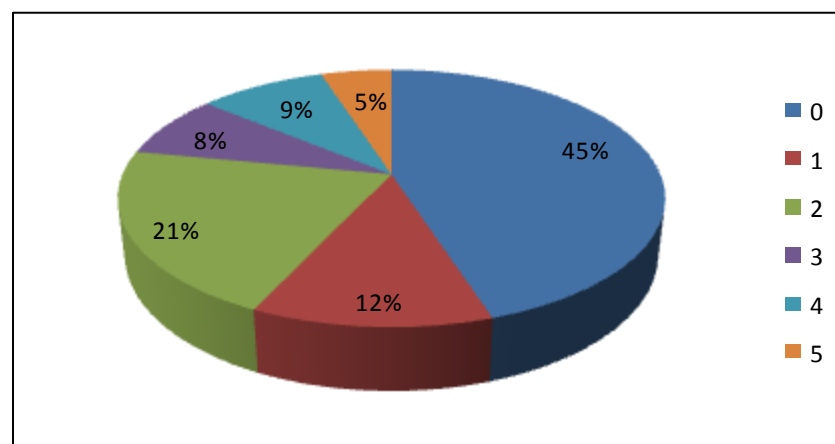


Gráfico 10: Estacionamento da “Avenida Litorânea” – Nota de 0 -5

Fonte: Dados da pesquisa

Para o quesito acessibilidade, em toda a Avenida Litorânea foi detectado o seguinte nível de satisfação dos respondentes: 8 % optaram pela nota cinco, 9 % atribuíram nota um, 12 % nota quatro, 13 % nota dois, 15 % dos respondentes deram nota zero e finalizando 43 % dos respondentes optaram pela nota três ao quesito acessibilidade e sinalização para pedestres e veículos em todo o perímetro

da avenida (Gráfico 11). Vale enfatizar que a acessibilidade mencionada no questionário refere-se sinalização tátil, sinalização auditiva e acessibilidade para pessoas com necessidades especiais;

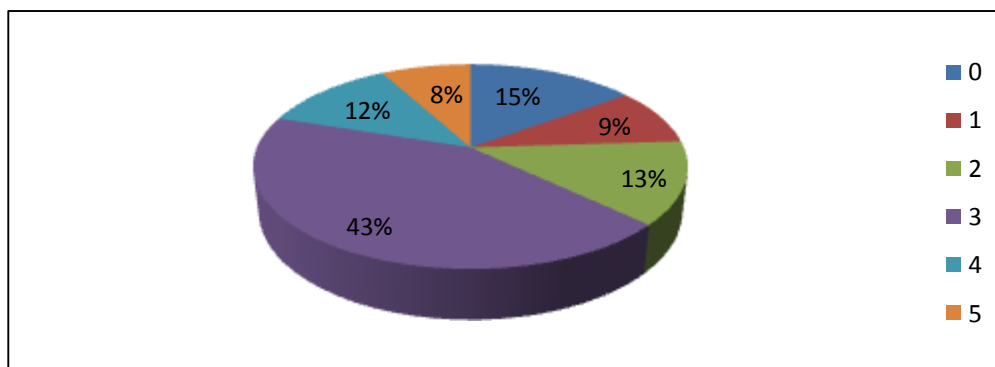


Gráfico 11: Acessibilidade/Sinalização para pedestres e veículos – Nota de 0 -5

Fonte: Dados da pesquisa

- Na Avenida Litorânea no que se refere a sinalização para banhistas durante a análise das amostras verificou-se o seguinte aspectos: 3% dos respondentes optaram pela nota três, 4% dos entrevistados atribuíram nota quatro, 3% atribuíram nota cinco, 12% dos respondentes deram nota dois, 21% dos entrevistados deram nota um e do total 57% dos respondentes mostraram-se insatisfeitos com a sinalização para banhista, dando nota zero (Gráfico 12);

Sobre os serviços de corpo de bombeiros, salva vidas e ambulatório encontrados na área, após a aplicação do questionário foi detectado na análise as seguintes características: do total dos entrevistados 2 % atribuíram nota cinco para estes serviços, 3 % optaram pela nota quatro, 4 % atribuíram nota três, 11% deram nota dois, 27 % dos respondentes deram nota um e 53 % dos entrevistados mostraram-se insatisfeitos com estes serviços atribuindo nota zero (Gráfico 13).

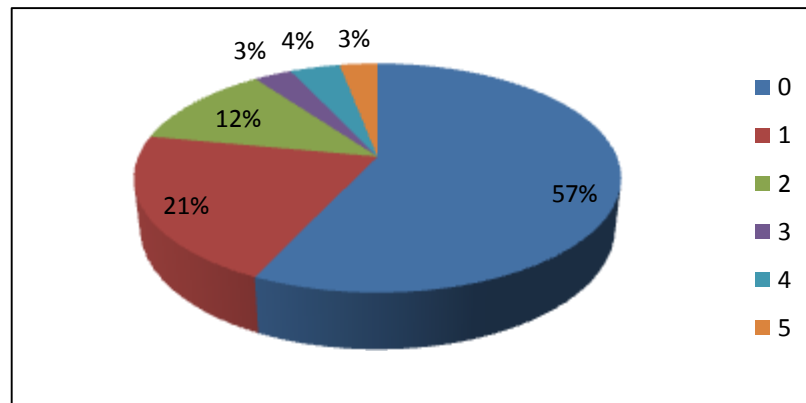


Gráfico 12: Sinalização para banhistas – Nota de 0 - 5

Fonte: Dados da pesquisa

Ainda sobre os serviços de corpo de bombeiros durante a jornada de campo na aplicação do questionário junto aos respondentes, observou-se que na “Avenida Litorânea” existem dois postos destinados ao corpo de bombeiros e salva vidas, porém estes pontos estão localizados na avenida de forma que não conseguem atender a demanda, principalmente em finais de semana e feriados. Outro ponto observado pelos respondentes referiu-se ao fato de em alguns momentos estes postos de atendimento ao banhista estarem fechados, prejudicando a segurança dos banhistas na área.

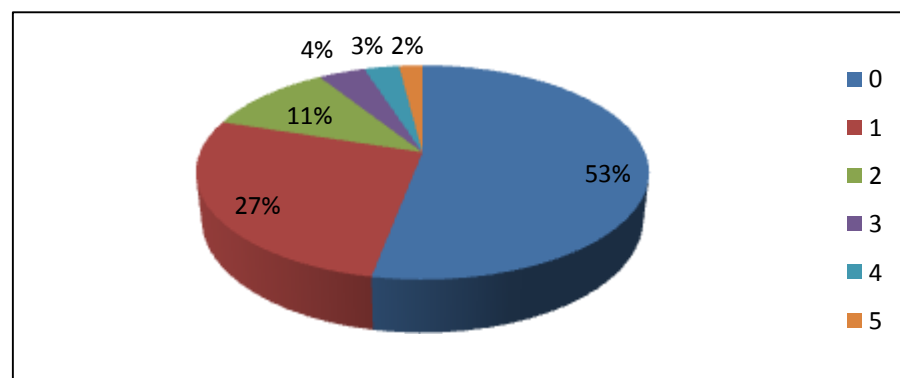


Gráfico 13: Corpo de bombeiros/Salva vidas/Ambulatório – Nota de 0 - 5

Fonte: Dados da pesquisa

- Sobre a infraestrutura do parque infantil e área de lazer instalados na avenida, foi detectado o seguinte resultado: do total dos entrevistados 2% optaram pela nota cinco a infraestrutura do parque e área de lazer, 8% atribuíram nota quatro, 9% deram nota zero, 14% dos entrevistados atribuíram nota um, 16% deram nota dois e 51% demonstraram-se insatisfeitos com a situação física do parque infantil e área de lazer, atribuindo nota três (Gráfico 14);

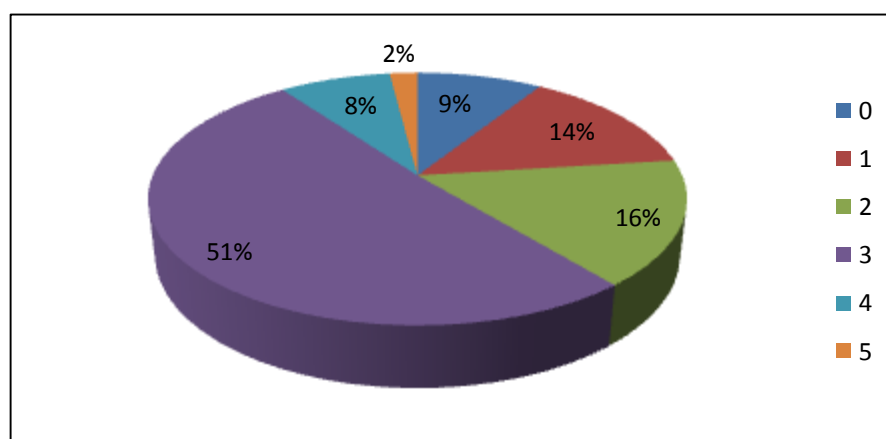


Gráfico 14: Infraestrutura do Parque infantil/Área de lazer – Nota de 0 - 5

Fonte: Dados da pesquisa

- No que se refere ao estado de conservação do anfiteatro localizado no parque infantil e área de lazer da Avenida Litorânea, após a aplicação do questionário junto aos respondentes foi identificado o seguinte resultado: 2% dos respondentes atribuíram nota cinco, outros 2% atribuíram nota quatro, 6% dos entrevistados deram nota três, outros 6% atribuíram nota dois, 22% deram nota um e 62% dos respondentes deram nota zero para o estado de conservação do anfiteatro do local (Gráfico 15);

