

PRAÇA MARECHAL DEODORO DA FONSECA
Estudo morfológico do nódulo central de Teresina-PI
Marechal Deodoro da Fonseca Square
Morphological study of the central node of Teresina-PI

Leal, Cláudio;

Centro Universitário Uninovafapi, arquitetoaudioleal@gmail.com

Rodrigues, Ísis;

Centro Universitário Uninovafapi, isis@uninovafapi.edu.br

Lopes, Lara;

Universidade Presbiteriana Mackenzie, laracito@gmail.com

Magalhães, Aracelly

Centro Universitário Uninovafapi, ammagalhaes@uninovafapi.edu.br

RESUMO

O urbanismo sustentável é uma ferramenta para que se alcancem cidades com maior qualidade de vida e se possa promover estilos de vida saudáveis. Para isso, é importante que as áreas centrais e históricas das cidades sejam constantemente estudadas e repensadas a fim de atender às demandas da população em cada temporalidade, atentando-se para o planejamento urbano sustentável. O objetivo deste artigo é discutir, em diferentes escalas, a forma urbana atual da praça Marechal Deodoro da Fonseca, em Teresina, capital do Piauí, Brasil, e seu entorno, levando-se em consideração sua evolução histórica e sua situação atual, além de abrir caminho para discussões sobre o papel dessa área da capital piauiense no planejamento urbano sustentável da cidade.

Palavras chave: urbanismo sustentável, morfologia urbana, mobilidade urbana, Teresina.

Eixo temático: Morfologias urbanas.

ABSTRACT

Sustainable urbanism is a tool to reach cities with more life quality and to promote healthier life styles. For this, it is important that historical and central areas of the cities are constantly studied and rethought, in order to answer the demands of the population in each temporality, attending to sustainable urban planning. The objective of this study is to discuss, at different scales, the current urban form of Marechal Deodoro da Fonseca Square, capital of Piauí, Brasil, and its surroundings, taking into account its historical evolution and current situation, besides making way for discussions on the role of this Piauí capital's area on the city's sustainable urban planning.

Keywords: sustainable urbanism, urban morphology, urban mobility, Teresina.

Topic: Urban morphologies.

Introdução

Este é um estudo vinculado ao Núcleo de Pesquisa da Arquitetura Piauiense [NEAPI] e ao Programa de Iniciação Científica [PIBIC] do Centro Universitário Uninovafapi, os quais atualmente trabalham o tema “Paisagem urbana histórica piauiense: patrimônio e sustentabilidade nos dias atuais”.

O urbanismo sustentável é apontado por pesquisadores como o meio através do qual as cidades poderão apresentar uma maior qualidade de vida e promover estilos de vida saudáveis (Farr, 2013; Gehl, 2013). Trata-se de pensar o ambiente urbano tendo em vista a coletividade, o baixo impacto ambiental das intervenções urbanas, menos carros e mais espaços públicos de qualidade. Para isso, é importante que as áreas centrais e históricas das cidades sejam constantemente estudadas e repensadas a fim de atender às demandas da população em cada temporalidade, atentando-se para o planejamento sustentável. São locais de importante papel no cotidiano das pessoas: ofertam oportunidade de estudo, trabalho, por vezes habitação, além de serem importantes pontos no planejamento de transportes (Farr, 2013).

O processo de fragmentação do tecido urbano ocorrido em muitas das grandes e médias cidades tem como uma das causas a dissociação das intervenções urbanas em áreas históricas, detentoras do Patrimônio Cultural edificado, e a produção de novas espacialidades, como se as áreas históricas não fizessem parte das novas dinâmicas urbanas estabelecidas (Braga, 2013; Lamas, 2010). Para Varine (2013), esse tipo de urbanização, que não considera os sítios patrimoniais nas práticas de planejamento urbano, é insustentável, como demonstram os fracassados modelos de urbanização atuais. Segundo o autor, é imprescindível a integração entre intervenções nos centros históricos e planejamento urbano para que seja alcançado o desenvolvimento local e sustentável em todos os seus aspectos: econômico, cultural e social.

Dessa maneira, Varine (2013: 98) apresenta a utilização do patrimônio como matéria-prima para a produção de novos espaços para a comunidade local como uma prática sustentável, evitando o abandono desses espaços e a sobreposição das forças econômicas às culturais e sociais a qual resulta em um turismo de massa que pouco pode ter a acrescentar aos habitantes locais. Nas palavras de Varine, o patrimônio deve apresentar-se “como parte de um todo coerente e vivo”. Vieira (2015) corrobora com essa ideia, enfatizando ainda que as áreas centrais de uma cidade possuem infraestrutura estabelecida e abandonar essas localidades significa um desperdício desmedido. Entende-se, portanto, que as áreas históricas da cidade são pontos cruciais de intervenção para a prática do urbanismo sustentável, especialmente no que se refere à reutilização de recursos conforme corroboram Rogers e Gumuchdjan (2016). É partindo desse princípio que este trabalho se propõe a estudar a praça Marechal Deodoro da Fonseca e seu entorno (Fig. 01).



