

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO

Centro de Ciências Sociais Aplicadas



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL E REGIONAL

MESTRADO

DIEGO VICTOR MOREIRA ROLAND

DIMENSÕES DA CAMINHABILIDADE NA PRAIA GRANDE:
uma leitura material, sensível e dialética no Centro Histórico de São Luís

São Luís

Dimensões da caminhabilidade na Praia Grande

uma leitura material, sensível e dialética
no Centro Histórico de São Luís



Diego Victor Moreira Roland



Uema
UNIVERSIDADE ESTADUAL
DO MARANHÃO



Programa de Pós-graduação
em Desenvolvimento
Socioespacial e Regional

DIEGO VICTOR MOREIRA ROLAND

**DIMENSÕES DA CAMINHABILIDADE NA PRAIA GRANDE:
uma leitura material, sensível e dialética no Centro Histórico de São Luís**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão (PPDSR/UEMA) como requisito para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Socioespacial e Regional.

Linha de pesquisa: Movimentos Sociais, Território e Planejamento.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Grete Soares Pflueger.

Co-orientador: Prof. Dr. Alex Oliveira de Souza.

São Luís - MA

2025

Roland, Diego Victor Moreira.

Dimensões da caminhabilidade na Praia Grande: uma leitura material, sensível e dialética no Centro Histórico de São Luís./Diego Victor Moreira Roland – São Luís, MA, 2025.

225p.

Dissertação (Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) Universidade Estadual do Maranhão - UEMA, 2025.

Orientadora: Profa. Dra. Grete Soares Pflueger.

1. Caminhabilidade. 2. Percepção do ambiente construído. 3. Direito à cidade. 4. Praia Grande. 5. Centro Histórico de São Luís. I.Título.

CDU: 711.432(812.1)

Elaborado por Luciana de Araújo - CRB 13/445

DIEGO VICTOR MOREIRA ROLAND

**DIMENSÕES DA CAMINHABILIDADE NA PRAIA GRANDE:
uma leitura material, sensível e dialética no Centro Histórico de São Luís**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão (PPDSR/UEMA) como requisito para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Socioespacial e Regional.

Aprovada em 09/07/2025

BANCA EXAMINADORA



Profa. Dra. Grete Soares Pflueger (Orientadora)

Doutora em Urbanismo (UFRJ)

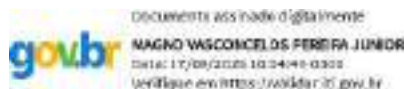
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional
(PPDSR/UEMA)



Prof. Dr. José Arilson Xavier de Souza (Examinador Externo)

Doutor em Geografia (UERJ)

Programa de Pós-Graduação em Geografia, Natureza e Dinâmica do Espaço
(PPGEO/UEMA)



Prof. Dr. Magno Vasconcelos Pereira Junior (Examinador Interno)

Doutor em Geografia, Planificação Territorial e Gestão Ambiental (UB)

Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional (PPDSR/UEMA)

À memória da minha avó, Dona Domingas –
caminhante inquieta, cuja força e ternura seguem
presentes em cada passo que dou.

E a todos aqueles que enxergam, nas ladeiras, becos,
pedras de cantaria, azulejos, fachadas e nas lutas que
ecoam no Centro, a possibilidade de um Lugar
sensível, justo e habitável.

Uma cidade, um lugar feito sob medida para os pés é
uma cidade, um lugar onde todos vivem melhor.

(Adriano Labbucci – Caminhar, uma revolução)

AGRADECIMENTOS

Embora os passos desta pesquisa sejam meus, não caminhei só. Muitas presenças me acompanharam e deixaram marcas significativas. Cada encontro, cada escuta, cada gesto de apoio contribuiu para que a chegada se tornasse possível – e mais bonita.

Começo agradecendo à minha mãe, Magnólia Moreira, e à minha tia (também mãe), Arcângela Moreira – ou, Mag e Dijé. Obrigado por tudo. Só escrevo estes agradecimentos hoje, porque vocês estiveram sendo minha base e meu cuidado por toda vida.

Agradeço também aos professores que conheci durante a pós-graduação e que contribuíram, de diferentes formas, para minha formação como sujeito-pesquisador: à Grete Pflueger, pelas orientações e pelos livros que me cedeu nesse processo, principalmente sobre o Centro Histórico – que ampliaram meu olhar e meu afeto por esse Lugar; e ao Alex Oliveira, pelo papel essencial no redirecionamento da pesquisa para o caminho que ela tomou.

Também à professora Marivânia Furtado, pelos preciosos conselhos metodológicos – suas aulas eram sempre cheias de novos aprendizados para mim. Também ao professor Bráulio Loureiro pelas significativas contribuições durante a disciplina de seminários. E, aos professores Magno Vasconcelos Jr. e José Arilson Xavier Sousa pelos direcionamentos durante a qualificação. Foram muito valiosos.

Não posso deixar de agradecer imensamente à minha amiga Isabela Câmara, presente que o PPDSR me deu, por todo o apoio durante a trajetória do mestrado. Por ler meus textos, escutar meus devaneios, compartilhar incertezas e alegrias acadêmicas e ajudar a impulsionar meus anseios – na pesquisa e na vida. Publicamos juntos, sonhamos juntos e conspiramos, dia após dia, sobre o futuro na academia e em tantas outras áreas da vida. E seguiremos!

Minha gratidão também aos amigos e familiares que me acompanharam em alguns momentos das caminhografias: meus primos Millenna Pinheiro e Hudson Muller; e os amigos queridos Danielle Cristine, Carol Barbosa, Dryelle Pereira, Paulo Henrique Vale, Tharcyelle Brandão – que, além de caminhar comigo, também colaborou no desenvolvimento da capa desta dissertação –, e Oscar Martins, que por muitas vezes me ouviu, acompanhou e apoiou.

Agradeço também aos demais colegas e amigos que de alguma forma fizeram parte desse processo: Michele Reis, Paula Bezerra, Sara Santana, Melina Fujiwara, Talisson Reis, Elaine Soares, Alessandro Santos e Gabriella de Oliveira. E ao meu irmão, Diogo Henrique e prima-irmã, Lucilla Moreira, por sonharem meus sonhos junto comigo.

A todas e todos, obrigado por pavimentarem esse caminho de partilhas e lições que seguirão comigo para muito além das páginas dessa dissertação.

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo investigar as condições de caminhabilidade no bairro da Praia Grande, situado no Centro Histórico de São Luís (MA), compreendendo suas dimensões materiais, sensíveis e dialéticas. Parte-se de uma estratégia metodológica artesanal, que se ancora em uma base interpretativa dialético-fenomenológica e combina revisão bibliográfica, documental e investigação de campo por meio da caminhografia urbana – método sensível que integra percepção corporal do espaço e mapeamentos. Embora a área apresente atributos morfológicos favoráveis ao caminhar, como quadras curtas e áreas exclusivas para pedestres, sua caminhabilidade é fragilizada por barreiras físicas e simbólicas, resultantes do esvaziamento funcional e de apropriações seletivas guiadas pela lógica hegemônica turística e patrimonial. Ainda assim, o caminhar, assim como toda a riqueza de experiências urbanas que ele possibilita, resiste, historicamente, como prática socioespacial significativa. As cartografias do ambiente construído e das percepções sensíveis revelaram essas contradições, articulando as dimensões materiais e simbólicas do ambiente construído. Conclui-se que a caminhabilidade na Praia Grande não se restringe à infraestrutura, mas é atravessada por dinâmicas sociais, afetivas e décadas de políticas e práticas institucionais que restringem a realização plena do direito à cidade. A dissertação contribui, assim, para ampliar o debate sobre a experiência de caminhar como prática urbana crítica e para repensar políticas públicas e intervenções que valorizem o espaço vivido e o cotidiano no Centro Histórico da capital maranhense.

Palavras-chave: caminhabilidade, percepção do ambiente construído, direito à cidade, Praia Grande, Centro Histórico de São Luís.

ABSTRACT

This research aims to investigate the walkability conditions in the Praia Grande neighborhood, located in the Historic Center of São Luís, Maranhão, examining its material, sensory, and dialectical dimensions. It is based on an artisanal methodological strategy, anchored in a dialectical-phenomenological interpretative framework, and combines bibliographic and documentary review with field investigation through urban walking – a sensitive method that integrates bodily perception of space and mapping practices. Although the area presents morphological attributes conducive to walking, such as short blocks and exclusive pedestrian areas, its walkability is weakened by physical and symbolic barriers resulting from functional decline and selective appropriations guided by hegemonic tourist and heritage logics. Nevertheless, walking – along with the rich urban experiences it enables – has historically persisted as a significant socio-spatial practice. Cartographies of the built environment and sensory perceptions revealed these contradictions, articulating the material and symbolic dimensions of urban space. The conclusion is that walkability in Praia Grande is not limited to infrastructure, but is intertwined with social and emotional dynamics, as well as decades of political and institutional practices that condition the full realization of the right to the city. This dissertation thus contributes to broadening the debate on the experience of walking as a critical urban practice and to rethinking public policies and interventions that value lived space and everyday life in the Historic Center of Maranhão's capital.

Palavras-chave: walkability, built environment perception, right to the city, Praia Grande, Historic Center of São Luís.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Desenho metodológico geral.....	29
Figura 2 – Delimitação da área para pesquisa de campo – caminhografias.....	30
Figura 3 – Desenho metodológico da pesquisa de campo.....	33
Figura 4 – Plano da cidade de Mileto, Ásia Menor, em 479 a.C.....	37
Figura 5 – Planos da cidade medieval de Óbidos – (a) Planta geral e (b) Planta da praça da igreja e mercado.....	39
Figura 6 – Localização macro de São Luís.....	60
Figura 7 – "URBS S LODOVICI IN MARAGNON" de Jan van Brostehuisen, presente no livro de Gaspar von Barleus (1641-1644).....	62
Figura 8 – Imagens da antiga “Avenida Maranhense”, no entorno do Palácio dos Leões, emitidas a partir de cartões fotográficos.....	64
Figura 9 – "Planta da cidade de S. Luiz capital do estado do Maranhão" de Justo Jansen Ferreira (1912).....	65
Figura 10 – Imagens da “Rua do Egito” (a) no ano de 1908, antes das transformações modernizadoras e (b) no ano de 2025.....	67
Figura 11 – Planta da Parte Central da Cidade de S. Luis (1950), autor não identificado.....	68
Figura 12 – Imagens da “Avenida Dom Pedro II” (a) antes – 1952 – e (b) depois – 1954 – da construção do Edifício João Goulart.....	69
Figura 13 – Aspectos de degradação do bairro da Praia Grande e presença de veículos pesados.....	69
Figura 14 – Mapa de expansão urbana do Centro Histórico de São Luís.....	72
Figura 15 – Mapas esquemáticos mostrando o Anel Rodoviário e as saídas do Centro Histórico para as várias áreas de expansão urbana.....	73
Figura 16 – Zonas e limites de proteção cultural no centro antigo de São Luís.....	77
Figura 17 – Imagens do “Beco da Prensa” emitidas de cartões fotográficos nos anos de (a) 1966, (b) 1980 e (c) 2010.....	80
Figura 18 – Perspectivas elaboradas para mostrar as consequências do abandono (esquerda) e os possíveis benefícios gerados após a recuperação (direita).....	81
Figura 19 – Cenário (a) da Praça do Comércio, na Rua da Estrela, antes (esquerda) e depois (direita) das intervenções do PPRCHSL.....	81
Figura 20 – Cenário (b) da Praça do Comércio, na Rua da Estrela, antes (esquerda) e depois (direita) das intervenções do PPRCHSL.....	82
Figura 21 – Imagens da “Ladeira do Comércio/Rua Humberto de Campos” emitidas de cartões fotográficos nos anos de (a) 1982, (b) 1988 e (c) 1989.....	83
Figura 22 – Antes (esquerda, década de 1970) e depois (direita, 2024) da Praça Nauro Machado.....	85
Figura 23 – Antes (esquerda) e depois (direita) da Praça da Seresta.....	86
Figura 24 – Localização de projetos e obras realizadas pelo PRCHLS/PROCIDADES.....	94
Figura 25 – Obras da iniciativa municipal Centro Acessível, do PRCHSL/PROCIDADES... ..	95
Figura 26 – Trechos do perímetro de intervenção, mostrando faixas elevadas e pisos táteis... ..	95
Figura 27 – Trecho da Rua Grande (Rua Oswaldo Cruz), dentro da área de Tombamento Federal - imagens do dia 17 de janeiro de 2025, às 16h47.....	100

Figura 28 – Distribuição dos beneficiários do Programa Cheque Minha Casa no Centro Histórico de São Luís.....	103
Figura 29 – Mapa de Identificação de Ruas da Área de Estudo.Fonte: Elaborado pelo autor (2025).....	107
Figura 30 – Mapa de Estrutura Viária e Tipologias de Circulação.....	109
Figura 31 – Mapa de Dimensões das Quadras.....	112
Figura 32 – Mapa de Usos e Ocupações do Solo.....	114
Figura 33 – Mapa de Ociosidade e Fragmentação do Solo.....	117
Figura 34 – Mapa de Pontos de Interesse.....	118
Figura 35 – Mapa de Acessibilidade Caminhável.....	121
Figura 36 – Rua Portugal – (a) 1908; (b) 2025.Fonte: (a) Oliveira (2010); (b) Acervo pessoal (2025).....	122
Figura 37 – Rua do Giz – (a) 1908; (b) 2025.Fonte: (a) Oliveira (2010); (b) Acervo pessoal (2025).....	122
Figura 38 – Rua da Estrela – (a) 1908; (b) 2025.Fonte: (a) Oliveira (2010); (b) Acervo pessoal (2025).....	122
Figura 39 – Rua do Sol – (a) 1908; (b) 2024.....	123
Fonte: (a) Oliveira (2010); (b) Google Earth (2024).....	123
Figura 40 – (a) Trecho da Rua de Nazaré; (b) Trecho da Rua Grande.Fonte: Acervo pessoal (2024 e 2025).....	124
Figura 41 – Arandela danificada na Rua da Saúde.Fonte: Acervo pessoal (2025).....	125
Figura 42 – Mapa de Infraestrutura de Apoio ao Pedestre.....	126
Figura 43 – Placas informativas danificadas – (a) no cruzamento entre a Rua do Giz com a Quatorze de Julho; (b) no cruzamento entre a Rua da Estrela e a Rua Direita.....	127
Figura 44 – Bancos urbanos – (a) em trecho da Rua da Feira da Praia Grande; (b) na Praça dos Poetas; bicicletários – próximo ao Estacionamento do Reviver.....	128
Figura 45 – Mapa de Arborização no Espaço Público.....	130
Figura 46 – Mapa de Percurso A – caminhografia do dia 15 de junho de 2024.....	132
Figura 47 – Vistas da Praça Nauro Machado – dia 15 de junho de 2024, entre as 10h18 e 10h20.....	133
Figura 48 – Vistas para a escada da Praça Nauro Machado – dia 15 de junho de 2024, entre as 11h05 e 11h19.....	133
Figura 49 – Vistas da Praça Nauro Machado – dia 15 de junho de 2024, entre as 10h18 e 10h20.....	134
Figura 50 – Vistas da Praça Nauro Machado – dia 15 de junho de 2024, entre as 10h18 e 10h20.....	134
Figura 51 – Mapa de Ações da Praça Nauro Machado e entorno – dia 15 de junho de 2024, das 10h30 às 11h40 aproximadamente.....	135
Figura 52 – Mapa de Caminhografia A – dia 18 de junho de 2024.....	137
Figura 53 – Mapa de Percurso B – caminhografia do dia 18 de junho de 2024.....	138
Figura 54 – Vista panorâmica da Praça Nauro Machado – dia 18 de junho de 2024, às 16h17... 139	
Figura 55 – Apresentação de grupo de Cacuriá na Praça Nauro Machado – entre 16h40 e 17h13.....	140