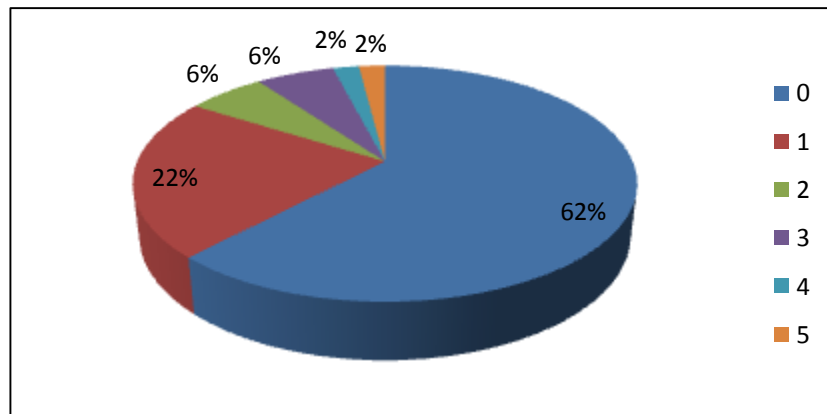


Gráfico 15: Anfiteatro – Nota de 0 - 5

Fonte: Dados da pesquisa

- Sobre os quiosques localizados na área de lazer no parque infantil da avenida durante a análise das amostras observou-se o seguinte aspecto: do total dos respondentes, 4% atribuíram nota cinco, 6% dos entrevistados atribuíram nota quatro, 12% atribuíram nota dois, 13% dos respondentes optaram pela nota zero, 21% atribuíram nota um e 44% dos respondentes atribuíram nota três para os quiosques localizados naquela área (Gráfico 16);

Sobre os quiosques da área de lazer, analisando o resultado do gráfico 16 fica evidenciado o nível de satisfação ou insatisfação, bem como as preferências dos usuários nesta área específica da avenida, uma vez que o local é ponto de encontro de muitas famílias que procuram lazer e entretenimento em praticamente todos os dias da semana. Observou-se ainda que durante a aplicação do questionário alguns respondentes mostram-se insatisfeitos com a quantidade de quiosques e atendimento ao público que frequenta o local.

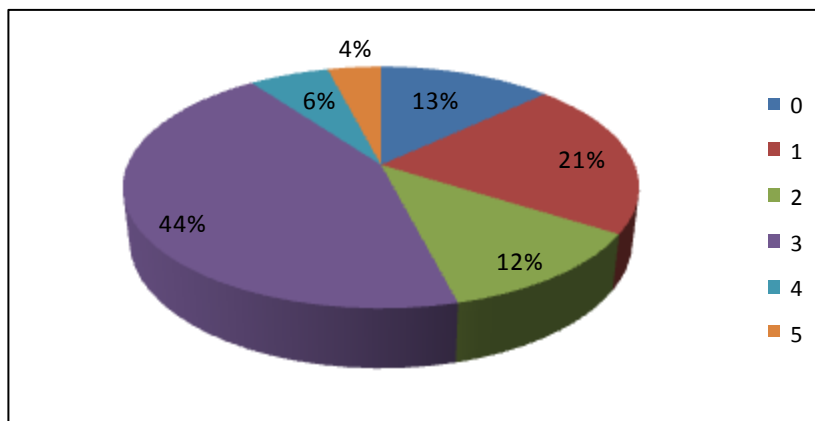


Gráfico 16: Quiosques da Área de lazer – Nota de 0 - 5

Fonte: Dados da pesquisa

- No que se refere ao estado e quantidade de banheiros que atendem ao parque infantil e área de lazer foi observado as seguintes características: do total dos respondentes 4% atribuíram nota cinco, 4% responderam com nota quatro, outros 7% atribuíram nota três, 9% atribuíram nota dois, 12% dos entrevistados deram nota um e 64% dos respondentes mostraram-se insatisfeitos com a quantidade e estado de conservação dos banheiros masculino e feminino do local (Gráfico 17); Na pesquisa de campo, os respondentes mostraram-se insatisfeitos com a estrutura dos banheiros que atende o local, queixando-se da falta de um fraldário para crianças, uma vez no local é grande o número de crianças que utilizam os banheiros;

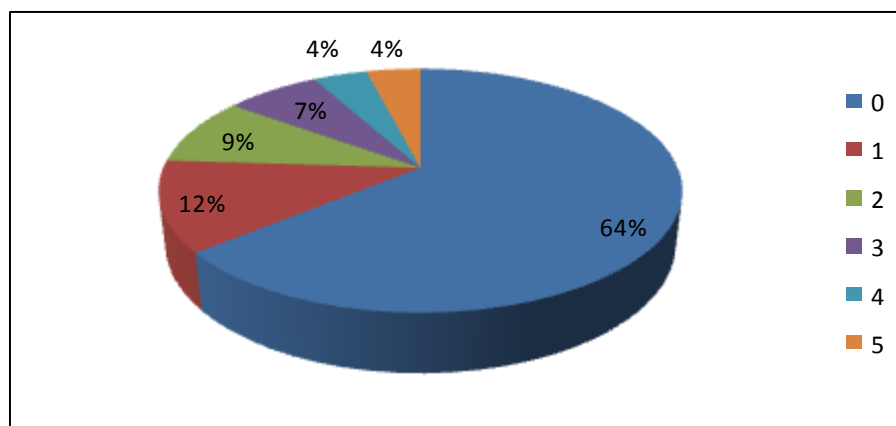


Gráfico 17: Banheiros masculino/feminino – A. de lazer – Nota de 0 - 5

Fonte: Dados da pesquisa

Sobre os serviços de segurança pública na Avenida Litorânea, após a aplicação do questionário e durante a análise das amostras observou-se o seguinte aspecto: do total dos respondentes 9 % responderam com nota zero, 11 % atribuíram nota cinco, outros 9 % dos respondentes atribuíram nota quatro, 14 % deram nota dois, 18 % atribuíram nota um e 39 % dos respondentes atribuíram nota três (Gráfico 18).

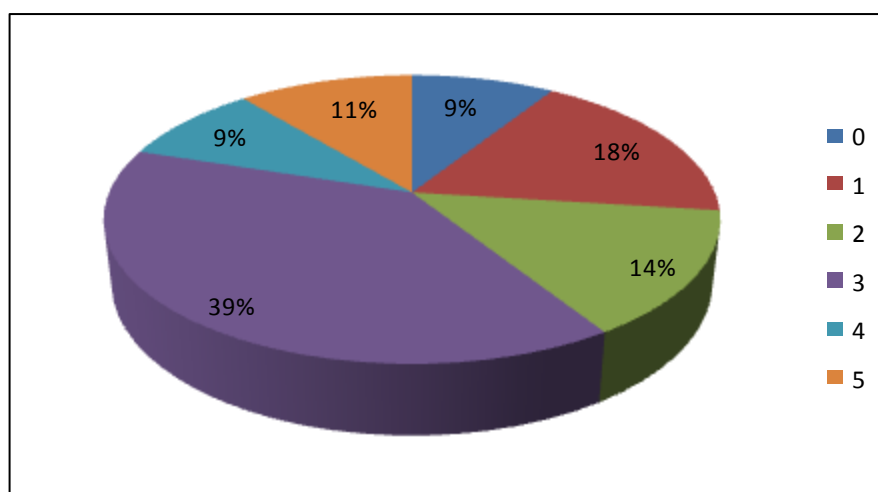


Gráfico 18: Segurança na “Avenida Litorânea” – Nota de 0 - 5

Fonte: Dados da pesquisa

No que se refere à limpeza pública na Avenida Litorânea, foi identificado os seguintes aspectos: 5 % dos entrevistados optaram pela nota cinco, 9 % atribuíram nota zero, 13 % responderam com nota quatro, 14 % com nota dois, 23 % dos respondentes atribuíram nota um e 36 % mostraram-se preocupados com este quesito, atribuindo nota três (Gráfico 19).