Fig. 01 Localização e delimitação da área de estudo. Destacados da esquerda para direita, o estado do Piauí, o município de Teresina, um recorte da região central da cidade e a delimitação da área de estudo, que engloba a praça e os quarteirões adjacentes a ela. Fonte: autoria própria, com base em dados de Raphael Lorenzeto de Abreu e Google Maps.

Por se tratar do coração da cidade em que se situa, tanto do ponto de vista histórico como urbanístico, a praça Marechal Deodoro da Fonseca, localizada em Teresina, capital do estado do Piauí, Brasil, apresenta um papel marcante na paisagem histórica e urbana piauiense. Conhecida popularmente como praça da Bandeira (as duas denominações serão utilizadas no decorrer deste texto), esteve presente já no traçado do primeiro plano urbano da cidade, de 1852, plano este que engloba grande parte do atual centro de Teresina (Teresina, 2015). O entorno da praça em estudo, além de compreender importantes edifícios do conjunto patrimonial arquitetônico teresinense, tais como o Palácio da Cidade (sede da Prefeitura Municipal), a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Amparo, o Ministério da Fazenda e o Museu do Piauí, abriga também dois dos mais importantes mercados públicos da capital, o Mercado Central e o Shopping da Cidade, além de uma estação do VLT (Fig. 02). A praça é atualmente importante local de comércio e instituições, além de ser a área da cidade mais bem servida por transporte público coletivo, apresentando-se, portanto, como nó de transportes.



Fig. 02 Entorno imediato da Praça Marechal Deodoro da Fonseca, com contorno em amarelo. Fonte: Elaboração própria com base em dados do Google Maps e levantamento de campo.

Dessa forma, o objetivo deste artigo é discutir, em diferentes escalas, a forma urbana atual da praça Marechal Deodoro da Fonseca e seu entorno, levando-se em consideração sua evolução histórica e sua situação atual, além de abrir caminho para discussões sobre o papel dessa área da capital piauiense no planejamento urbano sustentável da cidade. Parte-se da hipótese de que o bom planejamento das áreas consolidadas de valor histórico desempenha papel preponderante na transformação e no desenvolvimento urbano sustentável das cidades, devendo-se, para isso, levar em consideração a necessidade de seus usuários, sobretudo os pedestres, para a existência de espaços públicos de qualidade. Elaboram-se, portanto, algumas questões norteadoras, tais como: que fatores influenciaram a atual composição formal do entorno da praça Marechal Deodoro da Fonseca? Como tal composição representa as permanências e transformações desse local? Como entorno e praça se influenciam? Em que aspectos a praça e seu entorno respondem de forma sustentável às atuais demandas socioespaciais e, caso não o façam, como poderiam responder?

Para elucidar esses questionamentos, o presente estudo considerou como metodologia, primeiramente, pesquisa histórica bibliográfica e documental sobre a praça e seu entorno, a fim de analisar suas origens e

transformações, buscando construir a historiografia do objeto. Em seguida, utilizou-se de relatório fotográfico, a fim de desenvolver uma visão serial do espaço trabalhando a percepção e apreensão do mesmo. Junto a isso, a análise morfológica contou com ajuda de softwares e trabalhos de observação. Também se realizou o diagnóstico da área, buscando a identificação de barreiras, permeabilidades, usos, índices de caminhabilidade, intervenções e etc., a fim de caracterizar e compreender melhor o objeto de análise.

1. Apresentação e histórico da área de estudo

Popularmente conhecida como praça da Bandeira, a praça Marechal Deodoro da Fonseca já recebeu duas outras denominações ao longo de sua história: Largo do Amparo e Praça da Constituição. A dita praça é testemunha das origens de Teresina. Embora o primeiro aglomerado urbano da cidade tenha sido a Vila do Poti (atual bairro Poti Velho), localizada na confluência dos dois rios que cortam a cidade, o Poti e o Parnaíba, o espaço onde se situa atualmente praça da Bandeira foi escolhido para a criação de uma nova centralidade urbana, na denominada Chapada do Corisco. Essa nova centralidade, a Vila Nova do Poti, foi elevada em 1852 à condição de cidade, adquirindo um novo nome: Teresina. É nesse ponto da cidade que está situada sua primeira edificação, a Igreja de Nossa Senhora do Amparo, cuja pedra fundamental foi lançada em 1850, dois anos antes da fundação oficial da atual capital piauiense. Foi a partir dessa igreja que o traçado de Teresina foi realizado, tendo-a como ponto central e demarcando-se quadras a até aproximadamente 1,2 quilômetros tanto a norte quanto a sul. Os rios Poti e Parnaíba seriam os limitantes naturais a leste e oeste, respectivamente (Vieira, 2015; Teresina, 2015).

Destaca-se, assim, o importante papel de centralidade que a praça da Bandeira representou durante as primeiras décadas de Teresina, tendo sido nela a instalação dos primeiros edifícios públicos e residências da alta classe da cidade. Dentre estes edifícios, citam-se, além da Igreja de Nossa Senhora do Amparo, o Mercado Central, o Tesouro Provincial, a Intendência Municipal, o Fórum e o Palácio do Governo da Província, além de ter nas suas proximidades o cais do rio Parnaíba. De fato, a praça da Constituição, como chamada anteriormente, juntamente à então praça do Comércio ou Uruguaiana (atual praça Rio Branco), eram o local de encontro e de exercício das atividades cotidianas da população da capital piauiense, pois “ali se aglutinavam os órgãos públicos, os equipamentos de lazer e o comércio da nova capital” (Vieira, 2015: 7). A partir da década de 40, o surgimento de novas centralidades, como a avenida Frei Serafim e a praça atualmente denominada Pedro II, geraram novas áreas de interesse, resultando no início do declínio da praça da Bandeira (Vieira, 2015).