Figura 56 – Vista da Praça Nauro Machado para a Rua da Estrela – dia 18 de junho de 2024, às 17h31 – após apresentação do grupo de Cacuriá.....	141
Figura 57 – Vista da Rua da Estrela – dia 18 de junho de 2024, às 17h35.....	142
Figura 58 – Apresentação de grupo de Tambor de Crioula entre a Rua da Estrela e a Rua Portugal – dia 18 de junho de 2024, às 17h36.....	142
Figura 59 – Mapa de Caminhografia B – dia 18 de junho de 2024.....	143
Figura 60 – Mapa de Percurso C – caminhografia do dia 19 de junho de 2024.....	144
Figura 61 – Vista da Rua da Feira da Praia Grande, em direção à Praça Nauro Machado – dia 19 de junho de 2024, às 20h03.....	145
Figura 62 – Vista da Praça Nauro Machado para a Rua da Estrela – dia 19 de junho de 2024, às 20h14.....	146
Figura 63 – Vistas da Praça Nauro Machado para a Travessa Marcellino Almeida – dia 19 de junho de 2024, entre as 20h14 e 20h24.....	146
Figura 64 – Vista da Praça Nauro Machado – grupos de jovens socializando no dia 19 de junho de 2024, às 20h14.....	147
Figura 65 – Mapa de Caminhografia C – dia 19 de junho de 2024.....	149
Figura 66 – Mapa de Percurso D – caminhografia do dia 05 de julho de 2024.....	150
Figura 67 – Vistas da Praça Nauro Machado e entorno – 05 de julho de 2024, entre 17h10 e 17h25.....	151
Figura 68 – Vista da Rua da Estrela, em frente à Casa das Tulhas – dia 05 de julho de 2024, às 17h41.....	152
Figura 69 – Vista para a Rua da Estrela – dia 05 de julho de 2024, às 17h57.....	153
Figura 70 – Vista da Rua Portugal – dia 05 de julho de 2024, às 17h58.....	153
Figura 71 – Mapa de Caminhografia D – dia 05 de julho de 2024.....	154
Figura 72 – Mapa de Percurso E – caminhografia do dia 11 de dezembro de 2024.....	156
Figura 73 – (a) Vista para a Rua Djalma Dutra e (b) Vista para a Rua da Feira da Praia Grande – dia 11 de dezembro de 2024, às 16h46.....	157
Figura 74 – (a) Vistas da Rua da Estrela, nas proximidades da Praça Nauro Machado – dia 11 de dezembro de 2024, às 16h54.....	157
Figura 75 – Vista da Travessa Marcellino Almeida – dia 11 de dezembro de 2024, às 16h57....	158
Figura 76 – Vistas da Rua da Palma – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h.....	159
Figura 77 – Vista da parte mais alta da Rua Humberto de Campos – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h.....	160
Figura 78 – Vistas da Rua João Vidal – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h06.....	160
Figura 79 – Vistas da Rua da Palma – dia 11 de dezembro de 2024, entre 17h10 e 17h13....	161
Figura 80 – Vista da Avenida Magalhães de Almeida – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h27.	162
Figura 81 – Vista da Praça João Lisboa – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h36.....	162
Figura 82 – Vista da Rua do Egito, a partir da Praça João Lisboa – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h36.....	163
Figura 83 – Vista panorâmica da Praça Benedito Leite – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h59.....	164
Figura 84 – Vistas da Praça Pedro II – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h02.....	164

Figura 85 – Vista da Praça dos Poetas – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h06.....	165
Figura 86 – Vistas da Avenida Dom Pedro II – dia 11 de dezembro de 2024, entre 18h03 e 18h10.....	165
Figura 87 – Vista de trecho da Rua Djalma Dutra – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h44.....	166
Figura 88 – Vistas de ambas as direções da Rua Narazeth – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h45.....	166
Figura 89 – Vista do Beco Catarina Mina – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h45.....	167
Figura 90 – Vista do show de luzes na Rua Portugal – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h50.	167
Figura 91 – Mapa de Caminhografia E – dia 11 de dezembro de 2024.....	168
Figura 92 – Mapa de Percurso F – caminhografia do dia 11 de dezembro de 2024.....	170
Figura 93 – Vistas da Rua Portugal – dia 30 de dezembro de 2024, às 16h56.....	171
Figura 94 – Vistas da Rua Djalma Dutra – dia 30 de dezembro de 2024, às 16h57.....	172
Figura 95 – Vista do entorno do Palácio dos Leões, na Avenida Dom Pedro II – dia 30 de dezembro de 2024, às 17h02.....	173
Figura 96 – (a) Vista da Rua Engenheiro Couto Fernandes, (b) Vista da Rua de Nazaré – dia 30 de dezembro de 2024, entre as 17h05 e 17h08.....	173
Figura 97 – Vistas da Rua do Giz – dia 30 de dezembro de 2024, às 17h14.....	174
Figura 98 – (a) Vista para a direção sul da Rua do Giz, (b) Vista da Rua Direita – dia 30 de dezembro de 2024, às 17h24.....	174
Figura 99 – Vistas da Praça Nauro Machado e Rua da Estrela – dia 30 de dezembro de 2024, entre 17h28 e 17h35.....	175
Figura 100 – Vista da Rua da Estrela, em torno à Praça do Reggae – dia 30 de dezembro de 2024, às 17h42.....	176
Figura 101 – Vistas do entorno do Palácio dos Leões – dia 30 de dezembro de 2024, às 17h50.	177
Figura 102 – Vista da Avenida Beira-Mar, a partir da Praça dos Catraieiros – dia 30 de dezembro de 2024, às 18h02.....	177
Figura 103 – Vista da Praça da Fé – dia 30 de dezembro de 2024, às 18h05.....	178
Figura 104 – Vista da Avenida Beira-Mar a partir da Praça da Fé – dia 30 de dezembro de 2024, às 18h10.....	178
Figura 105 – Mapa de Caminhografia F – dia 30 de dezembro de 2024.....	179
Figura 106 – Mapa de Percurso G – caminhografia do dia 09 de janeiro de 2025.....	180
Figura 107 – Vista da Avenida Dom Pedro II – dia 09 de janeiro de 2025, às 09h07.....	181
Figura 108 – Rua Dr. Netto Guterres – dia 09 de janeiro de 2025, às 09h10.....	182
Figura 109 – Rua Graça Aranha – dia 09 de janeiro de 2025, às 09h20.....	183
Figura 110 – Rua do Egito – dia 09 de janeiro de 2025, às 09h25.....	183
Figura 111 – Rua da Palma – dia 09 de janeiro de 2025, às 10h02.....	184
Figura 112 – Rua da Estrela – dia 09 de janeiro de 2025, às 10h16.....	185
Figura 113 – Rua Portugal – dia 09 de janeiro de 2025, às 10h25.....	186
Figura 114 – Rua da Estrela – dia 09 de janeiro de 2025, às 10h30.....	187
Figura 115 – Mapa de Caminhografia G – dia 09 de janeiro de 2025.....	188

Figura 116 – Mapa de Percurso H – caminhografia do dia 22 de fevereiro de 2025.....	189
Figura 117 – Rua Quatorze de Julho – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h08.....	190
Figura 118 – (a) Vista da Rua Direita e (b) Vista para a direção sul da Rua da Estrela – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h11.....	191
Figura 120 – Rua Afonso Pena – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h30.....	192
Figura 120 – Escadaria da Rua Humberto de Campos – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h36.....	192
Figura 121 – (a) Vista da Rua Humberto de Campos, sentido Rua da Estrela e (b) Vista da Travessa Marcellino Almeida, sentido Rua da Estrela/Praça Nauro Machado – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h38.....	193
Figura 122 – (a) Vista da Rua da Estrela, no entorno da Praça Nauro Machado e (b) Vista da Rua da Estrela, em direção à Rua Portugal – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h40.....	193
Figura 123 – Vista da Rua Portugal – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h45.....	194
Figura 124 – Vista da Rua Portugal – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h56.....	195
Figura 125 – Vista da Rua da Estrela, em frente à Casa do Tambor de Crioula – dia 22 de fevereiro de 2025, às 19h20.....	195
Figura 126 – Vista da Rua da Estrela, em frente à Casa do Tambor de Crioula – dia 22 de fevereiro de 2025, às 19h20.....	196
Figura 127 – Mapa de Caminhografia H – dia 22 de fevereiro de 2025.....	197
Figura 128 – Mapas de ações da Praça Nauro Machado e seu entorno – à esquerda, dia 15 de junho de 2024 (sábado, entre as 10h e 12h); à direita, dia 16 de junho de 2024 (domingo, entre as 18h e 19h).....	199
Figura 129 – Presença de lixo nas calçadas – (a) no cruzamento entre a Rua da Estrela e a Rua Direita e (b) na Rua de Nazaré, próximo à Praça Benedito Leite.....	201
Figura 130 – Vista da Rua da Estrela – dia 20 de junho de 2025, às 18h48.....	202

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Relacionando as ideias de caminhar ideal para Pozueta, Daudén, Schettino e Speck.....	48
Quadro 2 – Etapas realizadas no PPRCHSL (1979-2010) e suas principais influências à caminhabilidade.....	87
Quadro 3 – Identificação dos componentes e principais ações do PRCHSL/PROCIDADES e suas principais influências à caminhabilidade.....	93
Quadro 4 – Ações do PAC Cidades Históricas previstas para o Centro Histórico de São Luís..	97
Quadro 5 – Identificação das intervenções do PAC Cidades Históricas e suas principais influências à caminhabilidade.....	100
Quadro 6 – Percepções sobre a caminhabilidade.....	203

LISTA DE SIGLAS

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

BIM – Modelagem de Informação na Construção

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CCVMA – Centro Cultural Vale Maranhão

CH – Centro Histórico

CHSL – Centro Histórico de São Luís

FAPEMA – Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão

FAUrb – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

FUMPH – Fundação Municipal de Patrimônio Histórico

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

HEMA – Instituto Estadual do Maranhão

IMESC – Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos

IMPUR - Instituto Municipal de Planejamento Urbano

INCID – Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento

Novo PAC – Novo Programa de Aceleração do Crescimento

ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

ONU – Organização das Nações Unidas

ONU-Habitat – Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos

RFFSA – Estação Central da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PAC-CH - Programa de Aceleração do Crescimento das Cidades Históricas

PAR – Plano de Ações Articuladas

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana

PMMU – Plano Municipal de Mobilidade Urbana

PPDSR – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional

PPRCHSL – Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís

PPRCH – Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico

PROCIDADES – Programa de Desenvolvimento Urbano (Pró-Cidades)

PRODETUR – Programa de Desenvolvimento Turístico do Nordeste

PRSH – Programa de Reabilitação de Sítios Históricos

SECID – Secretaria de Cidades e Desenvolvimento Urbano

SEMISPE – Secretaria Municipal de Inovação, Sustentabilidade e Projetos Especiais

SEMMAM – Secretaria Municipal de Meio Ambiente

SEMOSP – Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos

SENAC – Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial

SENATRAN – Secretaria Nacional de Trânsito

SEPLAN – Secretaria de Estado do Planejamento e Orçamento

SETUR – Secretaria de Turismo

TGC – Teoria Geral da Caminhabilidade

UEMA – Universidade Estadual do Maranhão

UFMA – Universidade Federal do Maranhão

UFPel – Universidade Federal de Pelotas

UGP – Unidade de Gerenciamento do Programa

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)

ZBM – Zona do Baixo Meretrício

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	21
CAPÍTULO 1	
UM PERCURSO TEÓRICO-METODOLÓGICO SOBRE O CAMINHAR E SUAS DIMENSÕES.....	35
1.1 Dialética do caminhar: história, transformações e disputas pelo espaço urbano.....	35
1.2 Caminhabilidade como qualidade material e sensível do ambiente construído.....	45
1.3 Caminhografia urbana: cartografando qualidades do ambiente construído pela experiência do caminhar.....	52
CAPÍTULO 2	
SOBRE A PRAIA GRANDE: A HISTÓRIA URBANA E OS DESDOBRAMENTOS DO CAMINHAR NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS.....	60
2.1 Ocupação, configuração urbana e transformações socioespaciais no CHSL: reflexos no deslocamento a pé até o final do século XX.....	60
2.2 Patrimonialização e preservação do CHSL: um processo contraditório.....	74
2.3 Um panorama dos projetos de intervenção urbana no CHSL e suas contribuições à caminhabilidade.....	78
2.3.1 Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís.....	78
2.3.2 Programa de Reabilitação de Sítios Históricos.....	90
2.3.3 Programa Municipal de Revitalização do Centro Histórico de São Luís.....	91
2.3.4 PAC Cidades Históricas.....	96
2.3.5 Programa Nosso Centro.....	102
CAPÍTULO 3.....	106
DIMENSÕES DA CAMINHABILIDADE NA PRAIA GRANDE – CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS – EM TEMPOS ATUAIS.....	106
3.1 Cartografias do ambiente construído.....	106
3.1.1 Desenho viário e tipologias de circulação.....	108
3.1.2 Usos, fragmentações e reconfigurações do solo.....	113
3.1.3 Acessibilidade, infraestrutura e qualidade ambiental do espaço caminhável.....	120
3.2 Registros caminhográficos: caminhabilidade e a percepção do ambiente construído.....	131
3.2.1 Percurso A: primeiras impressões ao caminhar no “Reviver” – em tempo de festas juninas.....	131
3.2.2 Percurso B: transformações das ambiências entre a Praça Nauro Machado e ruas exclusivas para pedestres.....	138
3.2.3 Percurso C: “Reviver” em dinâmicas noturnas e apropriações plurais.....	144
3.2.4 Percurso D: vitalidade, alteridade e primeiros contrastes da caminhabilidade.....	150
3.2.5 Percurso E: caminhar na Praia Grande além do “Reviver”.....	155
3.2.6 Percurso F: entardecer na Praia Grande – contrastes nas ambiências em um fim de tarde.....	169
3.2.7 Percurso G: atravessamentos e novas bordas na área de estudo.....	180
3.2.8 Percurso H: “Vem pro Centro”.....	188

3.3 Contribuições complementares: narrativas e caminhos outros.....	198
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	207
REFERÊNCIAS.....	212
APÊNDICES.....	220
APÊNDICE A – QUADRO DE IDENTIFICAÇÃO DA PESQUISA DE CAMPO.....	221
APÊNDICE B – MAPA DE IDENTIFICAÇÃO DE RUAS DA ÁREA DE ESTUDO..	223
APÊNDICE C – MAPA DE PONTOS DE INTERESSE.....	224

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa nasce do desejo de compreender a cidade a partir da imersão no ambiente construído, na escala urbana e humana, através do caminhar. Mais do que um interesse acadêmico, trata-se de uma inquietação pessoal construída no cotidiano ao longo do tempo, por observar os movimentos da cidade e por me sentir parte (ou não) dos espaços que a formam. Embora eu não tenha nascido em São Luís, seu Centro Histórico sempre chamou minha atenção. Ao vê-lo na televisão durante a infância ou visitá-lo em alguns momentos durante a adolescência, sempre fui atraído por sua paisagem singular. Ao mudar para a capital maranhense aos 18 anos, no início de 2017, para estudar Arquitetura e Urbanismo, a curiosidade sobre a área ficou ainda maior.

Sempre ouvi diferentes narrativas sobre o Centro – algumas negativas, marcadas por medos e inseguranças por conta da criminalidade, outras positivas, que exprimiam a diversidade cultural e a crença em ser um lugar de liberdade. Dessa forma, fui construindo meu próprio olhar sobre a área como um território atravessado por contradições socioespaciais. De um lado, era visto como perigoso e “abandonado”, com muitos de seus edifícios desocupados e em ruínas. Enquanto de outro, era descrito como lugar de encontros e expressões culturais.

Confesso que, por um tempo, o Centro também foi espaço de medo para mim. As narrativas negativas acabaram por me atravessar, especialmente após vivenciar na pele uma experiência bastante traumatizante em seu entorno poucos meses após mudar para São Luís. Nesse período, evitei transitar por suas ruas, limitando minha presença no local ao estritamente necessário, ainda que mantivesse a admiração por sua paisagem e atmosfera. No entanto, essa ambivalência entre o encanto e o receio alimentava uma inquietação interna sobre quais estruturas, narrativas e vivências guiavam essa imagem contraditória do espaço.

Com o passar dos anos, durante a graduação, pude construir uma compreensão mais sólida dessas movimentações. As discussões teóricas e práticas que envolviam a Arquitetura e o Urbanismo passaram a me oferecer ferramentas para interpretá-las, principalmente a partir do meu primeiro contato com as metodologias de pesquisa sensíveis – às pessoas e aos espaços – em um projeto de extensão universitária no ano de 2019.

Tais abordagens, que valorizam a escuta, a percepção e a experiência direta como formas legítimas de conhecimento, acompanham e ressoam forte em mim desde esse tempo, pois eu acredito que elas oferecem caminhos para pensar a cidade para além da perspectiva técnica como arquiteto, englobando o vivido, o corpo que sente, observa, atravessa e é

atravessado. A partir disso, estar no espaço urbano e caminhar por ele deixou de ser apenas uma prática cotidiana e passou a se consolidar como um modo de olhar e buscar compreender as camadas visíveis e invisíveis da cidade.

Ao iniciar a jornada no mestrado, no primeiro semestre de 2023, tinha como intenção seguir aprimorando esse olhar e aprofundando meus conhecimentos acerca das metodologias sensíveis entre corpo e espaço. No entanto, naquele momento, ainda não imaginava que o Centro Histórico se tornaria o foco da minha pesquisa. Ingressei no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional (PPDSR) com um projeto voltado à investigação da caminhabilidade e da apropriação do espaço nas infâncias urbanas em um bairro da periferia de São Luís – proposta que dialogava diretamente com uma pesquisa que integrei e com o meu Trabalho de Conclusão de Curso na graduação.

Com o passar do tempo, no entanto, as trocas com professores e colegas do Programa, o contato com novas referências teóricas e os próprios desafios metodológicos encontrados pelo caminho me levaram a repensar a proposta inicial. Decidi, então, realizar algumas adaptações no projeto. Essas mudanças, porém, não romperam com a essência do trabalho: mantive como eixo central o interesse por apreender o espaço urbano a partir de suas dinâmicas humanas, valorizando a escala do corpo, da percepção e da experiência cotidiana.