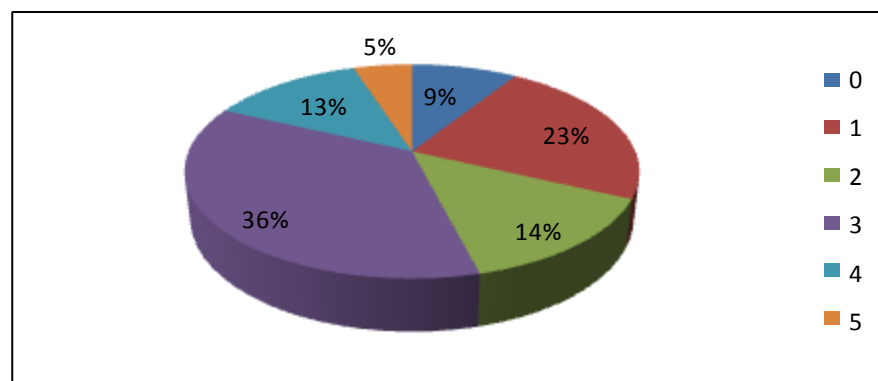


Gráfico 19: Limpeza pública na “Avenida Litorânea” – Nota de 0 - 5

Fonte: Dados da pesquisa

Quanto à iluminação pública instalada na via, observou-se os seguintes aspectos: 9 % atribuíram nota um para esta problemática, 11 % nota cinco, 13 % atribuíram nota quatro, 16 % deram nota dois, 23 % optaram pela nota zero e 28 % responderam com nota três (Gráfico 20);

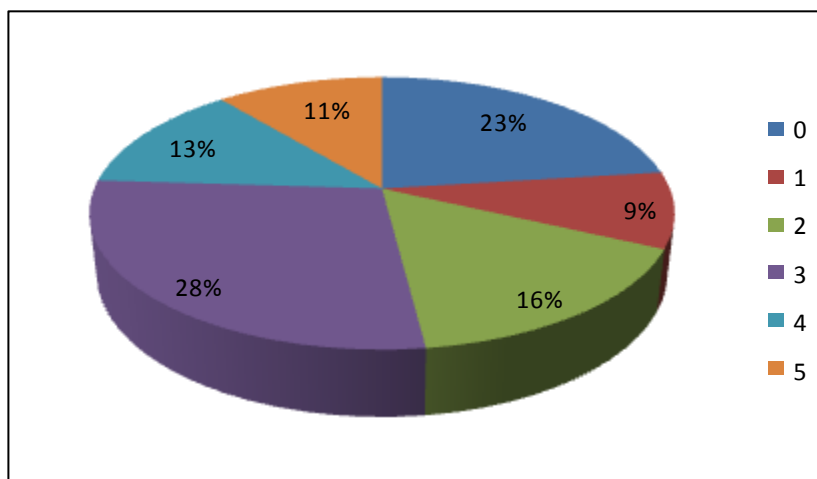


Gráfico 20: Iluminação pública na “Avenida Litorânea” – Nota de 0 - 5
Fonte: Dados da pesquisa

Nesta etapa da pesquisa de campo foram inseridos nas perguntas situações que obtivessem resposta com conceitos entre preferências, gostos, afinidades, percepção, atitudes e aspectos relevantes a qualidade visual da paisagem urbana. Neste sentido ainda sobre a análise dos dados foram identificadas nos próximos quesitos as seguintes situações.

Sobre o destino dos resíduos, dado pelos frequentadores da avenida, nos diversos usos: praia, bares, passeio público, parque infantil e ao longo da avenida, foram observadas as seguintes características: 8 % declararam levar o lixo para casa, 11 % evidenciaram jogar os resíduos sólidos ou orgânicos na areia da praia ou na via, 12 % afirmaram não produzir lixo, 34 % disseram jogar o lixo nas lixeiras da via e 35 % dos respondentes disseram deixar os resíduos nos bares ou restaurantes (Gráfico 21).

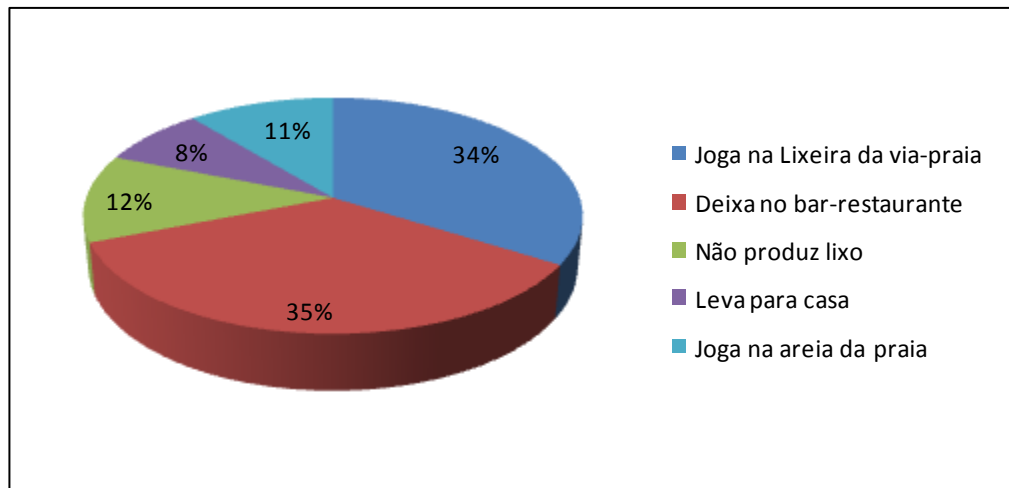


Gráfico 21: Destino dos resíduos sólidos – Lixo produzido pelos freqüentadores

Fonte: Dados da pesquisa

Sobre o aspecto estético e visual da “Avenida Litorânea”, a análise dos dados amostrados evidenciou os seguintes percentuais: 10 % disseram ser ruim, 12 % consideram, 14 % optaram por regular, 28 % classificaram como bom e 36 % muito bom (Gráfico 22). O nível bom e muito bom contribui para a representação do perceptivo e cognitivo do ambiente nos aspectos visual e estético da área tanto sobre os atributos físicos estruturais como socioculturais.

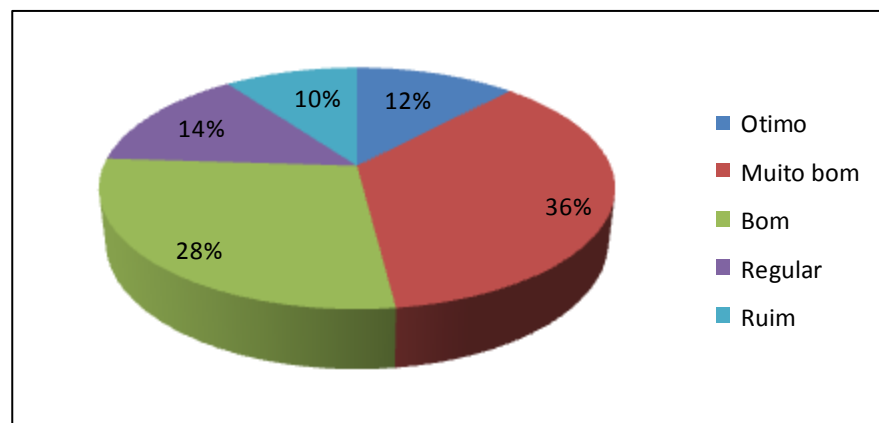


Gráfico 22: Aspecto estético e visual na “Avenida Litorânea”.

Fonte: Dados da pesquisa

Sobre a análise geral dos dados, observa-se que a paisagem urbana da Avenida Litorânea compreende um universo muito complexo de informações e situações particulares e coletivas dos grupos sociais que utilizam a via para atividades diversas, como o lazer, contemplação, trabalho, prática de esportes,

turismo e via de circulação. As experiências pontuadas pelos diversos grupos sociais, o conhecimento acerca da área em questão, denotam um ambiente físico e socialmente influenciado pelo relacionamento do indivíduo com o espaço urbano.

Diante do exposto na análise da amostra, e considerando os pontos estratégicos estabelecidos na pesquisa de campo, para o entendimento do espaço urbano e social percebido pelo usuário que, de alguma forma, utiliza aquele espaço para as atividades diversas. Faz-se necessário compreender o processo perceptivo entre o objeto, o campo da percepção, seu significado particular e coletivo assim como sua qualidade visual para finalmente entender o que é a relação do espaço urbano e a percepção do ambiente.

6.2 A percepção em campo e o espaço urbano compreendido

A análise dos dados coletadas junto aos usuários entrevistados e diante da diversidade de informações inerentes ao espaço urbano e a percepção do ambiente da “Avenida Litorânea”, possibilitou a compreensão das variadas formas de percepção e representação do espaço pesquisado.