Ao longo da segunda metade do século XX, a praça Marechal Deodoro da Fonseca e seu entorno adquiriram novas feições. A vegetação da praça cresceu e tornou-se exuberante, dando a ela feições de parque. A construção, no interior da praça, do Teatro da Arena na década de 60 trouxe uma mudança positiva para o local, convidando as pessoas a frequentá-la novamente. Por outro lado, o gradeamento da praça provocou a criação de uma barreira física e visual para os passantes, prejudicando a apropriação do espaço. Um outro elemento importante nas transformações da praça e de seu entorno foi a construção de novas rodovias que ligam outras cidades brasileiras a Teresina, as quais transformaram a capital piauiense em um importante entroncamento comercial. A região da praça, que já possuía caráter comercial, teve um impulso nessa atividade, resultando em uma feira a céu aberto que se instalou nas proximidades do Mercado Central, instalação essa também motivada pela proximidade ao rio Parnaíba. O fim do século XX e o início do século XXI foram marcados pela consolidação da atividade comercial no Centro de Teresina, momento em que o comércio informal dos camelôs também passou a tomar conta das ruas, especialmente entre as praças Saraiva e a praça da Bandeira (Vieira, 2015).

Foi apenas com o primeiro Plano Diretor da cidade, o Teresina Agenda 2015, de 2006, que as primeiras medidas para melhorias espaciais do centro da cidade foram tomadas. Dentre os principais aspectos a serem citados, destaca-se a retirada de todo o comércio informal das ruas, com subsequente realocação para o

Shopping da Cidade, inaugurado em 2009; com a retirada dos camelôs de rua, pôde ser feita reformulação paisagística das vias, readaptando o fluxo de veículos e pedestres (Teresina, 2006, como citado em Vieira, 2015). Além disso, junto ao projeto do Shopping, foi elaborado o de uma estação do então “metrô” da cidade que, através de um elevador construído sobre a avenida Maranhão, o ligaria à praça da Bandeira. Essa estação, denominada Engenheiro Alberto Silva, foi inaugurada em 2010, sendo a única estação a, de fato, adentrar o centro da cidade. Atualmente, desde 2018, os antigos trens que compunham o “metrô” da cidade foram substituídos por Veículos Leves sobre Trilhos, o VLT (Leal, Lopes & Sousa, 2018).

A figura a seguir apresenta a paisagem da praça da Bandeira em 1915, 1970 e atualmente, sendo possível observar suas transformações e permanências (Fig. 03):