Motivado pelas inquietações que sempre me acompanharam em relação ao Centro Histórico – e somando isso a constatação da escassez de pesquisas que abordam essa área a partir de uma perspectiva sensível e voltada à qualidade dos espaços para caminhar –, decidi direcionar o foco da pesquisa para esse território de grande valor histórico e cultural. Dessa forma, a escolha pela Praia Grande¹ se deu com o intuito de contribuir com o debate interdisciplinar sobre esse espaço, oferecendo uma leitura que articula dimensões materiais, sensíveis e dialéticas, e que possa dialogar com pesquisadores e pesquisadoras de diversas áreas do conhecimento que se dedicam a pensar essa porção de São Luís.

O Centro Histórico de São Luís (CHSL) é formado por ruas de pedra de cantaria, ladeiras, escadarias, sobrados e azulejos. Sua paisagem traz os vestígios de uma história urbana com mais de quatro séculos, marcada por diversas etapas de centralidade, decadência, estigmatização e tentativas contraditórias de revalorização. Desde território ancestral indígena, passou por diversas mudanças. Atravessado pela ocupação de franceses, portugueses e holandeses, o espaço urbano foi sendo moldado por lógicas externas que, ao

¹ Ponto de partida para o assentamento urbano de São Luís, a Praia Grande está inserida no perímetro de tombamento federal, assim como na área inscrita como Patrimônio Mundial da Humanidade pela UNESCO.

mesmo tempo que deixaram heranças arquitetônicas valiosas, também expressaram formas de dominação, exclusão e apropriação desigual do território (Lopes, 2008; Andrès, 2012).

Entre as décadas de 1930 e 1970, o bairro da Praia Grande, e especialmente seu entorno, passou por significativas transformações físicas, impulsionadas por políticas modernizadoras voltadas à expansão da malha viária e à adaptação da cidade ao automóvel. Essas mudanças, somadas ao abandono institucional de sua parte interna e à retirada gradual de suas funções iniciais centradas no comércio de elite, resultaram em um processo de reconfiguração e estigmatização social do território que comprometeu a integridade do ambiente e afetou diretamente a qualidade dos espaços públicos (Burnett, 2007; Andrès, 2012). Nesse cenário, o caminhar – principal forma de deslocamento no Brasil² (ANTP, 2018) –, foi paulatinamente prejudicado até a segunda metade do século XX.

A deterioração das ruas e calçadas – causada principalmente por veículos pesados incompatíveis com a infraestrutura local –, a presença de barreiras físicas e a ausência de mobiliários e elementos urbanos adequados tornaram o ato de caminhar uma prática cada vez mais desafiadora, caracterizada pela limitação da fluidez, acessibilidade e permanência no espaço público. Ao final da década de 1990, adentrando aos anos 2000, a valorização do local como Patrimônio e a inserção das políticas de requalificação urbana resultaram em processos de higienização simbólica e concreta.

As ações, pautadas na estética e no consumo turístico, muitas vezes descoladas das dinâmicas socioeconômicas preexistentes, impulsionaram a gentrificação da área, substituindo usos populares por serviços voltados à lógica do mercado (Vasconcelos P. Jr, 2015). Com isso, a permanência dos antigos moradores e trabalhadores foi fragilizada e a experiência de caminhar passou a ser moldada por uma paisagem planejada para o visitante, e não para quem habita (ou habitava) cotidianamente o espaço. Isso levou a área a um funcionamento fragmentado a partir da diversidade limitada de usos, principalmente pela falta de incentivo ao uso habitacional.

Nesse sentido, a escassez de ações concretas para manter a diversidade do solo, somada à ausência de políticas públicas voltadas à caminhabilidade e à valorização da experiência do pedestre, suscitam reflexões sobre como a cidade tem tratado os espaços públicos do seu Centro Histórico à escala humana. O presente trabalho, então, toma como objeto de estudo o bairro da Praia Grande, investigando as condições de caminhabilidade em busca de atingir três dimensões: material, sensível e dialética. Assim, partindo da

² Em 2018, um estudo da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP) revelou que, em cidades com população acima de 60 mil, cerca de 39,2% dos deslocamentos diários são feitos unicamente caminhando.

compreensão do caminhar não apenas como deslocamento funcional, mas como prática sensível e modo de apropriação do espaço urbano. Para isso, busca-se apreender a relação entre o ambiente construído e as percepções sensíveis no local, considerando o legado histórico e os impactos contemporâneos de diferentes ciclos de intervenções e suas contradições.

A relevância do estudo, então, reside na necessidade de ampliar o debate sobre o Centro Histórico de São Luís em um campo conceitual e metodológico ainda pouco explorado, além de contribuir para desenvolver o conceito de caminhabilidade – por ser um conceito relativamente novo que vem tomando corpo nas pesquisas acadêmicas contemporâneas, com base em abordagens experienciais, como as de Cardoso, Fonseca e Gonçalves (2017), Silva *et al.* (2019), Vargas (2022), Silva (2023), entre outros. Da mesma forma, ao trazer à tona as limitações e potências da caminhabilidade no bairro da Praia Grande, a pesquisa contribui para repensar políticas de reabilitação urbana que não apenas conservem o patrimônio edificado, mas também favoreçam práticas urbanas democráticas, seguras e acessíveis para a população local e visitantes.

Assim, a questão central que orienta esta investigação é: de que modo as transformações históricas, morfológicas e políticas no bairro da Praia Grande – no Centro Histórico de São Luís – influenciam sua caminhabilidade enquanto qualidade física e perceptiva do ambiente construído? A partir dessa pergunta, busca-se construir uma reflexão crítica sobre as dimensões da circulação a pé e sobre o papel do caminhar como expressão do direito à cidade, especialmente em um contexto onde a materialidade do passado dialoga com os desafios do presente em um processo dialético.

Em busca de refletir sobre a questão central, pretende-se investigar como a formação urbana e as decisões políticas e intervencionistas sobre o ambiente construído da Praia Grande influenciam sua caminhabilidade. Destarte, para alcançar este objetivo geral – a partir da problemática delimitada –, a pesquisa se orienta por três objetivos específicos: (1) construir uma abordagem teórico-metodológica sobre o caminhar e a caminhabilidade em suas dimensões materiais, sensíveis e dialéticas nas relações corpo-espaço; (2) analisar como os processos de ocupação, patrimonialização e os diversos programas de intervenção urbana transformaram o ambiente construído e influenciaram a caminhabilidade no CHSL; e (3) compreender as múltiplas dimensões da caminhabilidade na Praia Grande, a partir da articulação entre cartografias do ambiente construído e registros caminhográficos, com ênfase nas condições físicas e nas percepções sensoriais do espaço urbano.

Para possibilitar uma compreensão acerca dos objetivos propostos, é necessário trabalhar com alguns conceitos-chave que relacionem o planejamento urbano, a circulação e a apropriação de sujeitos nos espaços públicos no cenário contemporâneo. De tal maneira, se acredita que os conceitos de **experiência de caminhar, caminhabilidade, percepção do ambiente construído e direito à cidade**, assim como as demais nuances teóricas que os circundam, são capazes de fundamentar articulações necessárias à pesquisa, permitindo pensar o espaço urbano de forma sensível e crítica.

A experiência aqui defendida aborda a forma como os indivíduos vivenciam e atribuem significado aos espaços urbanos. Para Tuan (1983), a experiência é subjetiva e marcada pela interação sensorial e emocional com o ambiente. A experiência de caminhar, então, emerge como categoria fundamental, pois expressa não apenas uma forma de mobilidade, mas conforme Le Breton (2020, p. 4), “envolve o corpo inteiro, é um acionamento constante do sentido e dos sentidos”. Nesse sentido, como prática socioespacial, o caminhar revela a condição do espaço urbano em suas dimensões materiais e simbólicas, mostrando como o território é apropriado, acessado e vivenciado por diferentes sujeitos.

Experienciar³ o caminhar, portanto, é um modo de se apropriar dos ambientes, implicando na corporeidade⁴, podendo ativar sentidos, memórias e vínculos afetivos. Nessa perspectiva, essa prática articula presença e percepção, permitindo que o espaço urbano seja não apenas atravessado, mas vivido em sua complexidade. Para Duarte (2013) e Thibaud (2001), o uso e a apropriação dos espaços públicos são dimensões fundamentais para a formação da identidade urbana e para o fortalecimento do sentimento de pertencimento. Portanto, caminhar – enquanto prática motivadora da relação entre corpo humano e urbano – abre possibilidades de reconhecimento, interação e construção simbólica com os lugares.

A essa experiência soma-se o conceito de caminhabilidade, entendido como uma qualidade do ambiente construído que tem a capacidade de favorecer o deslocamento a pé com conforto, segurança, acessibilidade e atratividade, entre outros fatores (Pozueta, Daudén, Schettino, 2009; Ghidini, 2011; Speck, 2019). Contudo, a perspectiva de caminhabilidade que busco aprofundar aqui não se restringe à análise da infraestrutura física, como calçadas ou

³ O verbo experienciar refere-se ao ato de viver e vivenciar as experiências do cotidiano. Neste trabalho, o termo aproxima-se do significado de “experimental”, especialmente nas relações entre os sujeitos e o espaço.

⁴ O conceito de corporeidade tem raízes filosóficas, antropológicas e fenomenológicas, sendo desenvolvido por diversas áreas do conhecimento. Neste trabalho, ele se apresenta no sentido proposto por Jacques (2012, p. 291), que o relaciona com a conexão entre o “corpo humano” e o “corpo urbano”, vinculando essa ideia à noção de Milton Santos sobre a “corporeidade dos homens lentos”. Expressão esta, que enfatiza como os ritmos mais pausados da vida cotidiana, frequentemente marginalizados pela lógica acelerada do capitalismo, se manifestam na experiência corporal diária e no espaço urbano. A abordagem sugere que a vivência desses corpos “lentos” desafia o tempo produtivista e reafirma modos de existência mais conectados ao território e às relações sociais.

sinalização; ela envolve também aspectos simbólicos e relacionais das ambiências sensíveis⁵. Assim, propõe-se uma leitura dialética da caminhabilidade, que considere tanto os atributos objetivos quanto subjetivos do caminhar, reconhecendo que essas dimensões se tensionam e se complementam nas práticas urbanas cotidianas a partir de estruturas abstratas impostas pelos interesses dominantes (Jacobs, 2000; Lefebvre, 2006; Gehl, 2013).

Neste contexto, torna-se central a percepção do ambiente construído, um conceito que remete à maneira como os espaços são apreendidos corporalmente, a partir dos sentidos, das referências culturais e da interação com os elementos urbanos (Silva, 2021). Inspirada em aportes fenomenológicos, essa percepção não é apenas visual, mas tátil, sonora, olfativa e cinestésica, sendo mediada pelas condições físicas e simbólicas do entorno. A forma, a escala, os materiais, as texturas e a organização espacial dos ambientes urbanos impactam diretamente na forma como as pessoas se movem, permanecem e se sentem nos lugares. Perceber o ambiente é, portanto, uma etapa crucial para compreender a qualidade da experiência urbana e as condições reais da caminhabilidade.

Esses elementos supramencionados estão intrinsecamente ligados ao direito à cidade, conceito formulado pelo filósofo e sociólogo francês marxista Henri Lefebvre, como o direito coletivo de produzir, apropriar-se e transformar o espaço urbano. Em contextos como o do Centro Histórico de São Luís, marcados por processos de patrimonialização seletiva, esvaziamento funcional e disputas pelo uso do solo, o direito à cidade se traduz na luta por uma urbanidade que seja inclusiva, democrática e sensível às práticas e aos ritmos diversos que ali coexistem. Caminhar, nesse sentido, é mais do que se deslocar: é afirmar presença, reivindicar pertencimento e exercer o direito de viver plenamente o espaço urbano.

Para ampliar a perspectiva de Lefebvre (2001), buscou-se dialogar com autores como Harvey (2014) e Carlos (2014, 2017) que desenvolvem sua teoria sobre o direito à cidade, indo além do simples acesso aos espaços urbanos, mas englobando a participação ativa na produção e transformação da cidade. Esse conceito propõe que todos os cidadãos, especialmente os mais vulneráveis, tenham acesso aos benefícios e oportunidades que a cidade oferece, promovendo maior justiça social e integração. Nesse sentido, a pesquisa também se relaciona a autores que tratam sobre a mobilidade e o caminhar, especificamente, como parte das resistências urbanas, como Labbucci (2013) e Silva e Schvarsberg (2018).

⁵ Ambiências sensíveis, ambiências urbanas ou mesmo ambiências, nesta pesquisa, se relaciona ao sentido estabelecido pelos estudos da Rede Internacional de Pesquisas Ambiances.net, que pode ser entendido como a “atmosfera material e moral que envolve o lugar e a pessoa” (Augoyard, 2004, p.18).

Quanto à direção metodológica da dissertação, expõe-se uma premissa proposta por Becker (1999, p. 9) onde se compreende que o método não simplesmente se aplica, mas se erige através de um processo de construção ativa e reflexiva. Nesse contexto, se constitui uma prospecção artesanal dentro do domínio científico, um espaço onde a liberdade criativa se entrelaça com a busca por métodos capazes de relatar e propor meios para solucionar os desafios inerentes à pesquisa em foco. Tal perspectiva dialoga com a noção de “artesanato intelectual” de Mills (1982), que aconselha que como pesquisadores – e bons artesãos –, devemos evitar normas de procedimentos engessadas e nos esforçar a buscar desenvolver a imaginação sociológica.

A noção de “artesanato” no universo acadêmico reflete a flexibilidade e a adaptabilidade inerentes à exploração científica, permitindo que os pesquisadores se aprofundem em um amplo espectro de possibilidades metodológicas, atentos às exigências do rigor, mas simultaneamente receptivos, se permitindo dar espaço ao que surgir durante o percurso. Sob essa ótica, o trabalho tem como ponto de partida uma construção metodológica múltipla, compreendida como um processo dialógico e sensível às especificidades do objeto investigado.

Para isso e por isso, é adotada uma natureza qualitativa, conduzida por meio de procedimentos sistemáticos e narrativos que buscam compreender a problemática de forma ampla e integrada. Em relação à sua finalidade, se configura como exploratória, que de acordo com Gil (2002), proporciona maior familiaridade com o objeto e conduz o desenvolvimento de ideias e conceitos, além de iluminar novas intuições críticas do mesmo. Esse caráter se justifica, portanto, não apenas pelo fato de abordar uma temática ainda pouco explorada de forma articulada no Centro Histórico de São Luís – a caminhabilidade como qualidade do ambiente construído em suas múltiplas dimensões –, mas também por buscar compreendê-la criticamente, em uma perspectiva dialética.

Para a construção teórica, é utilizada a pesquisa bibliográfica, realizada por meio de revisão narrativa a partir do levantamento e investigação de contribuições acadêmicas que abordam os conceitos centrais do trabalho; além de se valer também da pesquisa documental, centrada em planos, projetos e normativas urbanísticas que incidem sobre a área de estudo; e a pesquisa de campo, desenvolvida por meio da observação e imersão direta através da caminhografia urbana – a ser detalhada mais à frente.

Retomando a ideia de “artesanato” concebida por Mills (1982), a pesquisa tem sua base interpretativa guiada pelo materialismo dialético, no entanto, com aproximações fenomenológicas. Para isso, toma-se como base ideais como os de Henri Lefebvre, Maurice

Merleau-Ponty e demais autores de ambos os campos mencionados. Essa estratégia metodológica busca integrar diferentes caminhos de investigação em uma composição que se acredita ser capaz de articular pensamento crítico e percepção sensível, se mantendo atenta às camadas materiais e imateriais que atravessam a cidade e os modos de habitá-la.

Para Lefebvre (1983), a dialética possibilita que os pesquisadores confrontem diferentes opiniões, pontos de vista e aspectos de um problema, bem como identifiquem suas oposições e contradições. Em sua abordagem, o espaço não é visto como um dado estático, mas como uma construção social e histórica, atravessada por múltiplas dimensões e por práticas cotidianas que revelam desigualdades, conflitos e disputas. Nesse sentido, o materialismo dialético orienta a compreensão das transformações urbanas e das formas de apropriação do espaço construído (concebido e abstrato), permitindo desvelar as contradições entre o planejado e o vivido, o institucional e o cotidiano.

Por outro lado, a aproximação fenomenológica, especialmente à luz dos escritos de Merleau-Ponty (1999), se dedica a explorar a natureza fundamental das coisas, suas essências, e, sob sua perspectiva, qualquer problema pode ser reduzido à busca por essas essências, permitindo valorizar o sensível, o vivido e o situado – aspectos muitas vezes invisibilizados pelas abordagens mais racionais da ciência urbana, que também ganharam protagonismo em obras como as de Bachelard (1993) e Pallasmaa (2011). A cidade, então, é apreendida também como presença, como ambiência sensível, como aquilo que se revela ao corpo que caminha, observa, sente e se relaciona com o espaço.