Para melhor sistematização do conhecimento referido, procurou-se ordenar o resultado da percepção em campo da seguinte forma: principiando pelo início da “Avenida Litorânea” desde a praça do pescador passando pelos quiosques de bares e restaurantes, do sentido Ponta do Farol, passando pelo trecho central da avenida na praia do Calhau até o seu final na praia do Caolho.

Durante a jornada de campo na aplicação do questionário junto aos respondentes, mediante a observação direta da paisagem urbana da área pesquisa, foram identificados os seguintes aspectos da atual situação físico-espacial da urbanização da orla norte da cidade, no caso a “Avenida Litorâneas” conforme esquema a seguir:

- A quantidade de barracas identificadas ao longo do perímetro da “Avenida Litorânea”: 28 barracas distribuídas na área pesquisada, onde na composição física da estrutura das barracas, esta se divide em dois bares ou restaurantes cada, totalizando 56 empreendimentos tidos como bares ou restaurantes no lado da praia;

- Foram identificados mais de vinte quiosques para venda de coco, água mineral e produtos pequenos como bombons, cigarros e outros. Vale ressaltar que os quiosques para este tipo de atividades são localizados mais no trecho que compreende do Parque infantil até o começo da “Avenida Litorânea” próximo ao bairro da Ponta do Farol;

- Área de lazer com complexo de apoio para usuários que frequentam o local, bem como a instalação de três quiosques para atendimento deste trecho;

- Dois espaços destinados ao corpo de bombeiros e salva vidas, bem como serviços de ambulatório e postos de policiamento da área;

- No lado oposto a praia, foram identificados grandes espaços vazios com predominância de dunas e morros na paisagem urbana (Figuras 44 e 45), além da presença de construções feitas ao longo da “Avenida Litorânea” notadamente, hotéis, pousadas, residências, restaurantes, terrenos vazios, estacionamentos improvisados e ruas de acesso a avenida e entorno.



Figura 44: Presença de morros – A. Litorânea
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 45: Presença de morros – A. Litorânea
Fonte: Dados da pesquisa

A “Avenida Litorânea”, como elemento físico e social construído, é produto das relações humanas onde as manifestações e fenômenos oriundos da dinâmica do local expressão percepções individuais e coletivas dos seus usuários. No começo da avenida, na Praça do Pescador (Figuras 46 e 47), onde os casais de namorados encontram-se tanto nos períodos diurno e noturno, é tido como um local de encontro e espaço para contemplação da maré e do horizonte.

No local existe um estacionamento para os usuários e geralmente esta área é ponto de partida para atividades físicas como caminhada e corrida.



Figura 46: Presença de morros – A. Litorânea
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 47: Presença de morros – A. Litorânea.
Fonte: Dados da pesquisa

As pessoas que procuram o início da avenida para descontrair, vão à procura de momentos relaxantes com a família, optando por um almoço com grupo de amigos ou até mesmo durante o período noturno, pode-se observar a procura dos bares daquele ponto para diversão. A paisagem é composta de bares, restaurantes além da vista do mar e da área moderna da cidade além das dunas, tornando um vista muito atrativa tanto para o turista como para os maranhenses.

Continuando com o percurso, logo após a Praça do Pescador observa-se entre os primeiros bares e restaurantes, um bar que é muito apreciado pelos frequentadores do local, a Barraca do Chefe, onde servem comidas típicas da região, sendo este um dos mais procurados pelo público em geral.

No lado oposto a praia é grande a predominância de vegetação nativa com presença de dunas, onde somente em poucos lugares vê-se a presença de estruturas construídas ao longo da via. Uma casa feita de madeira (Figura 48), singela encontra-se próxima a infraestrutura de bares e restaurantes. A grande maioria do público concentrado nessa região procura também como atividades além das laborais, bronzamento, banho na orla, prática de esportes na praia como surf, jogos como futebol de areia, vôlei (Figura 49) e entretenimento nos bares localizado nas barracas.



Figura 48: Casa de madeira – A. Litorânea

Fonte: Dados da pesquisa



Figura 49: Prática de esporte lado oposto

Fonte: Dados da pesquisa

No aspecto estrutural deste trecho da avenida, a situação da via de circulação, passeio e ciclovia é, esteticamente razoável aparentando manutenção constante por parte do poder público. Muitas pessoas procuram também o Bar do Oasis para momentos de lazer e entretenimento, principalmente nos dias da semana compreendidos entre quarta-feira e domingo. Continuando o percurso, muitos dos informantes pontuaram situações inerentes às questões turísticas, em que consideram a avenida um referencial para o setor de comércio e serviços sendo na opinião de boa parte destes um local propicia as atividades econômicas.

Uma das preocupações mais marcantes que muitos entrevistados enfatizaram diz respeito à limpeza pública e segurança na área, pois muitos já presenciaram ou foram vítimas de assaltos. O policiamento, segundo a maioria, não é satisfatório, necessitando cada vez mais de pessoal e aparelhagem adequada para a e segurança efetiva dos frequentadores da área.

A paisagem se configura mais árida e aberta com pouca ocorrência de vegetação em bares, particularmente do início da avenida até aproximadamente a Associação do Ipem (Figuras 50 e 51), ocorrendo, em pontos isolados, principalmente nas regiões próximas ao parque infantil, onde não existem bares mas, apenas, quiosques para venda de coco, água e refrigerante. No tocante ao destino dos resíduos sólidos deixados ou dados pelos frequentadores da avenida nesta região, observou-se que a grande maioria ou deixa nos bares ou contribuem com a não poluição do ambiente com restos orgânicos e sólidos.

Este trecho da “Avenida Litorânea” é considerado por muitos entrevistados, um trecho mais particularizado do ambiente, uma vez que da área do parque infantil

até o termino da avenida, o que se observa é que a concentração do público parece ser mais densa, devido à natureza do local. No começo da via, os espaços são mais livres, não havendo quase nenhuma residência, o que se vê além do horizonte são apenas as dunas e os prédios residenciais por traz destas. A morfologia da paisagem e a estrutura espacial do lugar o transformam em um trecho da avenida com tais características. É como se o observador estivesse sozinho, caminhando sem a presença do fluxo exagerado de pessoas indo e vindo, sem bares, aglomerações, poluição sonora e visual.



Figura 50: Lado oposto da avenida - Ipem
Fonte: Dados da pesquisa

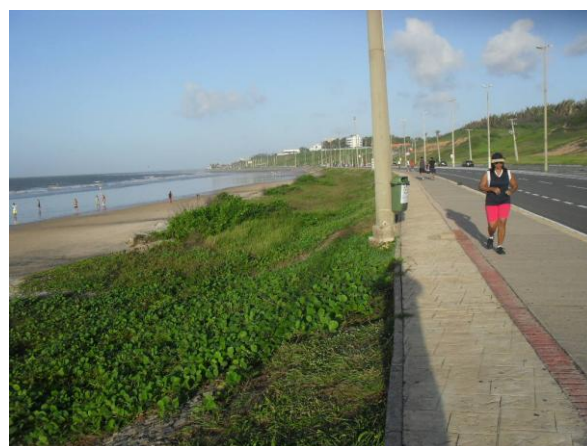


Figura 51: Trecho sem barracas
Fonte: Dados da pesquisa

Nesta área se pode perceber que alguns banhistas procuram este trecho para momentos individualizados sejam em grupo menor, ou até mesmo individual (Figuras 52 e 53), observando-se, em alguns pontos, que a quantidade de veículos estacionados ao longo da avenida é considerável, sendo o lugar bastante procurado por casais enamorados.

No lado oposto a praia, a paisagem urbana é marcada pelo relevo acidentado, via de circulação que dá acesso a uma das entradas e saídas da “Avenida Litorânea” com acesso ao bairro do Calhau, próximo à antiga Maciel Jardins, de onde as pessoas podem presenciar uma vista agradável do horizonte e da Praia do Calhau. O percurso também é marcado pela sinalização de pedestres e veículos, com a instalação de foto sensores em ambos os sentidos da via.

Continuando com o percurso, chega-se ao Parque infantil e área de lazer, onde a presença do público é diversificada com a procura do local para

entretenimento com a família, sendo marcante a presença de crianças no parque instalado no local. Esta área é composta por três quiosques de atendimento ao público, com venda de coco e água mineral, complexo de banheiros masculino e feminino, playground e anfiteatro.



Figura 52: Trecho da avenida sem barracas

Fonte: Dados da pesquisa

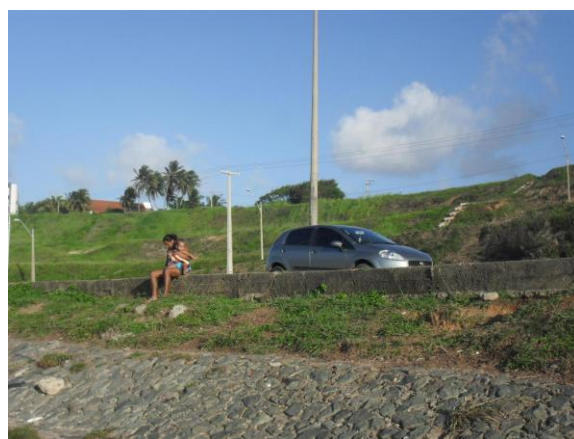


Figura 53: Trecho da avenida sem barracas

Fonte: Dados da pesquisa

Mediante a percepção do espaço urbano, as apreensões e sensações perceptivas dos usuários mudam conforme o grau de experiência do indivíduo com o espaço, o que explica as percepções diversas.