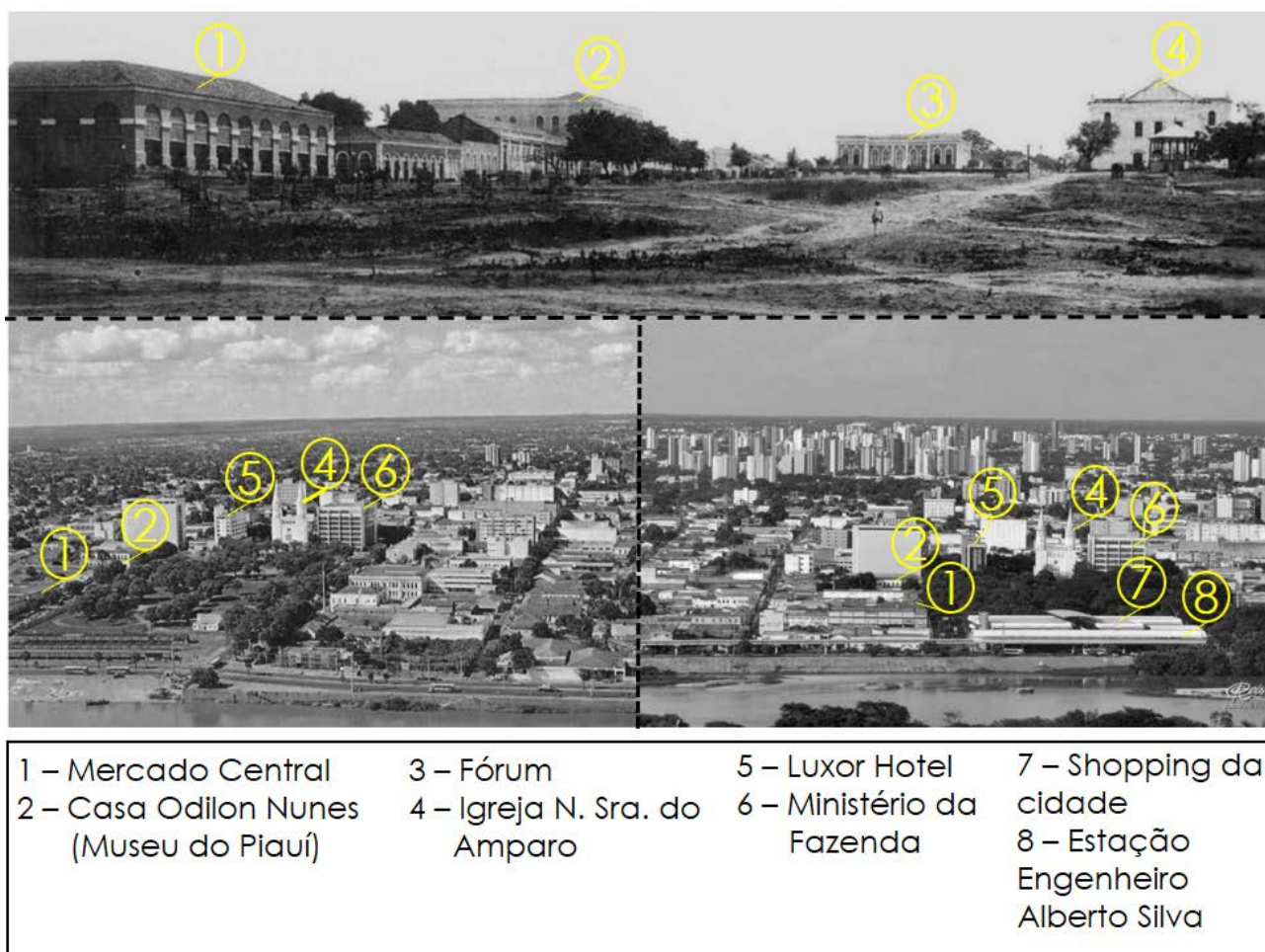


Fig. 03 Paisagem urbana da praça Marechal Deodoro da Fonseca e entorno: permanências e transformações. Acima: Largo do Amparo em 1916. Fonte: Acervo do arquivo público de Teresina, como citado em Vieira (2015). Abaixo à esquerda: praça Marechal Deodoro da Fonseca e entorno em 1970. Fonte: acervo público de Teresina, como citado em Vieira (2015). Abaixo à direita: praça Marechal Deodoro da Fonseca e entorno atualmente. Fonte: Juscelino Reis, como citado em Vieira (2015). Imagens editadas pelos autores.

2. Diagnóstico da área

A cidade de Teresina, segundo dados da Prefeitura Municipal em 2014, apresentou um aumento de 68 para 96 minutos no tempo de deslocamento médio do transporte coletivo na capital (Teresina, 2014). Além disso, mais da metade do transporte por veículos motorizados é do tipo individual e apenas 25% dos deslocamentos diários da capital piauiense é realizado por transporte coletivo, contra 35% do individual (Teresina, 2008). Um outro dado importante do perfil de mobilidade da cidade é o aumento, de 2005 a 2016, do número total de

automóveis na cidade em 134,82% (Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito [DENATRAN], 2005, 2016, como citado em Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE] 2005, 2016). É possível depreender desses dados o quão à vontade o automóvel foi deixado ao longo dos anos para proliferar-se na urbe, ao passo que o transporte coletivo apresentou firmes condições de piora e com preferência, pelos habitantes, abaixo da preferência pelo individual.

Para Farr (2013), a implantação de um urbanismo sustentável não é possível quando não se pensa na priorização do transporte coletivo sobre o individual e, conseqüentemente, em pensar melhores condições de caminhabilidade para o pedestre, visto que o uso dos modais coletivos implica em fazer uso das vias a fim de que se chegue do seu ponto de partida às estações de transporte, faça-se uso da condução e, ao chegar nas estações destino, que se caminhe para seus destinos finais. Dessa forma, analisou-se o espaço da praça Marechal Deodoro da Fonseca segundo aspectos de caminhabilidade e mobilidade urbana para o levantamento de dados deste diagnóstico.

De acordo com o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento [ITDP] (2016), a qualidade das calçadas é um dos aspectos necessários de observação para avaliação da caminhabilidade, devendo-se observar: largura, material e condições do piso e tipologia da rua. As calçadas as quais circundam a praça e as que confrontam diretamente os edifícios ao seu redor possuem, em teoria, segregação de passagem de uso exclusivo para pedestres e largura adequada para estes em grande parte dos segmentos. Entretanto, o calçamento é inadequado e possui diversos desníveis ao longo da passagem, além de outros obstáculos como raízes expostas de árvores. Em muitos locais, as calçadas são tomadas por mercadorias das lojas circundantes. Outro problema também recorrente em vários pontos é o impedimento de passagem dos pedestres por estacionamento determinado sem deixar faixa livre nas calçadas. Além disso, o uso de canteiros centrais para vagas de estacionamento de automóveis e motos apresenta-se como problema crítico, pois abre-se mão da existência de mais passagens seguras para pedestres, destinando ao transporte individual espaços valiosos que poderiam ser destinados à circulação segura pedonal, indo na contramão das estratégias do urbanismo sustentável. O levantamento fotográfico a seguir, baseado na estratégia de visão serial de Cullen (2013), retrata aspectos importantes da apropriação do espaço diante da situação atual de caminhabilidade (Fig. 04 e 05):



Fig. 04 Esquema guia para entendimento da Fig. 05, a seguir. Fonte: autoria própria com dados levantados em campo e do Google Maps.