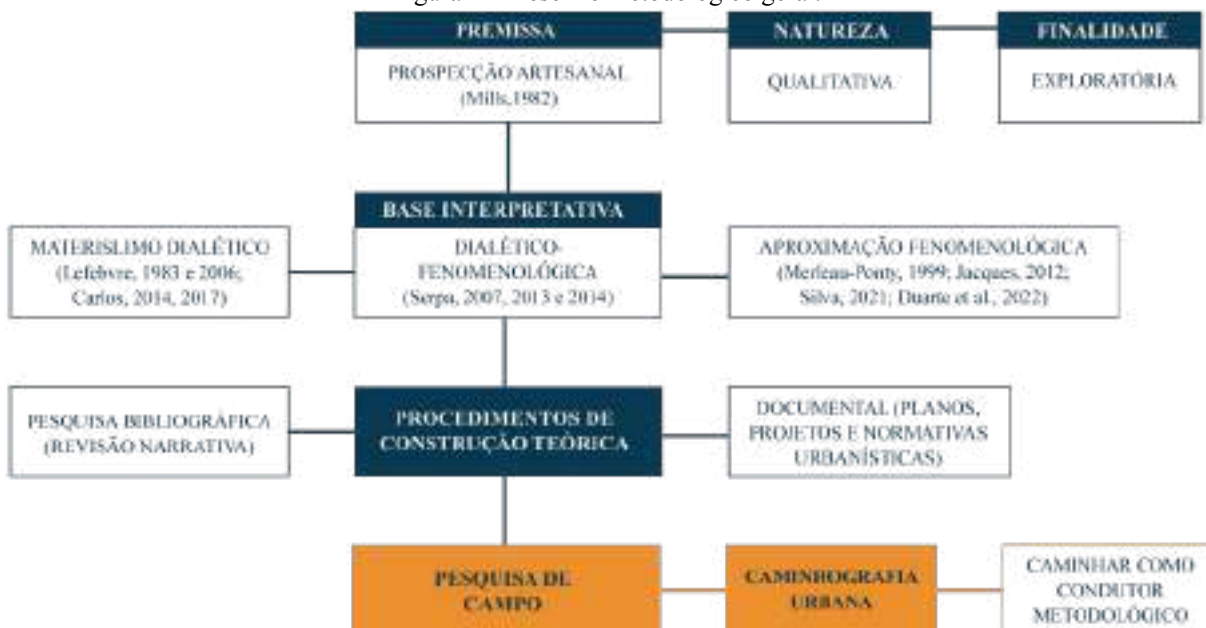
Obras do geógrafo Ângelo Serpa (2007, 2013, 2014) consideram a dialética e a fenomenologia como métodos que podem funcionar como estratégias complementares, em uma busca pela construção de uma síntese sujeito-objeto. O autor relaciona essa perspectiva, principalmente associada à Geografia Humana dos espaços vividos. Ele expõe, baseado em Lefebvre, que essa articulação se justifica por uma necessidade de compreender processos de produção do espaço que buscam apreender tanto a lógica estrutural quanto sua dimensão experiencial, marcadas por contradições, afetos, memória e usos nas práticas espaciais. Inclusive, aponta que a teoria das reproduções e produção do espaço lefebvriana é atravessada por influências fenomenológicas, especialmente no que diz respeito à centralidade da experiência e das representações na constituição do espaço.

No campo da Arquitetura e Urbanismo – meu campo de origem –, também há autores que manuseiam essa aproximação entre dialética e fenomenologia, embora de forma sutil. Podemos observar isso ao ler textos como os de Jacques (2012), Silva (2021) e Duarte *et al.* (2022), que relacionam autores de ambas as linhas para gerar novas compreensões. Dessa

forma, essa abordagem dialético-fenomenológica, como denomina Serpa (2011), permite à presente pesquisa abordar o campo empírico como realidade em um processo conflituoso e dinâmico, mas também como espaço vivido, sentido e experimentado. O caminhar, enquanto prática teórica e investigativa, se insere nesse contexto como condutor metodológico: uma forma de aproximar a investigação crítica do urbano das experiências cotidianas que nele se desenrolam.

Nesse movimento, a caminhografia urbana torna-se, na construção artesanal, um instrumento tático de aproximação sensível e crítica com o espaço, em busca de registrar ritmos, atmosferas, tensões e potências da cidade a partir do corpo que se desloca, observa, afeta e é afetado – no entanto, reconhecendo as concepções e os prejulgamentos do pesquisador-caminhógrafo, na tentativa de se libertar deles, em acordo com as proposições fenomenológicas defendidas por Merleau-Ponty (1999). O desenho metodológico tal como descrito até aqui, está sistematizado na figura 1, de modo a oferecer uma visão geral do que foi construído na pesquisa.

Figura 1 – Desenho metodológico geral.



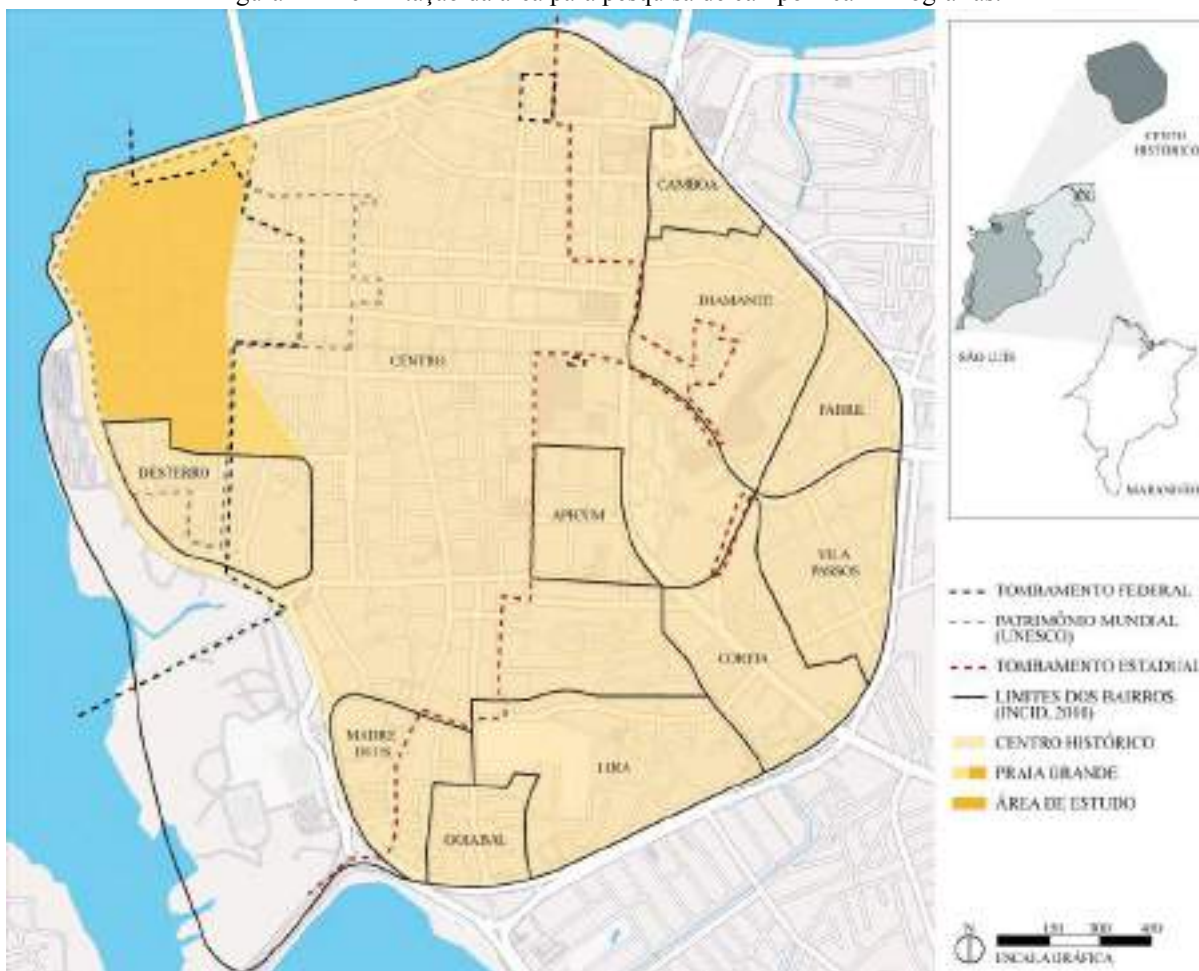
Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Para Rocha, Santos e Fiol (2024, p. 2), a caminhografia pode “fornecer apreensões valiosas sobre questões relacionadas à geografia urbana, identidade local, apropriação do espaço, mobilidade, entre outros temas”. Ela se aproxima da cartografia proposta por Deleuze e Guattari (1995), da deriva situacionista e do conceito de transurbância de Francesco Careri (2013), além de ser atravessada por preceitos da fenomenologia merleau-pontyana por estimular a cognição direta com os sentidos urbanos (Fiorin, Dias, 2020; Rocha, Santos,

2023). No contexto deste estudo, ela se mostra fundamental para alcançar o terceiro objetivo da pesquisa, que busca compreender as múltiplas dimensões da caminhabilidade na Praia Grande, relacionando seus aspectos físicos e sensoriais.

Esse processo foi feito, principalmente a partir do meu ponto de vista, imerso no campo, mas também com a contribuição de sujeitos outros ao decorrer das caminhografias. Dessa forma, desejando uma aproximação mais direta com o cotidiano do local e uma construção narrativa rica sobre o caminhar, e a partir dele, no núcleo fundacional de São Luís. Para isso, é delineado um campo empírico, a fim de delimitar a área a ser caminhografada. Essa área, no bairro da Praia Grande, está localizada dentro do perímetro tombado como Patrimônio Histórico no âmbito Federal e inscrita como Patrimônio Mundial da Humanidade pela UNESCO, contornando seu desenho e indo até os limites do bairro Desterro (figura 2).

Figura 2 – Delimitação da área para pesquisa de campo – caminhografias.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Apesar do bairro da Praia Grande não estar delimitado nos mapas oficiais municipais, sendo considerado apenas como “Centro”, neste estudo foi utilizado o conhecimento popular para definir sua localização, considerando as referências coletivas amplamente conhecidas por

estudiosos e demais habitantes da cidade de São Luís. Além disso, foi adotada a lógica de delimitação que segue os limites dos bairros adjacentes, sendo estes definidos pelas vias principais que conectam e separam os diferentes bairros dentro do CHSL – no caso, sendo delimitado à esquerda pelas avenidas Beira-Mar e Senador Vitorino Freire e à direita pela Rua do Egito, conforme apresentado no mapa acima.

Essa etapa da pesquisa exige um detalhamento mais aprofundado de seus processos para melhor compreensão. Ela teve início em meados do ano de 2024, mais precisamente no dia 15 de junho. No início, ainda não havia definido exatamente a área de investigação de campo, pensando se delimitaria certos percursos baseados em pontos específicos no local ou se adotaria um olhar mais abrangente sobre a área. Então, instigado pelo movimento atípico daquele período, em que aconteciam as festividades de São João, comecei a frequentar diariamente, em horários alternados, a área do Centro conhecida como “Reviver”.

Entre esses diários de campo, caminhava, majoritariamente pelas ruas exclusivas para pedestres que existem no Centro Histórico – que é onde são promovidas a maioria de suas atividades culturais. Após 7 dias de observações e registros – realizados em horários distintos e dias não consecutivos – foi possível descrever a efervescência cultural e as transformações dos espaços urbanos nesse contexto, marcados por dinâmicas bastante diversas entre si.

Dado o fim desse período, passei um tempo sem continuar os registros e dediquei um tempo considerável à leitura e reflexão sobre as possibilidades e caminhos que eu poderia alcançar na dissertação, bem como sobre o próprio campo de estudo – tempo em que passei pela qualificação da pesquisa e também pude tomar as considerações dos examinadores como norte. Essa pausa foi essencial para revisar o que havia construído até então, reorganizar os objetivos e refinar as abordagens conceituais que embasariam a pesquisa. No final do mês de novembro do mesmo ano, no dia 30, fiz a primeira investigação após a pausa e, em seguida, fui dando continuidade de forma mais constante.

Retomar os registros após esse intervalo permitiu um novo olhar sobre os percursos anteriores e uma maior atenção às nuances da experiência do caminhar no local. As reflexões sobre os registros já obtidos deram luz à definição mais demarcada do que pretendia fazer. O fato de ter percorrido, no primeiro momento, apenas vias pedonais evidenciou certas limitações da abordagem inicial e me levou a perceber a necessidade de ampliar a área investigada. Era fundamental compreender a Praia Grande de forma mais abrangente, a fim de assimilar com mais profundidade as contradições espaciais que atravessam o deslocamento a pé nesse território historicamente marcado por desigualdades, fragmentações e usos, de certo modo, diversos.

Sendo assim, no dia 11 de dezembro de 2024, comecei a fazer registros caminográficos a partir da prática da errância⁶ para além da área do “Reviver”, deixando-me levar pelo devir entre as ruas pedonais e compartilhadas com os veículos automotores. Nesse meio tempo, pude delimitar a área de estudo com mais precisão, como já apresentado na figura 2. A partir desse momento, busquei expandir os percursos e as caminhografias se tornaram mais intencionais. Passei a identificar as ruas e os horários que já havia percorrido, em todas as diárias de campo, para identificá-las e englobar todas as vias da área pretendida.

Até o final da investigação de campo, coloquei em prática 16 percursos caminográficos, sendo os primeiros 7 focados na área mais turística-pedonal do Centro, e os outros 9 de modo a ampliar a compreensão da caminhabilidade através da percepção em toda a área delimitada – inclusive, em alguns momentos, saindo do perímetro definido, em busca de informações complementares que poderiam contribuir para o estudo. Todos os demais registros aconteceram entre dezembro de 2024 e junho de 2025, seguindo a lógica de diferentes dias da semana e horários, alguns em períodos mais aproximados, outros mais espaçados, no intuito de, verdadeiramente, ampliar o olhar sensível sobre o campo.

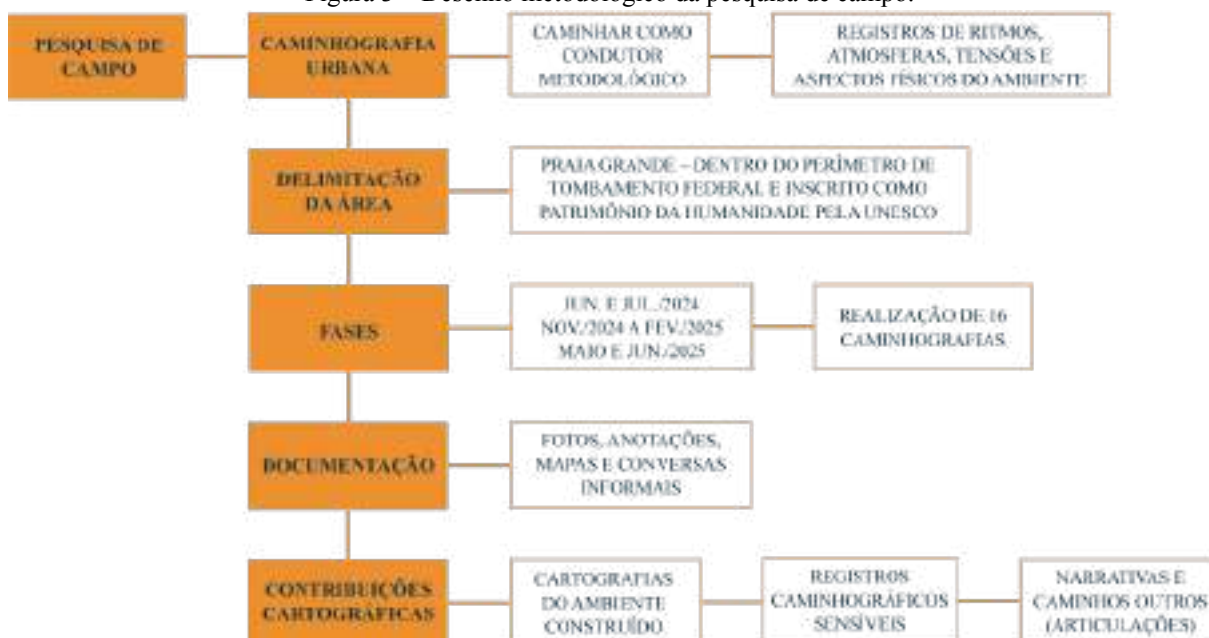
Todos os dias, horários e as principais observações feitas durante essas caminhografias, estão organizados no Apêndice A. Entre esses 16 percursos, 8 foram detalhados, descrevendo de forma abrangente os registros perceptivos obtidos através dos diários de campo. Eles foram selecionados para maior detalhamento, por se destacarem na sua amplitude, diversidade de situações, usos e atmosferas que evidenciam aspectos fundamentais da caminhabilidade local em diferentes momentos. Os demais apresentaram características em grande parte semelhantes entre si, sendo incorporados como material de apoio para ampliar a compreensão, evitando repetições desnecessárias e, ao mesmo tempo, permitindo identificar convergências e divergências nas experiências de caminhar pelo CHSL.

As caminhografias urbanas contribuíram para compreender de maneira geral o ambiente construído da área de estudo através da percepção e da consciência, assim como as variações das apropriações em seu cotidiano, através e com foco nas qualidades do caminhar. Assim, os percursos foram documentados conforme ferramentas sugeridas por Rocha, Santos e Fiol (2024) acerca do método de investigação, sendo eles baseados em fotos, anotações, mapas e croquis, assim como conversas informais com sujeitos que experienciaram o espaço nos momentos dos percursos e com colegas que me acompanharam em certos trajetos.