A área é dotada de infraestrutura prevista no projeto urbanístico, uma vez que em todo o seu perímetro, são poucos os pontos destinados exclusivamente ao público infantil. No entanto, o que o público em geral percebe é o estado de abandono da área por parte das autoridades locais.

Conforme evidenciado pelos dados obtidos com a aplicação do questionário, a preocupação é grande quanto ao aspecto visual do parque, pois como área de lazer, o espaço deixa a desejar na conservação e manutenção da estrutura física e dos equipamentos urbanos como os brinquedos feitos de madeira roliça com pneus instalados no playground.

A preocupação dos informantes considerou que alguns brinquedos instalados na área do parque não ofereciam condições adequadas para as crianças brincarem, por causa de riscos à segurança. Observa-se a presença de brinquedos infláveis, talvez oriundo das oportunidades de serviço e comércio do local, atraindo para a área, empreendedores com atividades desta natureza além do comércio informal com instalação de barracas de artesanato local.

Na paisagem do parque, os banheiros não atendem à demanda dos usuários, apresentando precário estado de conservação. Durante a análise dos dados percebeu-se que muitos dos frequentadores enfatizaram a importância de um fraldário para o parque por causa do público infantil.

As muretas de proteção feitas de estrutura pré-moldada, que garantem a segurança de quem está no parque infantil, limitando este com a praia, já estão desgastadas em alguns pontos pela ação do tempo, comprometendo a estética visual e segurança do local.

No anfiteatro, a maior preocupação percebida pelos entrevistados diz respeito à manutenção, o que se reflete no uso do espaço pelos frequentadores. A maioria considerou que as estruturas que sustentam a lona que serve de cobertura para o anfiteatro, já está deteriorada devido aos agentes externos como insolação, chuva e salitre prejudicando o funcionamento correto das instalações.

No espaço percebido pela maior parte dos entrevistados, foram constatados alguns aspectos relevantes quanto à qualidade visual da paisagem referindo-se aos atributos do local: organização do espaço por parte dos comerciantes com as barracas de artesanato, os brinquedos do parque infantil, o abandono do anfiteatro e o descuido com a manutenção da área, são atributos que na opinião dos respondentes, deveria ser primordial na harmonia e equilíbrio estético visual do lugar.

Em toda a “Avenida Litorânea” um dos pontos mais visitados é o Parque infantil, principalmente nos finais de tarde e em finais de semana quando a procura é maior, concentrando um público diversificado, ocasionando em algumas situações falta de espaço para a circulação do público que frequenta o local. É visível a poluição visual e sonora em alguns pontos da “Avenida Litorânea”, fato este que incomoda muito dos usuários que procuram a área para momentos de lazer e descontração com a família.

A segurança também foi pauta nesta área, segundo opinião de muitos entrevistados, a falta de policiamento no parque também é motivo preocupante especialmente durante a semana de segunda a sexta-feira, no período diurno, devido à ação de vandalismo na área. É preciso que o poder público garanta a qualidade física, social e cultural do local, bem como que as pessoas, comerciantes, frequentadores locais, turistas e a sociedade de modo geral tomem consciência da

utilidade do Parque para que se possa tenham um ambiente urbano sadio e prazeroso de ser vivenciado no cotidiano.

Por ultimo, as percepções do espaço urbano do trecho final da avenida, partindo do Parque infantil, passando pela ponte sobre o rio Calhau até o final da avenida, o que se percebe em termos da percepção do espaço urbano, é uma paisagem desenhada pelas construções e empreendimentos imobiliários (Figuras 54 e 55), como alguns hotéis no lado oposto ao da Praia do Caolho, restaurantes e bares além de residências construídas antes e após a execução do projeto de urbanização da orla.



Figura 54: Hotel no lado oposto da avenida
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 55: Edifício residencial no lado oposto
Fonte: Dados da pesquisa

Na área da Praia do Caolho, a configuração visual das barracas, difere em muitos aspectos das demais localizadas no começo da avenida. Percebe-se que, na grande maioria das barracas instaladas neste trecho, houve a preocupação por parte dos proprietários em dotá-las de infraestrutura física (Figuras 56 e 57) para atender bem os frequentadores. As construções são visíveis em praticamente todos eles. Para o frequentador da avenida, isto pode ser bom no primeiro momento, mas a médio e longo prazo, essas construções oferecem riscos ao ambiente, uma vez que não deveria ser permitidas alterações na tipologia original das barracas.

As construções e melhorias nos bares e restaurantes acontecem em praticamente toda “Avenida Litorânea”, notadamente no trecho entre o rio Calhau até o final da avenida. Há bares e restaurantes como o Bar do Henrique, que parecem até área de lazer de hotéis para atender seus hospedes. O Bar Adventure Beach,

também tem toda uma infraestrutura física para atendimento dos frequentadores, estruturas que invadiram a faixa de terra, ocasionando a estilização das barracas.



Figura 56: Melhorias nas barracas

Fonte: Dados da pesquisa



Figura 57: Melhorias nas barracas

Fonte: Dados da pesquisa

O que se percebe é que em todo o perímetro, preocupações com bom atendimento, conforto e qualidade são determinantes não somente para donos de barracas no lado da praia, mas também é uma preocupação por parte dos donos de restaurantes localizados na via, como no caso dos restaurantes: Cabana do Sol, Feijão de Corda, Pizzaria Maggiorasca e tantos outros que constroem espaços planejados para atender ao público.

Neste trecho, a concentração do público é maior, sendo percebido que tanto em dias da semana quanto em feriados e finais de semana mesmo quando a procura diminui, é visível a presença de veículos estacionados próximos a quase todas as barracas. No que se referem às atividades praticadas pelos usuários deste trecho, percebe-se que muitos procuram a área para entretenimento, banho, bronzamento, momentos de lazer e descontração em bares e restaurantes, tanto no período diurno com noturno, lembrando que a concentração no período noturno é muito grande nos Bares do Henrique, Sol Nascente e Adventure Beach.

O público é diversificado, compreendendo jovens, famílias, adultos e crianças a procura principalmente de lazer. Há, também, os que trabalham na área como no caso dos empregados de bares, restaurantes, hotéis e residências, sem considerar que há uma presença constante do comércio informal com venda de bijuterias, artigos esportivos, óculos, artesanato, entre outros.

Quanto ao estacionamento ao longo do perímetro da via, a maioria dos entrevistados se mostrou insatisfeita, particularmente em relação aos finais de semana e feriados quando a superlotação se torna um problema mais perceptível. No projeto de urbanização da orla foram contemplados estacionamentos nos dois sentidos da “Avenida Litorânea”, mas devido ao crescimento da cidade e outros aspectos como poucos investimentos, crescimento das atividades de comércio e de serviços na área e a crescente procura do local para lazer, contemplação e atividades correlatas, este não atende mais a demanda do local.

A sinalização, tanto horizontal como vertical para pedestres como para banhistas e condutores de veículos foi questionada por boa parte dos entrevistados que percebem a precariedade, ao longo de toda a via, principalmente no que diz respeito à sinalização para banhistas, placas educativa, sinalização horizontal e vertical para pedestres e veículos e sinalização auditiva e tátil para pessoas especiais.

A estrutura do Corpo de Bombeiros e guarnição da Polícia Militar, que funcionam no local, não atende a demanda conforme mencionado por boa parte dos entrevistados, necessitando de mais pessoas qualificadas e ações governamentais para a segurança dos frequentadores da área. Nos finais de semana e feriados, as ações do policiamento de trânsito são mais intensas mas sua deficiência também é percebida.

No trecho médio da “Avenida Litorânea” se encontram também pontos físicos referenciais para a maioria dos frequentadores, como Circulo Militar (Figuras 58 e 59), o próprio rio Calhau, o Hotel Calhau (Figura 60) o Hotel Pestana (Figura 61) na alça que liga a Avenida a outras vias preferenciais de grande importância local, que dão acesso aos bairros do Calhau, Renascença, Olho d’Água e adjacências.

A utilização da “Avenida Litorânea” para desobstruir o trânsito na Avenida dos Holandeses é preocupante, pois o local não foi planejado para atender a demanda crescente do tráfego no local, mesmo durante os horários de pico. Esta é uma opção dos condutores, mediante a falta de opções. O trânsito na referida avenida possivelmente pode acarretar graves problemas de infraestrutura urbana, desordem e aumento do fluxo de veículos que trafegam pelo espaço compreendido

na mesma, muito embora as obras de prolongamento da “Avenida Litorânea” estejam sendo feita em ritmo acelerado.