Fig. 05 Praça Marechal Deodoro da Fonseca: formas de apropriação do espaço. A numeração segue o esquema da Fig. 04. Fonte: autoria própria.

Conforme retratado na Fig. 05, os estacionamentos inadequados (cenas 1, 3, 4) e as mercadorias nas calçadas, extrapolando os espaços das lojas, desfavorecem o potencial de caminhabilidade das vias, pois diminuem a área segura destinada aos pedestres. As cenas 2 e 3 retratam vias que deveriam ser de uso exclusivo de pedestres, mas a presença de veículo estacionados sinaliza que a presença sinaliza circulação destes veículos. Os aglomerados de comércio informal (cenas 5 e 6) impedem a circulação desimpedida dos transeuntes. É importante observar que este setor do comércio informal não foi retirado das ruas, mesmo com as melhorias das vias do centro, quando grande parte do comércio informal de camelôs foi transferido para o Shopping da Cidade. Essa área não realocada existe como complemento da área do Mercado Central (fachada à esquerda da cena 2) o que pode justificar a permanência desse comércio nos arredores deste. Diferencia-se das lojas do Shopping da Cidade pelo gênero dos produtos, pois centra-se na venda de itens alimentícios gerais e regionais.

Outros dados levantados que também se referem à segurança dos pedestres, e que, portanto, implicam na caminhabilidade, foram os de travessia perigosa e estacionamentos prejudiciais. Ambas as situações são

resultado do conflito entre pedestres e veículos. Foram consideradas travessias perigosas aquelas em que não existe sinalização e/ou momento seguro para o pedestre atravessar a via, especialmente nos cruzamentos nos quais os veículos podem vir tanto da via que se pretende atravessar como da outra via, que a cruza. Os estacionamentos prejudiciais são aqueles que, embora permitidos, podem causar problemas de tráfego pelo tempo demorado na manobra do veículo (pois localiza-se em via bastante movimentadas) ou que existem em locais de grande fluxo de pedestres que, por terem espaço reduzido na calçada, acabam trafegando pela pista, como já mencionado anteriormente. Quanto a este último caso, defende-se tanto a proibição de estacionamento como intervenções que garantam a exclusividade de circulação para pedestres. Ainda, foram demarcados locais onde o estacionamento, embora proibido, seja prática comum. A figura a seguir demonstra os pontos onde estão os problemas mencionados (Fig. 06).



Fig. 06 Esquema para visualização das vias que contornam a praça da Bandeira e mapeamento dos locais de conflito entre pedestres e veículos. Fonte: autoria própria com dados levantados em campo e do Google Maps.

Em termos de atratividade, a área em estudo apresenta resultado insatisfatório. O espaço da praça da Bandeira em si, dentro de suas grades, embora disponha de um teatro em seu interior e seja comum encontrar pessoas sentadas em seu mobiliário, é predominantemente local de passagem. Possui, também, área considerável destinada ao comércio informal de aparelhos celulares, refletindo esta atividade comercial que é corriqueira na região. O lazer pouco se desenvolve, não havendo quiosques de comida ou qualquer outra atividade, de forma frequente, que mantenha, dentro do espaço da praça, a maioria das pessoas pelo prazer de apropriar-se do local.

Partindo do interior da praça Marechal Deodoro da Fonseca para seu entorno imediato, observou-se que as fachadas analisadas possuem média ou baixa permeabilidades físicas e visuais, o que, segundo o ITDP (2016) é um ponto negativo no quesito atratividade, afinal as fachadas dinâmicas são um importante elemento do urbanismo sustentável (Farr, 2013). Além disso, embora haja bastante movimentação de pessoas durante todo o horário comercial (que compreende mais de 10 horas diárias), fora desse horário as ruas tornam-se praticamente desertas. O período noturno de todos os dias e o domingo inteiro são os horários com menor quantidade de pessoas circulando pela região, sendo mais comum encontrar veículos trafegando do que pedestres. A principal causa disso é o fato de o entorno imediato da praça ser caracterizado pela predominância

de lotes com uso comercial, de serviço ou institucional (Fig. 07), em funcionamento apenas durante os dias e horários úteis.