⁶ Para Paola Jacques (2012), a errância é uma experiência urbana específica vivida pelos errantes – sujeitos que se deslocam pela cidade de forma livre, sensível e crítica. Que caminham sem rumo predeterminado e resistem à lógica da anestesia urbana contemporânea.

Através da pesquisa de campo, também foi possível apreender características físicas do espaço, como as condições de ruas, calçadas e edifícios, usos do solo, assim como aspectos de seus elementos de infraestrutura, como bancos e postes de iluminação. Dessa forma, sendo essencial para alcançar o terceiro objetivo específico da pesquisa a partir da articulação de cartografias do ambiente construído, mais próximas de um mapeamento tradicional, e dos registros caminhográficos, conforme apresentado, abrangendo as condições físicas e sensoriais da caminhabilidade na Praia Grande a partir da linha de pensamento que a apresenta como algo a ser lido por meio da união de ambos os aspectos, conforme aponta Cardoso, Fonseca e Gonçalves (2017) e Silva *et al.* (2019). A figura a seguir apresenta o delineamento dessa etapa da pesquisa, da sua iniciação às suas contribuições.

Figura 3 – Desenho metodológico da pesquisa de campo.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

A dissertação foi estruturada em três capítulos (além da introdução e das considerações finais). O Capítulo 1 se dedica à construção do referencial teórico-metodológico da pesquisa, em diálogo com o primeiro objetivo específico. Nele, são discutidos os conceitos centrais do trabalho, por meio de uma abordagem dialético-fenomenológica. A partir de autores como Lefebvre, Merleau-Ponty, Sennett, Jacques, entre outros, o caminhar é compreendido como prática socioespacial dotada de potência crítica e expressiva, que tensiona a racionalidade técnica e a mercantilização do espaço urbano. Essa base conceitual sustentou também a escolha pela caminhografia urbana como método sensível de aproximação com o território, entendendo o caminhar como forma de apreensão do lugar e de construção de conhecimento situada e afetiva.

O Capítulo 2, por sua vez, corresponde ao segundo objetivo específico e propõe uma leitura crítica da formação histórica e urbana do Centro Histórico de São Luís, com foco no bairro da Praia Grande. A partir de um recorte temporal que vai da constituição do núcleo fundacional até as recentes políticas de requalificação, o capítulo revela como os sucessivos processos de urbanização, patrimonialização e modernização impactaram o caminhar, ora o favorecendo, ora o restringindo. Ao reconstituir as transformações morfológicas e as intervenções públicas sobre a área, evidencia-se como as lógicas de exclusão social e de valorização mercantil do patrimônio comprometeram a vivência plena do espaço público, desafiando a constituição de um ambiente caminhável, democrático e habitado.

O Capítulo 3 apresenta uma imersão na caminhabilidade da Praia Grande, dentro do recorte delimitado, a partir de cartografias do ambiente construído e das percepções sensíveis. A compreensão dos aspectos físicos revelou como os elementos morfológicos do bairro tanto favorecem quanto restringem o caminhar. O mapeamento do traçado viário, das tipologias de circulação e dos usos do solo evidenciou contradições entre a cidade planejada e a vivida. Apesar de características como quadras curtas e áreas para pedestres indicarem potencial, sua apropriação seletiva reforça desigualdades. A fragmentação dos usos, o esvaziamento habitacional e a priorização do turismo apontam para um modelo urbano que mercantiliza o espaço e enfraquece a vivência cotidiana, comprometendo o direito à cidade e à caminhabilidade plena.

Complementando essa leitura material, o capítulo desenvolve uma cartografia sensível da caminhabilidade, a partir do detalhamento de oito percursos realizados em diferentes contextos. Os registros revelam contrastes marcantes entre momentos de intensa vitalidade – durante festas populares e ocupações culturais – e períodos de esvaziamento e insegurança no cotidiano. As caminhadas permitiram captar experiências diversas, desde os fluxos vivos das celebrações até os silêncios e as ausências em áreas periféricas ao circuito turístico. Além disso, os “caminhos outros”, realizados fora do escopo inicial, ampliaram o olhar para zonas negligenciadas, reafirmando a centralidade do corpo caminhante como ferramenta de leitura urbana.

Ao final, o capítulo convida a reconhecer a caminhabilidade não apenas como uma questão de infraestrutura, mas como uma dimensão relacional do espaço urbano – atravessada por afetos, conflitos e múltiplas formas de presença. Assim, é desenhada a estrutura do trabalho, entre suas tramas teóricas, percursos metodológicos e experiências caminhadas, dando início à jornada proposta nesta dissertação.

CAPÍTULO 1

UM PERCURSO TEÓRICO-METODOLÓGICO SOBRE O CAMINHAR E SUAS DIMENSÕES

1.1 Dialética do caminhar: história, transformações e disputas pelo espaço urbano

A cidade é um organismo vivo e em constante transformação, que retrata formas de viver, pensar e sentir. Ela reflete a história e as relações humanas, enquanto espaço urbano, manifestando-se como uma relação social concretizada, passível de ser percebida, compreendida e aprofundada (Rolnik, 1988; Carlos, 2021). Sob essa perspectiva, a teoria de Lefebvre (1991, 2001, 2006) acerca da produção do espaço⁷ salienta essa conexão recíproca entre o ambiente urbano e a vida cotidiana, argumentando que os dois se formam, num processo conjunto, sendo ao mesmo tempo produtos e produtores do espaço. Desse modo, a cidade, moldada pelas ações dos seus habitantes, influencia igualmente a forma como estes se deslocam e experienciam o ambiente urbano.

Portanto, caminhar pelas ruas, praças e demais locais públicos mostra, não apenas trajetórias físicas, mas igualmente os sentidos culturais e coletivos, influenciando a percepção e a apropriação do ambiente construído (Jacobs, 2000; Gehl, 2013; Silva, 2021). Desse modo, sendo parte fundamental da prática espacial, o espaço percebido, no processo dialético de produção e reprodução de espaços específicos das formações sociais, associando “a realidade cotidiana (o emprego do tempo) e a realidade urbana (os percursos e redes ligando os lugares do trabalho, da vida “privada”, dos lazeres)” (Lefebvre, 1991, p. 65), sendo influenciado pelo espaço concebido, e, diretamente, representando um espaço vivido nas interações corpo-espaço – aqui entendidas como corporeidade⁸.

⁷ A teoria da produção do espaço de Lefebvre (2006) propõe uma tríade analítica que se baseia em: **prática espacial (1)** envolve a produção e reprodução dos lugares específicos de cada formação social, é o espaço percebido, entre a vida cotidiana e a realidade urbana; as **representações do espaço (2)**, são o espaço concebido, por sua vez, dizem respeito ao espaço idealizado e abstrato, que é moldado pelas ideias de pensadores, planejadores que buscam impor suas interpretações impregnadas por ideais mercadológicos como verdade; já os **espaços de representação (3)**, que representam o espaço vivido, estão ligados à experiência cotidiana, que é vitalmente influenciada pela mobilidade e pela qualidade da interação entre os cidadãos e o espaço urbano.

⁸ O conceito de corporeidade tem raízes filosóficas, antropológicas e fenomenológicas, sendo desenvolvido por diversas áreas do conhecimento. Neste trabalho, ele se apresenta no sentido proposto por Jacques (2012, p. 291), que o relaciona com a conexão entre o "corpo humano" e o "corpo urbano", vinculando essa ideia à noção de Milton Santos sobre a “corporeidade dos homens lentos”. Expressão esta, que enfatiza como os ritmos mais pausados da vida cotidiana, frequentemente marginalizados pela lógica acelerada do capitalismo, se manifestam na experiência corporal diária e no espaço urbano. A abordagem sugere que a vivência desses corpos “lentos” desafia o tempo produtivista e reafirma modos de existência mais conectados ao território e às relações sociais.

Segundo Lopes (2012), é no século XVIII que começa, a partir da literatura, uma busca por teorizar e praticar a relação entre o andar, o território e a paisagem⁹. No entanto, conforme Careri (2013), desde a pré-história, o ato de caminhar foi fundamental na transformação do espaço. Foi caminhando que os seres humanos começaram a transformar a paisagem ao seu redor, onde o ato de caminhar evoluiu de uma busca pela sobrevivência para uma fórmula simbólica que permitiu que as pessoas habitassem o mundo de forma significativa.

O autor descreve que, enquanto os caçadores percorriam territórios em busca de subsistência, integravam-se simbolicamente à paisagem, sem transformá-la fisicamente, os pastores nômades, ao fincar menires no solo, inauguraram uma nova interação com o território, caracterizada pela construção deliberada da paisagem. Esse gesto, diretamente relacionado ao deslocamento a pé, marca o início da inscrição de marcas humanas no ambiente natural.

Conforme Mumford (1998), os espaços públicos de sociabilidade e deslocamento, como por exemplo a via e a ágora (praça), fazem parte da estrutura embrionária da cidade, estando presentes desde a aldeia neolítica, representando um papel central no cotidiano desses povos. Assim, a inclinação para a vida social, desde o início da civilização, implicava movimento e interação sendo partes condicionantes da configuração dos espaços, manifestando as transformações materiais e sociais de cada período histórico.

Nas cidades da Idade Antiga, como evidenciado pelas escavações de Ur, cidade-estado da Suméria em 3000 a.C., vielas estreitas, tortuosas e sombreadas serviam como circulação cotidiana, enquanto vias largas, a princípio, deveriam ser destinadas a procissões sagradas e soldados em marcha. Esse traçado revela não apenas aspectos funcionais, mas também simbólicos, ligados ao poder religioso e político. Todavia, conforme traduções para o termo “bulevar”, esse espaço poderia ser também uma rua “suficientemente larga para multidões, onde era possível dar-se passeio ao anoitecer, ver as plantas, ouvir música, ou encontrar-se para os mexericos” Mumford (1998, p. 87).

Nas cidades da Grécia Antiga, a forma dos percursos se diferenciavam em seus diferentes setores¹⁰. Enquanto no setor monumental, era uma experiência bastante ligada à

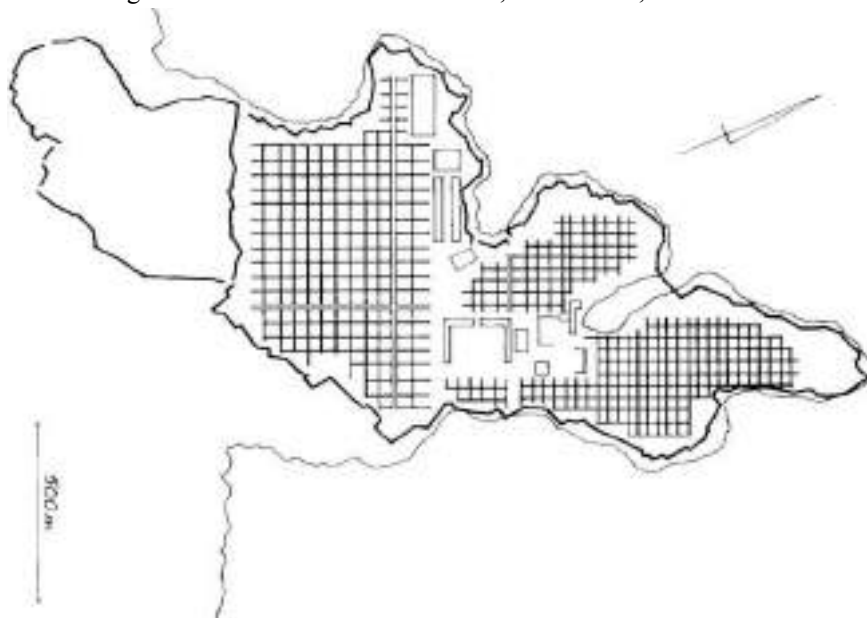
⁹ Para a autora, isso nasce junto a um “movimento da sensibilidade”, marcado pela exploração dos sentimentos e das emoções humanas na literatura. Entre as obras que se destacam, está a *Devaneios do Caminhante Solitário*, de Jean-Jacques Rousseau, escrito em 1776, onde o autor defende a conexão com a natureza como forma de preservar a bondade humana, corrompida pela sociedade (Lopes, 2012, p. 45).

¹⁰ As cidades gregas foram as primeiras referências de setorização urbana, ao organizarem o espaço em áreas distintas conforme suas funções sociais, políticas e religiosas. O setor monumental, com templos, ágoras e edifícios públicos, seguia um traçado orgânico, enquanto as áreas residenciais adotavam um padrão

percepção da monumentalidade da arquitetura. Nesse área, as ruas serviam como caminhos que conduziam aos grandes edifícios públicos singulares (templo, ágora, teatro, etc.), especialmente os templos, cuja disposição e visibilidade eram cuidadosamente planejadas. Dessa forma, o espaço urbano era moldado pela relação entre a percepção visual e o poder cívico, que, de certo modo, estimulava a identidade coletiva. Como destaca Lamas (2004, p. 140), elas foram organizadas em "percursos sinuosos, com vistas de escorço, e em diferença de cota, na qual o observador vai descobrindo o monumento de pontos inferiores, reforçando a monumentalidade".

Já no setor residencial, tinha um caráter mais funcional e cotidiano, sem a preocupação estética presente nas áreas monumentais. As ruas seguiam um traçado regular, sem grande planejamento visual, refletindo a simplicidade das moradias. Em cidades como Esparta, a legislação impedia até mesmo ornamentos nas fachadas das casas, evidenciando a distinção entre a grandiosidade dos espaços públicos e a austeridade do ambiente doméstico (Lamas, 2004). Assim, a experiência de caminhar variava conforme o contexto urbano, reforçando hierarquias e valores sociais distintos. Na figura 4, é possível perceber que o plano da cidade de Mileto segue uma rígida quadrícula na área residencial, enquanto os edifícios singulares rompem com essa lógica.

Figura 4 – Plano da cidade de Mileto, Ásia Menor, em 479 a.C.



Fonte: Grant (2001) *apud* Israel *et al.* (2021).

Na Roma antiga, a mobilidade urbana passou a ser organizada de maneira mais funcional e racional, demonstrando o controle do império sobre o território. O sistema de ruas

predominantemente reticulado (Lamas, 2004). Esses princípios influenciaram o urbanismo moderno, ecoando na Carta de Atenas (1933), que consolidou a ideia da separação funcional das cidades.

principais (*cardus* e *decumanus*¹¹), organizadas em uma quadrícula estruturada, influenciou uma circulação mais direta e organizada. As ruas, repletas de atividades comerciais e sociais, demandavam a separação de fluxos, o que levou ao surgimento das primeiras calçadas, evidenciando uma busca por eficiência urbana (Ferreira, 2002). Nesse sentido, as ruas romanas eram mais do que um espaço de deslocamento, servindo como importantes palcos para interações sociais. Contudo, o caminhar se tornou mais linear e guiado, seguindo um plano que parecia controlar tanto o movimento quanto o uso do espaço na cidade.

Assim, as culturas grega e romana foram cruciais para consolidar a significação de elementos que formam a cidade, como ruas, calçadas, praças e monumentos. Elas não apenas serviam para o movimento e uso do espaço, mas também carregavam significados simbólicos, sociais, políticos e culturais. A forma como esses elementos eram dispostos refletia a sociedade e o poder político da época, criando locais para encontros e para a vida em comunidade. Essas idéias influenciaram muito a organização das cidades ao longo do tempo, servindo de exemplo para o planejamento urbano em diferentes contextos e períodos históricos (Lamas, 2004).

Em relação às cidades medievais, geralmente de pequenas dimensões devido às muralhas que restringiam sua expansão, observa-se uma intensa densificação do espaço interno. Nessas cidades, as ruas eram estreitas e sinuosas, resultante da sobreposição de estruturas antigas e do crescimento orgânico, e de acordo com (Lamas, 2004, p. 152), foram “concebidas para se andar a pé ou com animais de carga”. O ambiente urbano se organizava em torno do comércio, com fachadas térreas ocupadas por lojas e a rua funcionava como uma extensão do mercado, afirmando seu papel histórico como espaço de trocas sociais.

Apesar da limitação espacial, a presença de hortas, jardins e espaços livres nos interiores dos bairros, formados mais por vazios estruturais do traçado do que por um planejamento prévio, compensava a falta de amplitude das vias como áreas de respiro, proporcionando um ambiente diversificado com pontos de encontro e abastecimento para a população. Ademais, a existência de muralhas limitava a expansão das cidades, gerando uma densificação do espaço interno (Lamas, 2004).