Figura 58: Vista do círculo militar
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 59: Residência próxima círculo militar
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 60: Vista Hotel Calhau
Fonte: Dados da pesquisa



Figura 61: Vista do Hotel Pestana
Fonte: Dados da pesquisa

6.3 Contribuições da percepção ambiental para o planejamento do espaço urbano

No estudo de caso da análise do espaço urbano por meio da percepção do ambiente realizado na “Avenida Litorânea” em São Luís do Maranhão, as variantes da percepção ambiental foram assinaladas no sentido da contribuição destas com o planejamento e ordenamento do espaço urbano, notadamente na zona costeira norte da cidade. Conforme o entendimento de autores como Kevin Lynch (1981; 1997), (Kholtdorf, 1996); (Rapoport, 1978 e Oliveira e Machado 1987) mencionados durante a pesquisa, a percepção do ambiente configura-se como um processo

mental das apreensões diversas do espaço urbano, baseado nas relações dos indivíduos coletivamente ou isoladamente.

Nas etapas de planejamento do espaço urbano, a compreensão dos elementos perceptivos da paisagem natural, por se tratar de espaços preservados, conservados ou mesmo de paisagem construída, estes elementos devem ser levados em consideração pelos profissionais envolvidos nas etapas de planejamento. Conforme visto nos capítulos anteriores, o espaço urbano é produto das relações construídas socialmente, não podendo ser desconsiderado das formas de apreensão e imagem oriundas dos indivíduos que utilizam o espaço.

No planejamento urbano de uma área, ou mesmo de uma cidade, os estudos da percepção do ambiente, inerentes às relações sociais, deveriam ser não somente estudados e compreendidos isoladamente nas profissões, mas vistos através dos estudos multidisciplinares entre áreas correlatas para que se tenham ambientes planejados levando-se em conta, o significado, as referências físicas, naturais, sociais e culturais e a expectativa dos frequentadores.

Observado as contribuições da percepção do ambiente nas etapas de planejamento e ordenamento do espaço urbano, ambientes que são planejados sem os critérios perceptivos da sociedade são, muitas das vezes, insatisfatórios no que diz respeito ao bem estar e a qualidade visual da paisagem, tornando-os as vezes menos atrativos a contemplação ou até mesmo sem grandes atributos físicos e culturais. Por essas e outras razões é que a percepção ambiental deve constitui o suporte para o planejamento de todos e quaisquer espaços, tanto no sentido das ações governamentais, como em intervenções da iniciativa privada.

Durante as etapas de planejamento, os planejadores do espaço urbano, deveriam considerar que os elementos móveis (as pessoas) do espaço ou da cidade, são intrínsecos no processo de concepção destes, pois são tão importantes quanto os elementos fixos. Considerando que o homem atua diretamente na produção dos espaços, seja transformando este, seja habitando, passando eventualmente pelo espaço ou simplesmente contemplando o espaço, ele participa e interage com as forma de planejar o ambiente, modificando a paisagem natural ou construída socialmente e culturalmente pelos frequentadores e habitantes do espaço.

Observamos ao longo desta pesquisa que a capacidade de estruturar e identificar o ambiente são inerentes aos animais móveis, utilizando sensações visuais, como cores, texturas, forma, luz, bem como outros sentidos: olfato, audição, tato, cinestesia, senso de campos elétricos ou magnéticos (LYNCH, 1997). Situações desta natureza que os animais móveis utilizam para orientar-se no espaço urbano e organizá-lo devidamente conforme sua experiência e preferência são particularmente essenciais para ser levadas em consideração nas etapas de planejamento dos espaços.

Os animais superiores, na organização social, procuram sistematizar as informações oriundas do ambiente em níveis de satisfação, bem estar e apreensão da imagem do espaço, uma vez que a constituição da imagem é como processo dialético entre o indivíduo que observa e aquele que é observado, mediante a relação social entre estes. No plano do planejamento do espaço urbano, os instrumentos de uso e ocupação do solo urbano, no caso as leis e diretrizes específicas para os usos diversos na sociedade, deveriam ser contempladas com formas mais abrangentes do uso do espaço urbano, como também levar em consideração a sociabilidade deste mesmo espaço.

A experiência adquirida com a relação do ambiente e os indivíduos são de fundamental importância para a prática do planejamento eficaz do espaço. Conhecer a área que se deseja fazer um planejamento e ordenamento do espaço, talvez seja uma das alternativas mais apropriadas para que se tenham espaços planejados e satisfatórios perante a sociedade. O conhecimento da percepção do indivíduo que habita o lugar, os problemas sociais, as relações culturais, bem como as expectativas relativas com o planejamento das soluções de ordem física, funcional e estética, influenciaram na qualidade ambiental da paisagem urbana.

Neste sentido, o espaço planejado, compreende o necessário para a adaptação ao ambiente, levando-se em consideração que o homem consegue classificar, organizar tudo que se apresenta aos nossos sentidos, talvez possamos nos adaptar ao próprio ambiente, através das estruturas perceptivas e aos processos simbólicos que caracterizam o ser humano (LYNCH, 1997). É fato que tal procedimento já é praticado pelos profissionais que projetam as intervenções, mas, via de regra, são negligenciados pelos que as realizam.

7 CONCLUSÃO

O estudo realizado sobre o espaço urbano e a percepção do ambiente na “Avenida Litorânea”, em São Luís do Maranhão, compreendendo as formas de apreensão e percepção do ambiente na zona costeira norte da cidade mediante abordagens teóricas e conceituais dos autores pesquisados para subsidiar este trabalho, comprova que as relações sociais dos indivíduos influenciam no planejamento e construção do espaço urbano mencionado ao longo desta pesquisa.

Os objetivos propostos acerca da percepção do espaço urbano localizado na área pesquisada, atrelado à revisão da literatura alinhada à base metodológica proposta para coleta de dados, proporcionaram elementos norteadores para o entendimento da paisagem urbana do local e estabelecimento das conclusões apresentadas.

Como método de investigação em campo, a observação dos fenômenos feita ao longo da “Avenida Litorânea” junto aos informantes de cada categoria assinada neste trabalho, forneceram os alicerces da percepção em campo. O ambiente e espaço percebido pelos usuários permanentes, transeuntes ou até mesmo os eventuais como os turistas que procuram o local para momentos de lazer e entretenimento, pautado nas considerações e estudos da percepção do ambiente natural ou construído, mostrou-se como um ambiente diversificado mediante as experiências individuais e coletivas dos usuários do local.

A localização e caracterização da área da pesquisa, relevando os aspectos físicos e naturais da paisagem local pautada nos elementos sociais do espaço da referida avenida, ampliaram o conhecimento da área contribuindo para os estudos da percepção. O espaço urbano da “Avenida Litorânea”, embora diversificado e dinâmico da forma como se apresenta, às vezes, organizado em alguns trechos conforme mencionado pelos usuários e, outras vezes, desorganizado, comprometido com os problemas urbanos oriundos do crescimento desordenado da cidade, necessita de entendimento do universo das relações multidisciplinares para que de fato se tenha um espaço atrativo e com qualidade ambiental.

O entendimento dos instrumentos de planejamento e ordenamento do solo urbano, em especial nas cidades da zona costeira do Brasil e da Legislação urbanística da cidade de São Luís, considerando as determinações do Estatuto da

cidade atua de forma complementar nas análises dos dados levantados na jornada de campo, pela observação dos fenômenos, demonstrando um espaço rico em informações físicas e socioculturais da área pesquisa.

A concentração de estruturas construídas socialmente ou simplesmente oriundas das intervenções físicas e espaciais encontradas ao longo da “Avenida Litorânea” demonstrou o ambiente confuso em alguns pontos particulares da referida área pesquisada. O desenvolvimento urbano que a cidade de São Luís vem presenciando, alinhado aos investimentos no setor da construção e a crescente especulação imobiliária, contribuíram para o a segregação do espaço urbano observado na referida avenida.

Observou-se um espaço urbano repleto de informações de ordem física, estrutural, social e cultural, onde a paisagem foi sendo transformada constantemente e em desequilíbrio com o ambiente natural. As modificações na paisagem natural da área pesquisada oriundas da ação do homem fizeram do local um ponto único na cidade com atributos físicos e culturais que são referências no tocante ao entretenimento e lazer na cidade.

Os aspectos visuais e estéticos da paisagem, assinalados pelos usuários do local, se mostraram preocupantes no que se refere à qualidade do ambiente, uma vez que foram identificadas situações multivariadas tanto da estrutura física do espaço como na organização dos agentes sociais. A confusão estética e visual em alguns pontos da “Avenida Litorânea” notadamente na área do Parque infantil, a grande demanda de usuários daquele espaço em momentos especiais como final de semana e feriados, reflete a poluição e desorganização visual da paisagem. Há de levar-se em consideração que em outros trechos da referida avenida, foram pautados pela pesquisa de campo, que em muitas barracas a poluição sonora e concentração do público é preocupante, tanto no período diurno como noturno em alguns pontos.