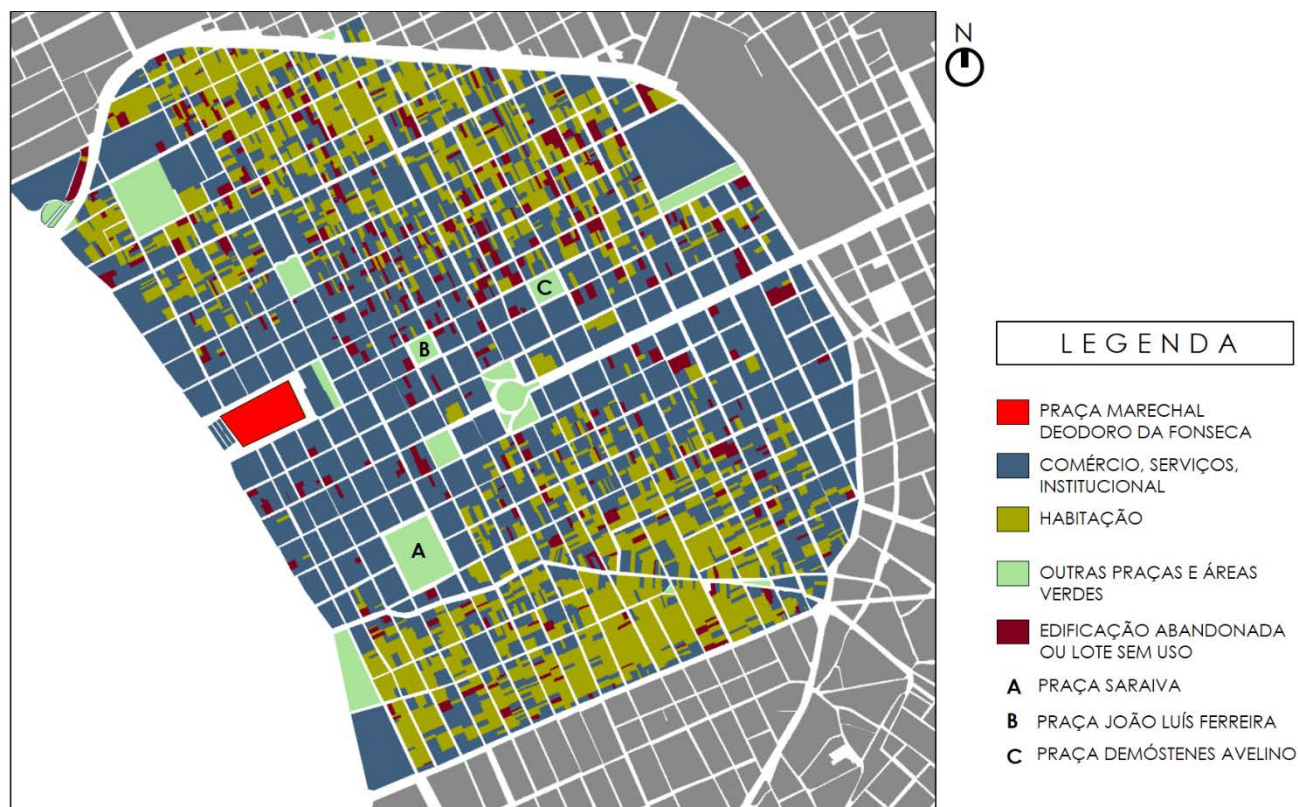


Fig. 07 Mapa de usos do solo do Centro de Teresina. A Praça Marechal Deodoro da Fonseca, destacada em vermelho, situa-se em grande concentração de comércio, serviços e usos institucionais. Fonte: autoria própria.

Uma outra observação possível de ser realizada a partir da análise dos dados da Fig. 05 é a importância que a praça da Bandeira possui nas viagens com destino à região central, levando-se em consideração a mobilidade urbana como condição para apropriação justa do espaço urbano. Segundo o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana (PDTMU) de Teresina, a maior parte das viagens diárias realizadas na capital piauiense têm como destino o Centro da cidade (Teresina, 2008). A praça encontra-se situada em posição estratégica para a realização dessas viagens por estar circundada por uma das mais concentradas manchas de lotes com uso comercial, de serviço ou institucional dessa região da cidade. As áreas indicadas pelas letras A, B e C correspondem, respectivamente, às praças Saraiva, João Luís Ferreira e Demóstenes Avelino, importantes pontos de transbordo de passageiros na região central da cidade. Não contam, porém, com a mesma variedade de modais coletivos de transporte e/ou localização tão centralizada no coração comercial da cidade como a praça da Bandeira. Enfatiza-se, no entanto, que não se procura, com esta observação, diminuir a importância dessas outras praças, mas justificar a classificação da praça Marechal Deodoro da Fonseca como nó central da cidade.

As transformações espontâneas e planejadas transformaram a praça da Bandeira no local de Teresina com a oferta mais variada de modais coletivos. Além da modalidade pedonal e do veículo motorizado individual, é possível acessá-la através de ônibus, cujas linhas também trafegam pelo BRT da cidade; Veículo Leve sobre Trilhos, ou VLT; e transporte de passageiros por barco, que faz a travessia do rio Parnaíba e liga o centro de Teresina à cidade maranhense de Timon, à qual Teresina é conurbada. Além disso, é nas proximidades da praça que passa a única ciclovía presente no centro da cidade, na Avenida Maranhão (Fig. 08).