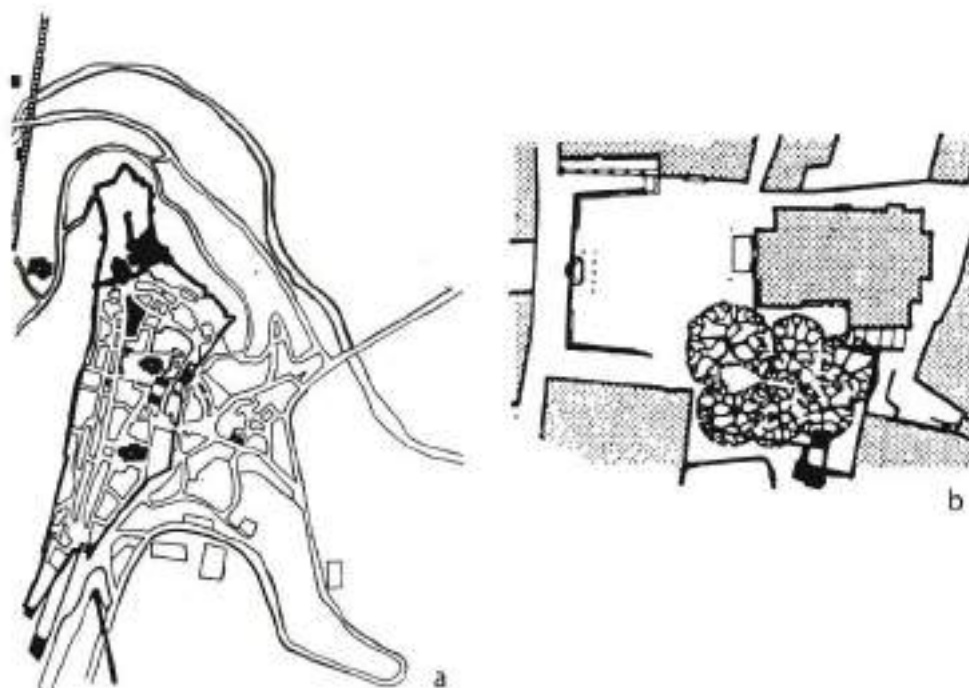
Esse desenho viário, diante do que afirma Gehl (2013, p. 129), pode ser especialmente atraente por suas sinuosidades adaptadas à topografia e à variedade de equipamentos urbanos distribuídos ao longo do percurso. O autor enfatiza que trajetos dinâmicos estimulam a

¹¹ *Cardus* e *Decumanus* eram os dois eixos principais do traçado urbano nas cidades romanas. O *cardus maximus* era a via que seguia a direção norte-sul, enquanto o *decumanus maximus* seguia o eixo leste-oeste. O cruzamento entre essas vias formava o centro cívico e comercial da cidade, geralmente localizado no fórum (praça).

curiosidade e a interação dos pedestres com o espaço, favorecendo uma experiência urbana mais envolvente. Além disso, ele defende que caminhar “de praça em praça e as várias voltas e curvas tornam o caminho interessante e imprevisível”, tornando-o psicologicamente mais atraente e estimulante.

Portanto, por mais que não houvesse uma intenção no período de favorecer deslocamentos humanizados, a morfologia de suas cidades induzem à compreensão das cidades como espaços atrativos. Na figura 5, é possível observar a configuração urbana de um núcleo medieval, a cidade de Óbidos, caracterizado por vias estreitas e um traçado orgânico, que se adapta ao relevo e à topografia local. Essas vias convergem para espaços livres de uso público, como praças e pequenos pátios, que servem como pontos de encontro e socialização. Em uma visão ampliada, a planta da praça da igreja mostra a presença de árvores que oferecem conforto ambiental e diversificam a paisagem, além de um espaço livre destinado ao mercado, delimitado por um muro que delimita o espaço coletivo.

Figura 5 – Planos da cidade medieval de Óbidos – (a) Planta geral e (b) Planta da praça da igreja e mercado.



Fonte: Lamas (2004). Adaptado pelo autor (2025).

Durante o período Clássico (da Renascença ao Barroco, início do século XV até o final do XVIII), o espaço passou a ser planejado com base em princípios geométricos e simétricos, bastante diferente das cidades medievais, pouco mais aproximado ao traçado das cidades romanas. No Renascimento, as ruas passam a ser um eixo de perspectiva e conexão entre os edifícios, sendo planejadas, principalmente, para deslocamentos por carruagem e para

a organização do espaço urbano de forma funcional e visual, e as praças, por sua vez, organizadas como centros de encontro e expressão cívica.

Na era do Barroco, o traçado urbano ganhou uma nova dimensão cênica, valorizando a fluidez e o dinamismo, com vias pensadas para procissões e cortejos religiosos. As fachadas dos prédios e o paisagismo ajudavam a criar atmosferas acolhedoras, guiando a experiência na cidade (Lamas, 2004). Embora essa reorganização estética e funcional das cidades clássicas expressasse um desejo de ordem e grandiosidade, também mostrava a força da burguesia mercantil, que passou a moldar o espaço urbano conforme seus anseios econômicos e estéticos.

Em um tempo correspondente, mas em um contexto distinto, durante a colonização do Brasil no século XVI, de acordo com Yázigi (2000), o espaço público era estruturado para atender às necessidades básicas de circulação e convivência. Entretanto, já apresentava conflitos, pois as vias compartilhadas entre pedestres, animais e veículos de tração animal colocavam os caminhantes em uma posição de vulnerabilidade. Nesse sentido, para proteger-se, eles caminhavam junto às paredes das construções ou utilizavam as chamadas “calçadas” ou “calçadinhas”. Essas, que eram faixas horizontais empedradas, de pequena largura e adjacentes às construções, que tinham como principal função proteger as fundações contra infiltrações de águas pluviais, mas que também servia de “passeio” para os pedestres.

Dessa forma, as calçadas brasileiras no período colonial, inicialmente, não tiveram uma intervenção planejada, mas “foram produzidas por meio de práticas espontâneas realizadas por quem caminhava em busca da garantia de sua segurança e integridade física” (Malatesta, 2017, p. 71). Isso mostra um contraste em relação às cidades europeias do mesmo período e reflete como a organização do espaço urbano ecoa as relações de poder: na Europa, a burguesia mercantil moldava a cidade para seus interesses a partir de princípios estéticos com base na simetria, enquanto no Brasil colonial, em muitos casos, a falta de um planejamento preciso evidenciava a marginalização do pedestre diante das necessidades mais amplas da colonização.

Com o passar do tempo, na Idade Moderna, os espaços para caminhar foram sendo redefinidos pelas mudanças urbanas, consequência do desenvolvimento do capitalismo industrial. A reformulação das vias no século XIX, notadamente, por exemplo, nas intervenções de Haussmann¹² em Paris, demonstrava uma busca por organização e domínio do

¹² O plano de remodelação executado em Paris pelo barão Georges-Eugène Haussmann ainda no século XIX, modernizou a cidade e reforçou o controle burguês. Ao demolir bairros operários e construir amplas avenidas, o projeto facilitou a especulação imobiliária e dispersou focos de resistência, evidenciando a relação entre urbanismo e as demandas do capitalismo.

espaço urbano, trocando as vias estreitas e irregulares por largas avenidas, pensadas para otimizar o tráfego de veículos e possibilitar intervenções em caso de rebeliões (Duarte, 2006). Tal ocorrência, ligada à chegada do carro e ao aumento do individualismo na sociedade, diminuiu a importância das ruas enquanto locais de interação social, intensificando a divisão entre o público e o privado e marginalizando o pedestre no contexto da cidade.

Isso reflete com intensidade as representações do espaço, tal como apresenta Lefebvre (2006). Como descrito até aqui, é nítido como, desde a antiguidade, as autoridades e planejadores sempre instituíram suas perspectivas e anseios no ambiente construído. No entanto, no contexto de consolidação da cidade moderna capitalista no século XX, esse processo é intensificado, com a imposição de um espaço cada vez mais “abstrato” e idealizado em função do capital imobiliário, da vigilância e controle social, do automóvel e da mobilidade individual, e demais interesses da classe dominante.

A proposta de Le Corbusier¹³, por exemplo, defendia a segregação dos fluxos e a hierarquização dos deslocamentos – seguindo a lógica da especialização viária e da fluidez do trânsito –, privilegiando a velocidade em detrimento da experiência sensorial e social do pedestre, e, esvaziando a rua do seu papel como espaço de sociabilidade e troca. A Carta de Atenas¹⁴, por sua vez, apesar de apresentar que cada uma das vias de circulação devem ter um destino específico, seja receber pedestres ou veículos automotivos, é explícita ao exprimir que também “devem ser classificadas conforme sua natureza, e construídas em função dos veículos e de suas velocidades” (ATENAS, 1933, p. 24).

Como consequência dessa fragmentação urbana induzida pelo capital industrial, surgiram iniciativas que buscavam resgatar a importância da caminhada em certas áreas, como a criação de galerias comerciais e, posteriormente, ruas exclusivas para pedestres em centros urbanos consolidados (Schettino, 2014). Essas tentativas, embora buscassem recuperar a dimensão social do caminhar, reforçaram a setorialização da cidade, mantendo a lógica de separação dos espaços conforme sua função econômica.

Esses parâmetros, induzidos pelo modernismo, foram introduzidos nas cidades brasileiras no decorrer do século XX, replicando de forma gradativa, um modelo internacional de cidade com foco nos modos motorizados e no funcionalismo. Como consequência, os

¹³ Arquiteto e urbanista suíço-francês, um dos principais nomes do modernismo no século XX. Defendeu a racionalização e funcionalização das cidades, propondo planos urbanísticos baseados em zonas específicas de uso (habitar, trabalhar, circular, recrear). Sua visão influenciou fortemente a modernização urbana, priorizando o automóvel, edifícios altos e grandes vias.

¹⁴ Documento do planejamento urbano moderno, que apresenta um conjunto de ideias lógicas e práticas para a estruturação das cidades, inspiradas pelos conceitos de funcionalismo e pela organização da cidade em zonas específicas.

projetos de intervenção passaram a privilegiar a circulação de veículos em detrimento da experiência corporal do pedestre, resultando na progressiva descaracterização e esvaziamento dos espaços públicos. Também houveram conflitos entre a preservação ou renovação dos assentamentos já estabelecidos, principalmente daqueles estabelecidos no período de colonização.

A disputa pelo uso dos espaços públicos para caminhar reflete a tensão entre a funcionalidade técnica e a vivência cotidiana, demonstrando que o “ser pedestre” na cidade moderna oscila entre a marginalização e a tentativa de ressignificação, muitas vezes inclinadas a interesses econômicos. Assim, apesar do potencial das cidades como espaços de vivência, sensibilidade e produção de ideias e valores histórico-culturais, passa a ser regida por uma lógica hegemônica que reduz seu valor à condição de mercadoria, evidenciando as relações de poder nas cidades.

Nesse contexto, como aponta Harvey (2014), os interesses do mercado frequentemente se sobrepõem a quaisquer outras dimensões do espaço urbano, subordinando sua função social, moldando-o e limitando-o à lógica da acumulação capitalista. Isso resulta na priorização da indústria automobilística, privilegiando meios de transporte rápidos, motorizados e individuais¹⁵, do mercado imobiliário e, como sequela, na transformação da paisagem urbana em áreas neutras ao homogeneizar e desumanizar ruas, praças e parques. Assim, na medida que o corpo, em seu papel de mediar as relações humanas com o mundo (Merleau-Ponty, 1999), foi perdendo seu protagonismo, a vivência na cidade foi se tornando cada vez mais efêmera e superficial.

Esse cenário leva à fragmentação e à impessoalidade do espaço urbano, como aponta Corrêa (1995), gerando cidades hostis e excludentes, onde a busca por resultados e ganhos materiais dificulta os laços sociais e emocionais, impossibilitando a criação de lugares com significado, segundo Tuan (1983)¹⁶. Bauman (2001), ao discutir sobre a liquidez dos tempos modernos, exemplifica como a busca incessante pela rapidez e pelo lucro transforma a cidade em um ambiente onde o tempo para contemplação, encontro e interação é progressivamente diminuído e a individualidade se expande.

¹⁵ Como aponta Maricato (2008, p. 8), o automóvel se tornou uma espécie de fetiche, tendo sido atribuído a ele um valor simbólico que supera sua utilidade prática, como um tipo de alienação. Para a autora, “o rumo tomado pelo crescimento das cidades impôs a necessidade do automóvel, mas como qualquer outro produto de consumo industrial”

¹⁶ Para Tuan (1983), o significado de “lugar” está associado à experiência humana e à construção de vínculos afetivos. Diferente do “espaço”, que representa algo abstrato e ilimitado, o “lugar” é associado ao sentimento de pertencimento e de identidade, caracterizado por relações sociais e memória. Assim, um “espaço” só se torna “lugar” quando é vivido, sentido e reconhecido pelos indivíduos que nele habitam.

De forma complementar, Sennett (2003, p. 214) aponta que esse ritmo acelerado empobrece a experiência, já que o vínculo profundo com os lugares e a interação entre as pessoas são constantemente enfraquecidos. Para ele, nessa lógica “qualquer forte conexão visceral com o meio ameaça tolher o indivíduo”, refletindo como a superficialidade das relações com o Outro¹⁷ resulta em um distanciamento emocional. Nessa linha, Britto e Jacques ampliam essa crítica, observando que esse fenômeno também leva à perda da corporeidade, pois, nesse cenário, a cidade limita o papel do corpo na construção de significados nos espaços públicos.

A redução da ação urbana, ou seja, o empobrecimento da experiência urbana pelo espetáculo leva a uma perda da corporeidade, os espaços urbanos se tornam simples cenários, sem corpo, espaços desencarnados. Os novos espaços públicos contemporâneos, cada vez mais privatizados ou não apropriados, nos levam a repensar as relações entre urbanismo e corpo, entre o corpo urbano e o corpo do cidadão. A cidade não só deixa de ser cenário mas, mais do que isso, ganha corpo a partir do momento em que ela é apropriada, vivenciada, praticada, ela se torna “outro” corpo (Britto e Jacques, 2009, p. 340).

Para Carlos (2014, p. 473), é por meio dessas dinâmicas que "a alienação estende-se a todos os momentos e espaços da realização da vida", colocando o ato de consumir acima das práticas urbanas, com a privatização do solo e o acesso limitado nas cidades. Tal atitude, além de minar as conexões sociais nas áreas comuns, gera áreas de exclusão, intensificando a sensação de perigo, visto que a cidade vai perdendo "os olhos que policiam a rua" (Jacobs, 2000, p. 38). Assim, o simples ato de andar e as experiências nas áreas comuns ficam cada vez mais restritos, levando ao declínio da experiência urbana, à medida que a cidade se torna menos receptiva e mais segregadora.

Diante desse cenário, estratégias de planejamento como a Nova Agenda Urbana¹⁸, da ONU (Organização das Nações Unidas) propõem diretrizes que valorizam uma urbanização sustentável e democrática, que favoreça a vivência urbana por meio dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). O ODS 11, por exemplo, que trata de “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”, apresenta que:

¹⁷ O termo “Outro”, como apresentado nesta pesquisa, deve ser assimilado de acordo com Duarte e Pinheiro (2013), que o definem como algo ligado ao diverso, o “não-eu”. Podendo este Outro ser, inclusive, um lugar, uma cidade, e não necessariamente uma pessoa.

¹⁸ A Nova Agenda Urbana é um documento adotado durante a Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III) em 2016. Ela orienta políticas globais para promover cidades inclusivas, seguras, sustentáveis e resilientes, com foco na participação cidadã e na justiça social. A agenda busca garantir acesso a serviços essenciais, reduzir desigualdades urbanas e incentivar práticas de planejamento que integrem aspectos econômicos, sociais e ambientais. Seu objetivo é transformar as cidades em motores de desenvolvimento sustentável e bem-estar coletivo até 2036.

11.3 Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países

11.7 Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência (ONU, 2017, p. 30).

No contexto brasileiro, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), detalhada na Lei nº 12.587/2012, determina que as iniciativas de planejamento urbano municipais priorizem meios de transporte não motorizado, como o caminhar, ao projetar infraestruturas adequadas para deslocamentos a pé, isto é, garantir espaços acessíveis e agradáveis para pedestres (Brasil, 2012). Contudo, na prática, os interesses dominantes, ligados à ordem capitalista, frequentemente restringem esses progressos. Seguindo os anseios das classes hegemônicas, o modelo de urbanização predominante nas cidades brasileiras segue reforçando a dependência do carro e perpetuando um modelo de cidade insustentável, que desestimula tanto as caminhadas quanto as permanências nos espaços públicos.

As ruas, que deveriam ser espaços de convivência e circulação para todos, tornam-se dominadas por carros, limitando o acesso e a apropriação dos pedestres ao espaço urbano. Essa configuração contribui para o agravamento dos conflitos no trânsito, criando barreiras físicas e simbólicas que desencorajam o uso do espaço público a pé. À luz das ideias de Jacobs (2000), essa dinâmica influencia de forma negativa o caminhar e a sociabilidade urbana, ao serem priorizadas infraestruturas como vias mais largas, viadutos, rotatórias e estacionamentos, enquanto negligenciam investimentos em transporte público de qualidade e em espaços destinados à circulação a pé, a permanência das pessoas e as trocas culturais.

O caminhar urbano, sob tal ponto de vista, fica evidente como um processo dialético, repleto de contradições inerentes ao modelo de urbanização predominante. Em um tempo em que o caminhar “representa as sobras em relação a esse horizonte dominado pela técnica” (Labbucci, 2013, p. 15), o ato se torna uma forma de resistência às desigualdades impostas pelo capital, permitindo pensá-lo como uma expressão do direito à cidade, através dos preceitos de Lefebvre (2001) – desenvolvidos amplamente por autores como Harvey (2014) e Carlos (2017) –, pois reivindica a vivência no espaço para além da rapidez e impessoalidade da urbanização moderna.