Tais situações evidenciaram um ambiente carente da interpretação da paisagem urbana, das políticas públicas voltadas para a pesquisa da percepção do ambiente e, essencialmente, estratificadas socialmente.

Os aspectos humanos identificados ao longo da “Avenida Litorânea”, mediante a demanda de alguns locais priorizados na pesquisa, se mostram particularmente mais procurados para as diversas atividades praticadas pelos

frequentadores. As considerações sobre a conservação e manutenção do espaço urbano construído na área pesquisa, bem como acerca do ambiente natural no lado emerso, evidenciaram paisagens variadas devido às características das formas de uso do solo urbano na área. Ainda sobre os aspectos humanos na área pesquisada, no que se refere ao agente social, observou-se que o público ainda que diversificado procura a área para a prática de esportes, corridas, passeio, contemplação da paisagem, momentos de lazer com a família ou individualmente, atividades laborais nas barracas e entorno, fechamento de negócios, turismo e entretenimento em geral. O público que utiliza a “Avenida Litorânea” no campo da percepção do ambiente e no entendimento do espaço urbano compreendido na avenida e entorno, notadamente contribui para as diversas formas de apreensão e imagem do ambiente.

A “Avenida Litorânea” na cidade de São Luís do Maranhão, como produto das ações de planejamento urbano, oriundas dos agentes governamentais e culturalmente produto das relações humanas inseridas em todo o seu percurso, perfazem o cenário que exige atenção das autoridades locais e pesquisadores no tocante ao espaço urbano e conseqüentemente ao estudo do ambiente. É preciso que se tenha o entendimento do lugar para que se façam as intervenções urbanísticas neste lugar, tornando este agradável e apreciado por seus habitantes.

Por fim, considerados os aspectos físicos, sociais, culturais e estéticos do espaço urbano na “Avenida Litorânea” é preciso que se tenham garantias e iniciativas por partes de todos os agentes envolvidos com a percepção do ambiente, arquitetos, urbanistas, geógrafos, engenheiros, sociólogos e demais profissionais que sejam fiscalizadores dos processos de uso, formas e ocupação do solo urbano, garantindo a qualidade do ambiente.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Elienê Pontes de; TELES, Mércia Gabriely Linhares;LAGO, Willinielsen Jackieline Santos. **Delimitação das Bacias Hidrográficas da Ilha de São Luís a partir de dados SRTM**. In: Anais XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, Natal, Brasil, p. 4631-4638.

BASSANI, M. Fatores psicológicos da percepção da qualidade ambiental. In: MAIA N.B. et. Al (Org). **Indicadores ambientais: conceitos e aplicações**. São Paulo: Educ, 2001.

BECKER, Howard S. **Métodos de Pesquisa em Ciências Sociais**. 4ª edição. São Paulo: Hucitec, 1999.

BERGMAN, M. **Análise da percepção ambiental da população ribeirinha do Rio Santo Cristo e de estudantes e professores de duas escolas públicas, município de Giruá, RS**. 2007. Dissertação (Mestrado em Ecologia)- Instituto de Biociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2007. Disponível em:< <http://hdl.handle.net/10183/10950>>. Acessado em: 12 fev 2012.

BONAMETTI, João Henrique. **O impacto da ação do IPPUC na transformação da paisagem urbana de Curitiba a partir da área central**. Dissertação (Mestrado em arquitetura e urbanismo) Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Carlos: 2000.

BOURDIEU, P. **A Distinção: crítica social do julgamento**. Porto Alegre, Editora Zouk, 200.

BAUDELAIRE, Charles. **As Flores do Mal**. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1985a.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2001. Disponível em < http://www.bage.rs.gov.br/pddua/estatuto/pddua_estatuto.pdf> Acesso em 26 de fevereiro de 2012.

CANTERAS JORDANA, J. C. **Curso de Introducción al Paisage**: metodologias de valoración. Curitiba: Universidade Federal do Paraná / Universidade de Cantábria, 1992. 60 p. Apostila.

CARVALHO, Sonia Nahas Condicionantes e possibilidades. In: Claudete C.S. Vitte e Tânia M. M. Keinert, **Qualidade de Vida, Planejamento e Gestão Urbana – Discussões teórico-metodológicas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Tradução de Arlene Caetano. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 2000.

CONSPLAN, Consultoria e Planejamento Ltda, **Relatório de impacto ambiental do prolongamento da Avenida Litorânea em São Luís do Maranhão**. Prefeitura Municipal de São Luis, 2010.

CHRISTOFOLETTI, Antonio. **Geomorfologia**. 2ª ed. São Paulo: Editora Edgard Blucher, 1980.

_____. As Perspectivas dos Estudos Geográficos. In: A. Christofolletti (ed). **Perspectivas da Geografia**. São Paulo, Difel, 2000.

CLARK, David. **Introdução á Geografia urbana**. São Paulo: Difel, 1985.

DUARTE, F. **Planejamento urbano**. Curitiba: Ibpex, 2007.

FARIAS FILHO, Marcelino Silva; CARVALHO NETA, Raimunda N. Fortes, In: Espírito Santo. **São Luís: uma leitura da cidade**. Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade. São Luís: Instituto da Cidade, 2006.

FEITOSA, Antonio Cordeiro; TROVÃO, José Ribamar. **Atlas Escolar do Maranhão: Espaço Geo-Histórico e Cultural**. João Pessoa, PB, Editora Grafset, 2006.

FERNANDES, Daniel. **Prefeitura de São Luís não poderá prolongar Avenida Litorânea**. 2011. Disponível em: <http://www.oimparcial.com.br/app/noticia/urbano/2011/06/25/interna_urbano,84815/prefeitura-de-sao-luis-nao-podera-prolongar-avenida-litoranea.shtml>. Acesso em: 10 fev.2012.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. **Olhar Periférico:informação,Linguagem, Percepção Ambiental**. São Paulo: Edusp, 1993.

FERRARI JÚNIOR, José Carlos. Limites e potencialidades do planejamento urbano :uma discussão sobre os pilares e aspectos recentes da organização espacial das cidades brasileiras.In: **Revista Estudos Geográficos**,Rio Claro, 2004.

FREITAS, Mariana Almeida Passos de. **Zona Costeira e Meio Ambiente**. Curitiba: Jurua, 2005.

GUERRA, Antonio Teixeira e GUERRA, Antonio José Teixeira. **Dicionário geológico-geomorfológico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

KOHLSDORF. Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: UNB, 1996.

LANDOVSKY, Geraldo S.; BATISTA, Daniela B. & ARAKI, Hideo. **Análise da qualidade visual da paisagem da região de Tibagi, PR,aplicando o sensoriamento remoto**. R. Bras. Eng. Agríc. Ambiental, v.10, n.1, p.188–195, 2006.

PLANO DIRETOR DE SÃO LUÍS, Legislação Urbanística de São Luís, Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano de 1992, Lei 3.252. Prefeitura Municipal de São Luís. 1992.

LYNCH, Kevin. **A imagem das cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

_____. **A Boa forma da cidade**. 70. Ed. Lisboa: 1981.

LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. **São Luís do Maranhão corpo e alma**. Alumar. 2012.

MACHADO, L. M. C. P. Paisagem, ação, percepção e cognição. In: OLIVEIRA, L.; MACHADO, L. M. C. P. (org) **3º encontro interdisciplinar sobre o estudo da paisagem**. Rio Claro, 11 – 13 maio. UNESP. 1998.

MACHADO, Lucy Marion Calderini Philadelpho. Qualidade ambiental: indicadores quantitativos e perceptivos. In: **Indicadores ambientais**. Coordenação de Nilson Borlina Maia, Henry Lesjak. Sorocaba: s.n., 1997.

MARANHÃO. Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais do Estado do Maranhão. Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Turismo do Maranhão. **Diagnóstico dos Principais Problemas Ambientais do Estado do Maranhão**. São Luís: Lithograf, 1991.

_____. Secretária de Estado do Meio Ambiente/Programa Estadual de Gerenciamento Costeiro. **Diagnóstico ambiental da microrregião da aglomeração de São Luís**. Estudos de ocupação espacial/uso e cobertura da terra. São Luís, 1998.

MARENZI, Rosimeri Carvalho; GUERRA, Antonio Fernando Silveira. Análise da percepção da paisagem: uma atividade de Educação Ambiental. In: **ENCONTRO DE PESQUISA EM EDUCAÇÃO AMBIENTAL, 2001, Rio Claro**. Anais do I Encontro de Pesquisa em Educação Ambiental. Rio Claro: UNESP, 2001.