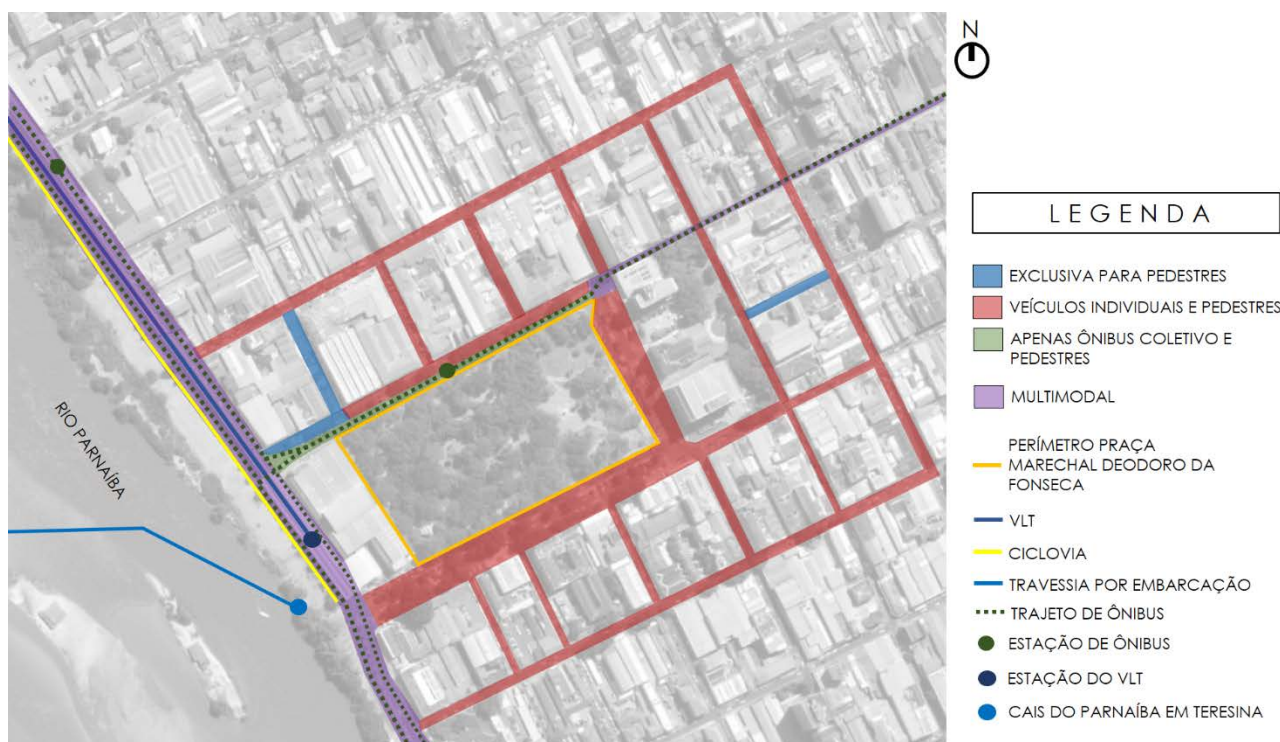


Fig. 08 Praça Marechal Deodoro da Fonseca: formas de acesso. Fonte: autoria própria a partir de dados do Google Maps e levantamento de campo.

A linha do VLT ilustra de forma bastante evidente a influência da praça da Bandeira na mobilidade urbana da região. A estação Engenheiro Alberto Silva, que se localiza no lado oeste da praça, é resultado de uma expansão da linha do antigo trem de superfície da cidade, linha esta aproveitada para o uso do VLT. Antes da existência dessa estação, apenas duas outras atingiam o centro da cidade, as estações Matinha e Frei Serafim, e o faziam apenas na linha perimetral desse bairro, distando 1 e 1,45 quilômetros em linha reta da praça, respectivamente, valor inadequado segundo o ITDP (2016). A inauguração da estação Engenheiro Alberto Silva em 2010, portanto, tratou-se de um importante passo para o incentivo ao uso do VLT pelos habitantes de outras áreas da cidade que vivem próximos a suas estações e desejam dirigir-se ao Centro de Teresina, embora evidentemente essa medida sozinha não seja suficiente para desafogar esse bairro do grande fluxo de veículos que por ele passa diariamente.

Por fim, é importante ressaltar o problema da inexistência de integração entre os modais. Não há qualquer indício de organização espacial que vise facilitar a baldeação entre os diferentes meios de transporte a não ser a proximidade entre eles. Não há espaço de passagem exclusivo entre a estação do VLT e o terminal de ônibus, entre esses modais e o cais do Parnaíba ou mesmo um bicicletário seguro, além de haver a carência de mais ciclovias. Portanto, são necessárias intervenções espaciais e logísticas para a promoção de integração entre os meios de transporte.

3. Considerações finais

A partir da análise aqui realizada, fica clara a importância dos centros históricos para a prática do urbanismo sustentável. Sendo áreas com infraestrutura completa e com linhas de transporte consolidadas e variadas, é imprescindível que elas estejam dentro das políticas de planejamento urbano, evitando dessa forma a fragmentação do tecido urbano e construindo uma cidade coesa e sustentável. A demora pela observância dessa necessidade resultou em problemas graves, espaços inseguros e desorganizados, pensados para os

automóveis, afogando-se as regiões centrais em um tráfego que gera desde prejuízos ambientais a financeiros (Farr, 2013).