O direito à cidade é, portanto, muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos. Além disso, é um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização (Harvey, 2014, p. 28).

Na visão de Silva e Schvarsberg (2018), o direito à cidade e o direito à mobilidade estão interligados, influenciando-se dialeticamente. Assim, a mobilidade vai além de questões técnicas e funcionais, sendo crucial para a justiça social, a transformação dos processos de urbanização e o senso de pertencimento nessa corporeidade. Essa relação depende da colaboração na criação e uso do espaço urbano, com moradores, visitantes e outros atores que vivenciam e moldam os territórios diariamente.

O ato de caminhar, por sua vez, como uma das formas mais significativas de mobilidade, se destaca enquanto prática socioespacial, pois estabelece uma relação direta e sensível entre o indivíduo e o ambiente urbano. Enquanto a cidade capitalista tende a mercantilizar o tempo – exigindo que as horas sejam medidas em produtividade e consumo – caminhar propõe um tempo vivido, um fluxo contínuo que escapa a essas métricas rígidas. Caminhar é, assim, um gesto de desaceleração e presença, que reafirma o direito à cidade como vivência, sensibilidade e apropriação coletiva dos espaços urbanos (Labucci, 2013).

O direito de caminhar em um ambiente de qualidade garante autonomia e liberdade de movimento, essenciais para a vida urbana e o exercício pleno da cidadania. Reivindicá-lo fortalece a apropriação dos espaços públicos como locais de encontro e pertencimento, desafiando a lógica tecnicista do espaço abstrato que restringe essa experiência (Labucci, 2013). Mais que uma demanda imediata, ele aponta para um horizonte utópico, dentro do que propõe Carlos (2017, p. 56), manifestando-se “enquanto momento do projeto do possível-impossível” e impulsionando transformações na sociedade urbana.

Dessa forma, busca resgatar a cidade como um espaço vivo, percebido, vivido, democrático e inclusivo, devolvendo às pessoas a primazia sobre seus percursos. Esse entendimento prepara o terreno para o debate sobre a caminhabilidade, que será abordada no próximo tópico como qualidade material e sensível do ambiente construído, e uma alternativa divergente ao planejamento concebido a partir da lógica hegemônica das representações do espaço, no sentido de Lefebvre (2006), que empobrece a experiência de caminhar e relega o pedestre a um plano inferior no espaço urbano. Se tratando, nessa perspectiva, de um modo de planejamento que considera o pedestre como corpo principal na cidade.

1.2 Caminhabilidade como qualidade material e sensível do ambiente construído

Entende-se como ambiente construído “todo espaço no qual o homem atua, modificando-o, transformando-o ao seu entendimento, para se adequar às suas necessidades” (Silva e Miranda, 2021, p. 50). Contudo, embora seja fruto da ação humana, nem sempre reflete suas dimensões e necessidades de maneira adequada. Nesse contexto, e considerando o

cenário urbano discutido no tópico anterior, a caminhabilidade – entendida como uma qualidade do ambiente construído – emerge como uma alternativa insurgente, ao buscar oferecer boas condições de deslocamento a pé para todos e todas (Ghidini, 2011).

O conceito de caminhabilidade, de forma abrangente, visa estimular o caminhar como meio de deslocamento efetivo, investindo na requalificação física e social das ruas e demais espaços públicos para fortalecer a vida comunitária. O termo é originado a partir do trabalho do cientista político Chris Bradshaw, que desenvolveu um indicador para avaliar a qualidade do espaço caminhável das cidades, medindo objetivamente aspectos como segurança, o acesso ao transporte público e a infraestrutura local¹⁹. A ideia era usar essa avaliação para incentivar melhorias contínuas nos bairros (Ghidini, 2011). Tempos depois, outros estudiosos, como Cervero e Kockelman (1997) e Frank *et al.*, (2010), criaram modelos parecidos para avaliar as condições dos espaços urbanos.

Cervero e Kockelman (1997) demonstram em seu estudo a influência do ambiente construído urbano nas escolhas dos pedestres, dividindo essa conexão em três aspectos fundamentais: densidade, com bairros mais compactos; diversidade, relacionada à variedade de usos do solo; e design, que envolve a qualidade do projeto urbano. Por sua vez, Frank (*et al.*, 2010) criaram um método, este, que é amplamente utilizado, para avaliar o quão favorável é um local para caminhar, apresentando um indicador que considera a junção de elementos como a concentração de moradias, o número de cruzamentos, a destinação comercial dos terrenos e a variedade de atividades no local.

No âmbito brasileiro, a principal ferramenta de avaliação da caminhabilidade é o Índice de Caminhabilidade elaborado pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), que influencia grande parte dos trabalhos sobre a temática. Esse índice organiza seus estudos em categorias como segurança viária, atração, calçada, ambiente, mobilidade, segurança pública, reunindo indicadores que abrangem aspectos como pavimentação, dimensão da quadra, fluxo de pedestres diurno e noturno, sombra e abrigo, entre outros (ITDP, 2019).

No entanto, para além dessas metodologias objetivas, que se voltam a mensurar e avaliar a qualidade do ambiente de modo quantificável, existe um vasto leque de teóricos que orientam a construção de urbes mais caminháveis, considerando, além de elementos físicos, as dinâmicas sociais nos espaços públicos (Jacobs, 2000; Pozueta, Daudén e Schettino, 2009;

¹⁹ Isso ocorreu no contexto de Ottawa, no Canadá, em 1992, quando o aumento dos impostos sobre propriedades urbanas provocou debates sobre sua relação com os valores de mercado. Comerciantes e proprietários questionaram essa lógica, destacando que, em bairros onde a maioria dos deslocamentos era feita a pé, a necessidade de infraestrutura viária – e, consequentemente, os custos – seria menor (Ghidini, 2011).

Gehl, 2013; Speck, 2016). Um caso notório, por exemplo, é a obra do urbanista Jeff Speck, intitulada *Cidade Caminhável* (2016), que propõe diretrizes para inserir a caminhabilidade no cotidiano das cidades, salientando a relevância de áreas acessíveis, seguras, agradáveis e com apelo visual.

No ponto de vista do autor, em uma metáfora que ilustra a vulnerabilidade dos caminhantes em ambientes hostis, “o pedestre é uma espécie extremamente frágil, o canário na mina de carvão da habitabilidade urbana” (Speck, 2016, p. 20). Mas ainda assim, acredita que, quando cuidados adequadamente podem se desenvolver e multiplicar. Ele reconhece a existência de uma gama de desafios impostos à promoção de espaços caminháveis nas cidades contemporâneas. No entanto, propõe, por meio do que chama de Teoria Geral da Caminhabilidade (TGC), uma forma de compreender e estruturar critérios capazes de fomentar essa urbanidade.

Nessa teoria, propõe que uma cidade caminhável deve reunir quatro características fundamentais: ser proveitosa, segura, confortável e interessante – sendo cada uma essencial e atendida de forma integrada às demais. Para que seja proveitosa, a maioria dos “aparelhos” da vida cotidiana (comércios, serviços, escolas, parques etc.) precisa estar distribuída a uma distância percorrível a pé, garantindo que a caminhada satisfaça as necessidades diárias dos moradores. Para que seja segura, as vias devem ser projetadas não apenas para reduzir o risco de acidentes, mas também para transmitir a sensação de proteção: “os pedestres não têm apenas que estar seguros; precisam se sentir seguros” (Speck, 2016, p. 20).

Quanto ao critério de caminhada confortável, sugere que os edifícios e a paisagem urbana devem acolher o pedestre em espaços abertos que estimulem usos diversos – calçadas amplas, áreas de descanso, vegetação integrada e ludicidade. E, por fim, para que a caminhada seja interessante, propõe que as ruas precisam ser circundadas por fachadas convidativas, repletas de sinais de humanização, como por exemplo, vitrines, murais, bancos e elementos de arte urbana, que despertem curiosidade e mantenham o trajeto envolvente.

Para alcançar esses atributos, organiza sua proposta em dez passos estratégicos, sendo eles: (1) pôr o automóvel no seu lugar, (2) mesclar usos, (3) adequar o estacionamento, (4) deixar o sistema de transporte fluir – caminhada proveitosa; (5) proteger o pedestre, (6) acolher as bicicletas – caminhada segura; (7) criar bons espaços, (8) plantar árvores – caminhada confortável; e, (9) criar faces de ruas agradáveis e singulares, e, (10) eleger suas prioridades – caminhada interessante.

De modo paralelo, Pozueta, Daudén e Schettino (2009) compartilham com Speck (2016) a ideia de que os trajetos urbanos devem integrar funcionalidade e estímulo estético,

conectando áreas-chave da cidade de forma direta. As categorias analíticas propostas pelos autores – funcionalidade, atratividade, conforto e segurança – se relacionam diretamente à TGC de Speck ao visar colocar o pedestre no centro do planejamento e humanizar o espaço público.

Os autores defendem a densificação do uso do solo e a conexão é espaços estratégicos, como estações de transporte, locais de trabalho e centros de lazer, por meio de rotas diretas e caminháveis; também incentivam trajetos visualmente estimulantes, que passem por áreas movimentadas e pontos de interesse; propõem a inclusão de vias protegidas do clima, áreas de descanso e infraestrutura pública; e enfatizam a importância da separação do tráfego, de cruzamentos seguros, iluminação adequada e monitoramento, a fim de garantir uma experiência mais acessível e segura aos pedestres (Pozueta, Daudén e Schettino, 2009). O quadro 1 apresenta uma síntese comparativa das perspectivas teóricas, destacando os pontos de convergência entre as propostas.

Quadro 1 – Relacionando as ideias de caminhar ideal para Pozueta, Daudén, Schettino e Speck.

CRITÉRIOS PARA UMA CIDADE CAMINHÁVEL	
POZUETA, DAUDÉN E SCHETTINO (2009)	SPECK (2016)
Funcionalidade: Conexões diretas e eficientes entre pontos geradores e de atração de viagens; Integração caminhável com transporte público, locais de trabalho, escolas, comércio, lazer e cultura.	Caminhada proveitosa: mesclar usos urbanos para criar um ambiente dinâmico e diversificado, deixar o sistema de transporte fluir para conexões eficientes e melhorar a circulação dos pedestres, adequar o estacionamento e pôr o automóvel no seu lugar para limitar interferências, e deixar o sistema de transporte fluir.
Segurança: Calçadas separadas e cruzamentos seguros; Iluminação adequada, percursos monitorados e livres de áreas escondidas; Proteção contra riscos do tráfego e insegurança pública.	Caminhada segura: proteger o pedestre e acolher as bicicletas com infraestrutura dedicada.
Conforto: Zonas sombreadas, proteção contra chuva e ruído; infraestrutura pública, como bancos e equipamentos urbanos.	Caminhada confortável: criar bons espaços para o pedestre e plantar árvores para oferecer sombra e conforto ao longo das rotas.
Atratividade: Percursos em áreas movimentadas ou com intensa atividade; Enriquecimento com vistas panorâmicas, monumentos e pontos de interesse na paisagem urbana.	Caminhada interessante: criar faces de ruas agradáveis e singulares e eleger suas prioridades para um emprego adequado da caminhabilidade.

Fonte: Pozueta, Daudén e Schettino (2009); Speck (2016). Adaptado pelo autor (2025).

Tais ideais urbanísticos se alinham aos princípios defendidos por Jane Jacobs (2000) nos anos 60 – mesmo antes do termo caminhabilidade ser originado – e por Jan Gehl (2013), em um contexto mais recente. Para Jacobs, as ruas são mais do que locais de passagem para pessoas e veículos; são áreas vitais de convívio e contato social, onde laços se formam e a

vida comunitária se desenvolve. Gehl, por sua vez, ressalta que para termos cidades vivas, seguras, sustentáveis e que promovam a saúde, é preciso facilitar e incentivar o caminhar, algo que ele vê como essencial para a própria vida na cidade.

Dessa forma, os pontos de vista se cruzam ao afirmar que as ruas devem ser projetadas prioritariamente para as pessoas, configurando o espaço público como palco de práticas cotidianas, interações sociais e construção de memórias coletivas. Nesse horizonte, a caminhabilidade se torna como uma prática que tensiona as lógicas de exclusão espacial produzidas pelas estruturas de poder hegemônicas, reafirmando o direito à cidade e reposicionando o corpo e a experiência humana como elementos centrais no desenho e na gestão urbana.

Ao relacionar as dimensões dialéticas de Lefebvre (2006), a caminhabilidade, em termos de representações do espaço, aquele ligado ao planejamento urbano e às representações que orientam a organização espacial, reforça seu papel como insurgência urbana. Contrapõe a racionalidade do planejamento que segue reproduzindo ideais modernistas, que comumente favorecem os deslocamentos motorizados e se distanciam das necessidades reais dos pedestres, priorizando modelos estéticos ou econômicos que, por vezes, desconsideram as especificidades culturais e sociais de quem caminha. Desse modo, busca colocar o caminhar como parte dos projetos e políticas urbanas, de maneira efetiva, superando os anseios das classes dominantes que repudiam o espaço urbano democrático.

Complementarmente, com base na evolução do conceito de caminhabilidade, a forma da cidade por si só, já não se apresenta como único parâmetro para compreender os espaços para caminhar. Além dos artifícios objetivos iniciais, estudos mais recentes têm incorporado abordagens qualitativas que consideram a percepção dos pedestres em relação ao ambiente. Aspectos psicológicos, culturais, sociais e econômicos passaram a ser levados em conta, o que aumenta nossa compreensão da experiência de caminhar (Silva et al., 2019). No contexto brasileiro, diferentes pesquisas buscam explorar a qualidade dos espaços de caminhada de formas variadas, tanto na teoria quanto na prática – como, respectivamente, no artigo de Cardoso, Fonseca e Gonçalves (2017) e no projeto de urbanismo caminhável em Jundiaí (SP).

No trabalho de Cardoso, Fonseca e Gonçalves (2017), por exemplo, buscou-se investigar os níveis de caminhabilidade em percursos cotidianos no centro histórico de Goiás (GO) e compreender como esses percursos se relacionam com a fruição estética da imagem colonial. No estudo, os autores buscaram identificar aspectos físicos da paisagem que influenciam a ambiência das caminhadas, por uma metodologia que em suas próprias palavras

foi estruturada “partindo de uma análise objetiva para uma abordagem qualitativa e sensível, que explora a relação dialética entre o transitar e a qualidade do ambiente construído” (p. 40).

Já o projeto da cidade de Jundiaí (SP), consistiu no levantamento de dados urbanos e a aplicação de um índice para medir a funcionalidade das viagens a pé, além da realização de oficinas públicas, que resultaram na elaboração de mapas de uso do solo, localização de equipamentos urbanos, como pontos de ônibus e táxis, fluxos de transporte coletivo e automóvel, áreas de vazios urbanos, arborização, entre outros. Complementarmente, foram aplicadas auditorias de caminhabilidade com a participação da população, além de observações do uso dos espaços e avaliações do conforto térmico e dos níveis de ruído, visando a uma maior sensibilização para os percursos (Paiva, 2017).

Ambos os ensaios mencionados evidenciam que a caminhabilidade não se limita às características físicas do espaço, mas também se configura como uma construção subjetiva, captada por meio das experiências e percepções sensoriais dos corpos que habitam, percorrem e observam a cidade. Nesse contexto, como uma qualidade do ambiente construído, a percepção se torna um elemento essencial para compreendê-la, pois, segundo Silva (2021, p. 25), “em todos os casos, [o ambiente construído] deve ser considerado como um objeto a ser percebido e é onde o perceptor pode estar vivenciando ou mesmo modificando para adequar às suas necessidades”.

Essa ampliação do olhar sobre a caminhabilidade, também evoca o conceito de ambiências sensíveis, entendido, para Duarte *et al.* (2022, p. 109), como “propriedades ambientais externas ou internas do indivíduo, ora a partir da experiência sensível do corpo no mundo – e as respostas de sua interação – ora através da imersão do pesquisador em movimento, sensibilidade e expressão analítica”. Nessa linha de raciocínio, os autores descrevem as ambiências como a união de informações sensoriais, considerando tanto os elementos materiais quanto os imateriais.

No mesmo campo, e indissociável das ambiências, a alteridade, definida como a “aceitação da existência de outras identidades além da minha”, emerge como chave para pensar a cidade como lugar de encontros e diferenças (Duarte e Pinheiro, 2013, p. 9). Ao caminhar, o sujeito entra em contato com o Outro e com a diversidade dos modos de vida – experiência fundamental para o exercício de uma urbanidade democrática.

No movimento de percorrer, perceber e ser afetado no – e com – o ambiente construído, a perspectiva fenomenológica, especificamente a linha de pensamento apresentada por Merleau-Ponty (1999) em sua fenomenologia da percepção, surge como contribuição essencial para a análise espacial de estruturas urbanas. Isso ocorre ao destacar o corpo como o

principal elo de ligação com o mundo. O filósofo sugere que deixemos de lado ideias preconcebidas, permitindo assim que a verdadeira natureza do fenômeno se revele à nossa consciência. Ele argumenta que a chave para entender o ser humano e o mundo reside na "facticidade", ou seja, nas experiências concretas e vividas.