MILANO, M. S. Estudos da paisagem na avaliação de impactos ambientais. In: **Seminário sobre avaliação e Relatório de Impacto Ambiental, 1, 1990, Curitiba**. Anais, Curitiba: FUPEF, 1990.

MORAES, A. C. R. Contribuições Para a Gestão da Zona Costeira do Brasil. Elementos para uma Geografia do Litoral Brasileiro. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1999.

NEVES, J. L. **Pesquisa qualitativa: características, usos e possibilidades**. Caderno de pesquisa em administração, v. 1., n. 3., 1996.

NOVAES, Roberta Costa *et al.* Análise da sensibilidade ambiental da parte ocidental da Ilha do Maranhão. 2007. In: **Anais XIII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, Florianópolis, Brasil, 21-26 abril 2007, INPE**. Disponível em: < marte.dpi.inpe.br/col/dpi.inpe.br/sbsr@/2006/.../4089-4096.pdf>. Acesso em: 10 mar 2012.

OKAMOTO, J. **Percepção ambiental e comportamento**: Visão holística da percepção ambiental na arquitetura e comunicação. Editora Mackenzie. São Paulo, 2002.

OLIVEIRA, D. A. **Ecologia e valoração da paisagem no entorno de Paranaguá**. 97p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Florestal) – Setor de Ciências Agrárias, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2003.

OLIVEIRA, Livia de. Percepção e Representação do Espaço Geográfico. In: **Percepção ambiental**. São Paulo: Studio Nobel e Editora UFSCar, São Carlos, 1996.

OLIVEIRA, L. & MACHADO, L. M. C. O Controle da Erosão e a Percepção Ambiental. In: **40 Simpósio Nacional de Controle de Erosão. Anais**. ABGE. Marília, 1987.

OLIVEIRA, V.M.; REBELO, F.M. **Macroendofauna Bêntica de Substratos Móveis de um Manguezal sob Impacto das Atividades Humanas no Sudoeste de São Luís-Ma**. Boletim do Laboratório de Hidrobiologia. São Luís, 1999.

PEREIRA, E. D. **Avaliação da vulnerabilidade natural à contaminação do solo e do aquífero do Reservatório Batatã-São Luís (MA)**. Tese de doutorado. São Luís, 2006.

PIRES, Paulo dos Santos. Paisagem Litorânea de Santa Catarina como recurso turístico. In YAZIGI, Eduardo (org, 1999). **Turismo: espaço, paisagem e cultura**. São Paulo: Hucitec, 1999.

RAPOPORT, Amos. **Aspectos humanos de la forma urbana**. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

REIS, A. **Repertório, análise e síntese**: uma introdução ao projeto arquitetônico. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

RIBEIRO, Eduardo de Jesus. **O espaço humanizado na orla de São Luis do Maranhão: uma abordagem geográfica (as relações sociais como formadora de territorialidades)**. Monografia (Graduação em Geografia). São Luis : UFMA, 1996.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lucio (Orgs.). **Reforma Urbana e Gestão Democrática**: promessas e desafios do Estatuto da Cidade. 2003.

RODRIGUES, Arlete Moysés. O espaço urbano e as estratégias de planejamento e produção da cidade. In: Pereira, Elson Manoel (Org.) **Planejamento Urbano no Brasil: Conceitos, Diálogos e Práticas**. Chapecó: Argos, 2008.

RODRIGUES, Mirian Sartori. **A construção do patrimônio cultural na qualidade visual da paisagem urbana**. Dissertação de Mestrado. UFRS, 2010.

RODRIGUES, Telmo L. das Neves *et al.* **Programa levantamento geológicos básicos do Brasil**. São Luís (folha AS 23-Z-A) e Cururupu (folha AS 23-X-C). Estado do Maranhão. Brasília: Companhia de pesquisa e recursos minerais/ministério de minas e energia, 1994.

SANTAELLA, L.; NÖTH, W. **Imagem: cognição, semiótica, mídia**. 2 ed. São Paulo : Iluminuras, 1999.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de. **O espaço interdisciplinar**. – São Paulo: Nobel, 1986.

SILVA, C. A. F. O capital incorporador e a segregação espacial do espaço urbano. **Boletim Goiano de Geografia**. 12 (1), 53-63, jan/dez 2004. Disponível em :< <http://revistas.ufg.br/index.php/bgg/article/view/4376/3825>> Acesso em: 27 fev 2012.

SANTOS, Antônio Carlos de Oliveira. **Avenida Litorânea-São LUÍs/MA: uma proposta de Acessibilidade. 2006**. Trabalho de Conclusão de Curso. (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário do Maranhão.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: um Introdução crítica ao Planejamento e á Gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais**. São Paulo: UNESP, 2004.

TUAN, Y. **Topofilia: um estudo de percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo: Difel, 1980.

VARGAS, H. C.; RIBEIRO, H. (Org.). **Novos Instrumentos de Gestão Ambiental Urbana**. São Paulo: EDUSP, 2001.

VIANA, R.J. **Estudo da morfodinâmica da praia de São Marcos**. 2000.f.?.Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Bacharel em Geografia) – UFMA, São Luis, 2002.

ZECHLINSKI, Ana Paula Rodoli. **Mapeamento da ordem simbólica urbana**. Dissertação de Mestrado. UFRS, 2008.

APÊNDICE

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO CULTURA E SOCIEDADE
MESTRADO INTERDISCIPLINAR
QUESTIONÁRIO APLICADO AOS USUÁRIOS DA “AVENIDA LITORÂNEA”

Prezado (a) Respondente,

Esta pesquisa é acadêmica e refere-se à Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Cultura e Sociedade da Universidade Federal do Maranhão – PGCult. As informações acolhidas aqui são confidenciais, mantidas em sigilo e servirão de base para testar e confirmar as hipóteses da pesquisa relacionadas com a percepção do ambiente e a qualidade da paisagem urbana.

Neste sentido pedimos sua colaboração no preenchimento deste questionário, agradecendo-lhes por contribuir com esta pesquisa.

Muito obrigado!

Arq. Antonio Carlos Leite Barbosa – Mestrando do Programa de Pós-graduação Cultura e Sociedade

Parte 1

QUESTIONÁRIO N. _____ DATA: _____ LOCAL: _____

Tempo de Permanência como dono de Bar/Restaurante () anos

Se morador do local , tempo de permanência () anos

Sexo: Masculino () Feminino ()

Faixa Etária:

() 18 – 29 anos () 30 – 39 anos () Acima de 40 anos

Escolaridade:

Ensino Médio () Superior completo () Superior Incompleto () Pós-graduado()

Renda Familiar:

1 Salário Mínimo () 2 a 3 Salários Mínimos () Mais de 3 Salários Mínimos ()

1. Com que frequência você costuma vir a Avenida Litorânea?

1 vez por semana () 2 a 3 vezes por semana () A cada 15 dias () 1 vez por mês ()

() Turista

2 Procura a Avenida Litorânea para:

Trabalho Lazer Via de acesso-trânsito Moradia

3 Meios de transporte utilizados pelos frequentadores:

Carro Transporte coletivo Bicicleta/Motocicleta A pé

4. Atividades praticadas pelos frequentadores:

Banho Bronzeamento Caminhada Prática de esportes

Frequentar bar Contemplar paisagem Negócios

Parte 2 e 3

5. Infraestrutura dos bares e restaurantes

0 1 2 3 4 5

6. Atendimento dos bares e restaurantes

0 1 2 3 4 5

7. Se turista, rede hoteleira é satisfatória?

0 1 2 3 4 5

8. De 0 a 5 atribua uma nota para o estacionamento da Avenida;

0 1 2 3 4 5

9. De 0 a 5 atribua uma nota para acessibilidade/sinalização para pedestre/veículos:

0 1 2 3 4 5

10. Sinalização para banhista é satisfatória?

Sim Não

11. Corpo Bombeiro/Salva vidas/Ambulatório

0 1 2 3 4 5

12. De 0 a 5 atribua uma nota para a infraestrutura do Parque Infantil/Área de Lazer

A – Parque Infantil

0 1 2 3 4 5

B – Anfiteatro

0 1 2 3 4 5

C - Quiosques da área de lazer

0 1 2 3 4 5

D – Banheiros Masculino/Feminino

0 1 2 3 4 5

13. De 0 a 5 atribua uma nota para segurança na Avenida:

0 1 2 3 4 5

14. De 0 a 5 atribua uma nota para os serviços de limpeza pública:

0 1 2 3 4 5

15. Destino dos resíduos sólidos (lixo) dado pelos frequentadores:

Joga na areia Joga no mar Joga na lixeira da praia

Leva para casa Não produz lixo Deixa no bar

17. Sobre o aspecto estético e visual, qual sua opinião sobre a Avenida Litorânea

Ruim Regular Boa Muito boa Ótima

18. Sobre a iluminação pública da Avenida, de 0 a 5 atribua uma nota:

0 1 2 3 4 5