A praça Marechal Deodoro da Fonseca permaneceu desde o início de sua existência como centro comercial e administrativo de Teresina, cercada por edificações de uso institucional, de serviço e de comércio. Seu entorno faz parte de uma área com alto grau de possibilidades de apropriação social, mas que, pela míope gestão do espaço no século passado e no início deste, apresenta grandes problemas que impedem a devida apropriação pela população, tornando-a, para muitos, um lugar de simples passagem e diminuindo drasticamente suas opções de lazer. Conforme demonstrado, esse perfil atual possui duas causas principais: o desenho urbano pensado para o automóvel e a falta, por muito tempo, de projetos que pensassem o seu espaço a longo prazo e tivessem evitado o processo de diminuição das atividades de lazer e do número de residentes na área, demandando grande necessidade de transporte para o centro, demanda essa que o transporte coletivo tem dificuldade de suprir e que resulta na existência de tantos carros trafegando no centro. Apenas na década passada é que se começou a realizar intervenções efetivas que ajudassem a minimizar os problemas existentes, como a realocação do comércio de camelôs para o Shopping da Cidade, o novo paisagismo das vias e a extensão da linha do atual VLT até a praça.

Necessita-se, porém, que muito mais seja feito. Embora apresente uma variedade de formas de acesso, a praça da Bandeira e suas vias circundantes são, hoje, estacionamentos a céu aberto, forma injusta de apropriação do espaço, muito diferente de suas primeiras décadas de existência e altamente prejudiciais para a qualidade do espaço urbano. Como afirmam Bittencourt, Medeiros, Hildebrand e Linke (2017), os polos geradores de viagem, como é o caso da praça da Bandeira e de seu entorno, têm o potencial de aglomerar muitas pessoas diariamente, o que impõe a responsabilidade de apresentar um ambiente seguro, acessível e convidativo voltado para o usuário. É necessário resgatar o direito de apropriação da área da praça Marechal Deodoro da Fonseca pelos pedestres através de projetos e intervenções que os priorizem, com mais passagens seguras e proibindo estacionamentos na área. Diminuir a quantidade de automóveis circulando pelo entorno da praça é um imperativo para o desenvolvimento local sustentável. Também, é preciso incentivar ainda mais o transporte coletivo e o não-motorizado para a região, fazendo o uso eficiente da rede de transporte já estabelecida e de seus diferentes modais.

REFERÊNCIAS

BRAGA, P. M. (2013). Intervenções urbanas em áreas históricas: paisagens particulares versus a banalização da paisagem, contradições entre a preservação do patrimônio cultural e a promoção do turismo em intervenções realizadas no centro histórico de Salvador e no bairro do Recife Antigo. Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, São Carlos, SP.

BITTENCOURT, L., MEDEIROS, C., HILDEBRAND, M. & LINKE, C. (2017). Central do Brasil: uma perspectiva humanizada do nóculo central de transportes do Rio de Janeiro. IX Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona.

Cullen, G. (2013). Paisagem urbana (I. Correia., & C. de Macedo, Trad.). Lisboa, Portugal: Edições 70. (Obra original publicada em 1983).

FARR, D. (2013). Urbanismo sustentável: desenho urbano com a natureza (A. Salvaterra, Trad.). 1 ed. Porto Alegre: Bookman. (Obra originalmente publicada em 2007).

GEHL, Jan. (2013). Cidades para pessoas (A. D. Marco, Trad.). 2 ed. São Paulo: Perspectiva. (Obra originalmente publicada em 2010).

LAMAS, J. (2010). Morfologia urbana e desenho da cidade. 7 ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. (Obra originalmente publicada em 1993).

LEAL, C. V. R., LOPES, L. C. & SOUSA, V. B. R. (2018). Intervenção no transporte urbano coletivo: análise do corredor sul do sistema INTHEGRA Teresina. V Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Salvador, 13-19 fevereiro.

ROGERS, R., GUMUCHDJIAN, P. (2016). Cidades para um pequeno planeta (A. R. di Marco, Trad.). 2 ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. (Obra originalmente publicada em 1997).

TERESINA, Prefeitura Municipal de (2014). Agenda Teresina 2030: a cidade desejada. Teresina: Prefeitura Municipal de Teresina.

VARINE, H. de (2013). As raízes do futuro: o patrimônio a serviço do desenvolvimento local (M. de L. P. Horta, Trad.). Porto Alegre: Medianiz. (Obra originalmente publicada em 2012).

VIEIRA, J. de P. (2015). Reviva o Centro: projeto de requalificação urbanística da Praça da Bandeira, em Teresina - PI. Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade de Brasília, Brasília.

Fontes eletrônicas:

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE] (2016). Frota. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pi/teresina/pesquisa/22/28120?ano=2016> (Consulta: 01/03/2019).

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE] (2005). Frota. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pi/teresina/pesquisa/22/28120?ano=2005> (Consulta: 01/03/2019).

Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento [ITDP] (2016). Índice de caminhabilidade, ferramenta. <http://2rps5v3y8o843iokettbxny.wengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2016/09/2016-09-ITDP-caminhabilidade-ferramenta.pdf> (Consulta: 01/06/2018).

TERESINA, Prefeitura Municipal de (2008). Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana. <http://semplan.35.193.186.134.xip.io/wp-content/uploads/sites/39/2017/03/PLANO-DIRETOR-DE-TRANSPORTE-E-MOBILIDADE-URBANA-DE-TERESINA.pdf> (Consulta: 01/06/2018).

TERESINA, Prefeitura Municipal de (2015). História de Teresina. <http://semplan.teresina.pi.gov.br/historia-de-teresina/> (Consulta: 01/03/2019).