Essa maneira de encarar a pesquisa, que dá importância a observar e descrever com cuidado o que sentimos na realidade, entendendo o espaço, o tempo e o mundo como partes que não podem ser separadas do que vivemos (Merleau-Ponty, 1999), é amplamente empregada no campo da Arquitetura e no Urbanismo em pesquisas que se debruçam sobre a experiência sensorial e subjetiva dos espaços internos e externos. Como salienta Nesbitt (2008 *apud* Giese, Silva e Melo, 2023), essa ligação entre a fenomenologia, a arquitetura e o urbanismo ganhou força a partir da crise do movimento moderno. Essa união de diferentes áreas se tornou essencial para criar uma forma contemporânea de pensar a arquitetura, firmando-se como uma das principais concepções teóricas do pensamento pós-moderno.

No livro *A Poética do Espaço*, por exemplo, Gaston Bachelard (1993) explora o fenômeno da imaginação, destacando a imagem poética como forma de atribuição de sentido aos espaços arquitetônicos internos. Já em *Os Olhos da Pele*, de Juhani Pallasmaa (2011) realiza uma crítica à hegemonia da visão na arquitetura moderna, apontando seus limites na percepção do espaço. Em contraposição, propõe a valorização de uma arquitetura multissensorial, que envolva simultaneamente tato, olfato, audição e visão, reforçando a importância da relação sensível, corporal e existencial do ser humano com o espaço construído.

Entre relevantes publicações brasileiras do campo, o livro *Elogio aos Errantes*, de Paola Jacques (2012) em que a autora, inspirada em pensadores como Walter Benjamin e Michel de Certeau valoriza o "andarilho" ou "errante" – aquele que percorre a cidade sem rumo fixo –, destacando como essa prática revela camadas ocultas do espaço urbano e questiona a lógica racional, funcional e excludente do urbanismo tradicional. Um exemplar outro é o intitulado *Experiência do Lugar Arquitetônico: dimensões subjetivas e sensoriais das ambiências* (Duarte *et al.*, 2022), que coloca as subjetividades no centro das questões espaciais e propõe repensá-los em uma perspectiva sensível, cruzando saberes provenientes da arquitetura, do urbanismo, filosofia, psicologia ambiental, história e antropologia.

As abordagens supracitadas, quando sobrepostas aos ideais percorridos anteriormente – através de Jacobs (2000), Gehl (2013) e Speck (2016), por exemplo –, oferecem importantes contribuições para o estudo da caminhabilidade através de uma perspectiva sensível, permitindo revelar aspectos que atravessam o caminhar de forma mais profunda – como, por

exemplo, a sensação de (ou da falta de) acolhimento, segurança, conforto e legibilidade no ambiente. É então, que o conceito de percepção do ambiente construído ganha centralidade, considerando o ambiente um fenômeno diante do perceptor, que tem a capacidade de lê-lo e retirar-lhe informações por meio de bases epistemológicas (Silva, 2021).

Silva (2021, p. 25) ainda defende que “os estudos de percepção do ambiente podem receber o contributo de outros recursos, métodos e técnicas de uso científico comprovados para o mesmo fim, que é beneficiar o ser humano”. Ele argumenta que, ao observar o comportamento dos indivíduos no espaço, torna-se possível compreender como se dá sua interação com o ambiente e descrever suas condutas frente às características espaciais. Além disso, ressalta que as informações obtidas a partir dessa análise podem subsidiar propostas de melhorias nos espaços urbanos.

Diante desse contexto, torna-se essencial repensar o processo de projeto urbano, expandindo-o para além do atendimento de um programa de necessidades técnico-funcional. A elaboração dos espaços deve considerar a percepção como premissa central, para que o planejamento urbano possa potencializar a moldagem destes como lugares significativos²⁰. Isso significa que projetar cidades caminháveis não se restringe à criação de vias acessíveis, mas envolver estratégias que estimulem o uso dos espaços de forma holística, buscando a permanência e a apropriação.

A percepção do ambiente construído, enquanto uma abordagem relativamente recente, amplia as possibilidades de investigação ao incorporar novos olhares e técnicas metodológicas. Estratégias que proporcionam leituras mais dinâmicas e afetivas dos espaços, valorizando a experiência vivida são fundamentais para contribuir para uma compreensão mais complexa das relações entre sujeito e ambiente, fundamentais para intervenções urbanas mais humanizadas. Assim, a percepção corporificada do pedestre, articulada às condições dos espaços para caminhar, é fundamental para revelar nuances que a análise puramente técnica não alcança, promovendo cidades mais gentis e voltadas ao fortalecimento do direito à cidade.

1.3 Caminhografia urbana: cartografando qualidades do ambiente construído pela experiência do caminhar

O método da caminhografia urbana implica em percorrer a cidade a pé, enquanto se realizam registros sensíveis da experiência, unindo o ato de caminhar à produção de cartografias ou narrativas perceptivas (Rocha, Santos, 2023). Nas palavras de Rocha, Santos e

²⁰ Duarte (2013), com base nos princípios de Yi-Fu Tuan, chama de “moldagem do lugar”, um processo dinâmico no qual as interações humanas constroem um sentido coletivo aos espaços.

Fiol (2024, p. 9), “caminhografia é caminhar e cartografar simultaneamente”. Nesse sentido, sendo uma forma de cartografia, que por sua vez pode ser definida como um “um desenho que acompanha e se faz ao mesmo tempo que os movimentos de transformação da paisagem” (Rolnik, 2011, p. 23), se apresenta como uma ferramenta fundamental para registrar, articular e interpretar as percepções, abrindo caminho para a possibilidade de intervenções mais integradas e humanizadas.

Desse modo, ao associar percepção, deslocamento e registro, a caminhografia é capaz de auxiliar na investigação de aspectos qualitativos do ambiente construído, permitindo uma leitura sensível sobre atributos urbanos que escapam a análises exclusivamente técnicas e objetivas, como a caminhabilidade, cuja apreensão exige um olhar atento às nuances sensoriais e subjetivas que afetam o caminhar na cidade – relacionados a condições de acessibilidade, conforto, segurança e continuidade na malha urbana.

Para Barros e Kastrup (2015, p. 59) “o caminho da pesquisa cartográfica é constituído de passos que se sucedem sem se separar”. Nesse sentido, o próprio processo de investigação constitui o objeto de estudo. As autoras mencionam o próprio ato de caminhar como uma referência ao processo cartográfico, em que cada passo acontece de forma contínua, trazendo o que já foi vivido e se estendendo para o que vem depois. Dessa forma, a pesquisa se desenvolve de maneira constante, e a dinâmica expressa em cada etapa é registrada em todos os momentos, desde a coleta de dados até sua análise e discussão. Essa aproximação é destacada por Passos e Barros (2009), que ressaltam a cartografia como um método de pesquisa-intervenção que vai além das rigidez tradicionais da ciência:

A Cartografia como método de pesquisa-intervenção pressupõe uma orientação do trabalho do pesquisador que não se faz de modo prescritivo, por regras já prontas nem com objetivos previamente estabelecidos. No entanto, não se trata de uma ação sem direção, já que a cartografia reverte o sentido tradicional de método sem abrir mão da orientação do percurso da pesquisa. **O desafio é o de realizar uma reversão do sentido tradicional de método - não mais um caminhar para alcançar metas pré-fixadas (*metá-hódos*), mas o primado do caminhar que traça, no percurso, suas metas** (Passos e Barros, 2009, p. 17, grifo do autor).

A materialização do processo cartográfico se dá, em grande parte por meio de mapas, que vistos a partir da concepção de Deleuze e Guattari (1995), vão além da representação tradicional associada ao mapeamento geográfico, sendo instrumentos dinâmicos de experimentação e conexão, permitindo múltiplas entradas, transformações e reorganizações constantes. Portanto, não representam um inconsciente fechado ou um espaço já dado; eles o constroem – funcionando como ferramentas ativas de produção de sentido – conexão de campos e as peculiaridades que integram os territórios. Essa idealização possibilita

interpretações mais flexíveis, que podem ser apropriadas em diferentes contextos, que permeiam entre expressões artísticas, intervenções políticas, interpretações urbanas e subjetivas.

Nesse contexto, a caminhografia urbana se manifesta como uma prática de cartografia que articula corpo, cidade e registro, tornando-se um método afetivo de investigação da experiência urbana a partir do ato de caminhar. Para sua realização, diversas ferramentas podem ser utilizadas, articulando diferentes sentidos e formas de captar a experiência urbana. Entre essas ferramentas destacam-se:

1. Anotações e diários de campo: Documenta observações, pensamentos e interações, proporcionando reflexão sobre a experiência na cidade e orientando pesquisas ou projetos futuros.
2. Fotografia: Registra o espaço urbano, capturando imagens estáticas de paisagens, edifícios, pessoas e eventos, documentando a aparência física da cidade e momentos específicos.
3. Vídeo: Captura movimento e ação na vida urbana, registrando caminhadas, interações sociais, eventos culturais e aspectos dinâmicos, sendo especialmente útil para documentar a atmosfera e a experiência imersiva do ambiente urbano.
4. Áudio: Captura sons urbanos, como tráfego, vozes e música, complementando o registro visual com uma perspectiva sensorial única.
5. Mapas e croquis: O registro cartográfico e anotações espaciais apresentam o ambiente urbano, permitindo a criação de mapas precisos ou croquis interpretativos que mostram a disposição das ruas, edifícios e pontos de interesse na cidade.
6. Entrevistas e relatos pessoais: Registrar histórias, percepções e experiências urbanas por meio de narrativas, seja por entrevistas, conversas informais ou depoimentos escritos, oferece insights valiosos e perspectivas subjetivas sobre a vivência na cidade (Rocha, Santos, Fiol, 2024, p. 11-12).

O uso dessas ferramentas possibilita uma cartografia heterogênea da cidade, integrando dimensões físicas, sensoriais e subjetivas do espaço. O método da caminhografia urbana é desenvolvido de forma abrangente pelo grupo de pesquisa Cidade+Contemporaneidade da UFPel²¹, e é inspirado tanto nas derivas situacionistas²² – que propunham uma apreensão cuidadosa e crítica do ambiente urbano em oposição à lógica

²¹ Grupo de pesquisa, ensino e extensão, parte da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAUrb) da Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Tem como objetivo principal, conectar diversos campos do saber para entender a sociedade contemporânea, focando na ligação entre arquitetura e a vida urbana.

²² A Internacional Situacionista (IS), inicialmente também conhecida como Internacional Letrista (IL), foi criada por Guy Debord e seus amigos em 1952. Era composta por artistas, intelectuais e ativistas que se opunham à cultura do espetáculo e à sua amplificação, combatendo a alienação, a passividade e a falta de participação ativa da sociedade. A crítica formulada por esse grupo permanece relevante nos dias de hoje (Jacques, 2012).

funcionalista da cidade moderna, valorizando a experiência e a subjetividade na relação com o espaço – quanto nos princípios de Francesco Careri (2013), cuja obra dialoga com as influências do movimento Internacional Situacionista (Rocha, Santos, 2023).

Ao desafiar a rigidez do urbanismo moderno, a deriva situacionista enfatizava a importância do jogo e da imprevisibilidade na vivência do espaço urbano. Através de deslocamentos sem um roteiro pré-definido, os situacionistas exploravam a cidade de maneira espontânea, permitindo que a experiência sensorial e emocional dos ambientes urbanos orientasse seus percursos. Essa abordagem possibilitou a formulação do que foi designado como “psicogeografia”, conceito que compreende o estudo dos efeitos que diferentes configurações espaciais exercem sobre a psique e o comportamento dos indivíduos (Constant, 2003).

A partir da psicogeografia, os situacionistas criaram mapas e maquetes imaginistas que refletiam suas percepções sobre as ambiências urbanas. Diferente dos mapas tradicionais, essas representações não estavam presas a uma noção fixa de território, mas eram instrumentos dinâmicos que traduziam as mutações dos espaços e a experiência subjetiva daqueles que os percorriam (Constant, 2003). A caminhografia urbana, ao se apropriar dessa técnica, propõe uma cartografia que vai além da documentação do percurso físico, mas também capta os fluxos, intensidades e atmosferas do ambiente urbano, produzindo registros que, por vezes, revelam camadas invisíveis da cidade.

Os situacionistas apresentam uma tática onde o perder-se, demorar-se, e encontrar o caminho durante o percurso torna visível e mapeável as instâncias intersubjetivas, o que revela a importância dessas outras instâncias para a experiência urbana. Avançam ainda na instituição da caminhada como meio de apreensão dessas. **Se a cartografia urbana mapeia as frestas e fissuras da cidade, enquanto busca mergulhar e registrar no plano de experiência, a caminhada torna plausível a imersão do corpo nesse plano** (Rocha; Santos, 2023, par. 20, grifo do autor).

As interpretações de Careri (2013) acrescentam uma dimensão complementar, especialmente com o conceito de transurbância, desenvolvido pelo arquiteto e urbanista, em que descreve uma investigação em que o pesquisador se imersa no ambiente urbano, através de percursos livres, a fim de experienciá-lo sem pré-concepções. Ademais, o autor defende que do nomadismo ancestral às práticas contemporâneas de exploração urbana, deslocar-se a pé permanece como um modo potente de construir sentidos e transformar lugares. Também amplia essa visão ao instituir o ato de andar revela-se não apenas como deslocamento físico, mas como prática simbólica e crítica – como já explorado de maneira mais ampla no primeiro item deste capítulo.

Nesse sentido, o caminhar configura-se, de modo instrumental, como uma forma de leitura e, simultaneamente, de escrita do espaço urbano, capaz de subverter a ordem estabelecida, visibilizar camadas ocultas da cidade e provocar novas compreensões sobre o ambiente construído. Ao incorporar essas ideias, a caminhografia urbana tem o potencial de, além de mapear trajetos, propor uma experiência sensível e política do espaço, onde o corpo em movimento atua como ferramenta de interpretação e reinvenção da cidade.

Reunindo aportes situacionistas, a psicogeografia e a transurbância de Careri, essa prática enfatiza o corpo em movimento como agente de produção de conhecimento sobre a cidade. Essa perspectiva dialoga profundamente com os princípios fenomenológicos de Merleau-Ponty (1999), sobretudo com a centralidade do corpo como sujeito da percepção e da experiência no mundo. A ideia de uma imersão no ambiente urbano por meio de percursos livres e buscando afastar as preconcepções valoriza a experiência direta do espaço, priorizando o vivido sobre a representação mental ou abstrata – princípio essencial da fenomenologia merleau-pontyana.

Dessa forma, o método da caminhografia orienta o pesquisador a “desautomatizar” o olhar, para além dos conhecimentos técnicos, convidando-o a uma postura mais sensível, aberta e atenta às sutilezas do ambiente urbano. Ao invés de apenas reproduzir categorias pré-estabelecidas de análise, estimula a cognição direta das atmosferas, ritmos e fluxos da cidade, valorizando o inesperado, o efêmero e o subjetivo no corpo urbano. “O seu caráter experimental abre um leque de interações para a cognição urbana, seja com o ambiente circundante ou, na possibilidade de intercâmbio com seus usuários [os sujeitos, corpos, ou puramente “o outro” na perspectiva fenomenológica]” (Fiorin, Dias, 2020, p. 5).

Apesar de um método que vem sendo desenvolvido recentemente, há e uma variedade de trabalhos publicados que utilizam a caminhografia urbana como ferramenta de pesquisa, revelando sua potencialidade para a interpretação dos espaços urbanos a partir da experiência afetiva dos caminhantes. Estudos aplicados em diferentes contextos dão luz a camadas invisíveis da cidade, registrando não apenas a materialidade dos espaços, mas também as dinâmicas sensíveis que os atravessam.

Entre esses trabalhos, muitos se relacionam ao grupo de pesquisa que vem desenvolvendo o método de pesquisa na UFPel, Cidade+Contemporaneidade, liderado pelo Prof. Dr. Eduardo Rocha, inclusive, sendo autor ou orientador de alguns. Aqui, trarei quatro exemplos de práticas caminhográficas a fim de ilustrar as diversas possibilidades de aplicação do método e evidenciar sua contribuição para a compreensão dos ambientes construídos.

Deles, os três primeiros estão relacionados diretamente ao grupo de pesquisa supracitado, e situam-se no município de Pelotas/RS.

Começando pela dissertação intitulada *Heterotopias na Cidade: Caminhografia do evento 'Sofá na Rua' em Pelotas* (Sebalhos, 2021), que tem como foco o evento “Sofá na Rua”²³, explorando como esse acontecimento se configura como uma heterotopia – um espaço que desafia as normas e abre possibilidades para novas formas de sociabilidade e resistência. No trabalho, a caminhografia revelou três eixos fundamentais do evento: acesso à cultura, economia solidária e diversidade. Além de identificar as potências do evento como um espaço de resistência, o estudo também evidencia as forças de controle que atuam sobre ele, demonstrando como mesmo iniciativas alternativas podem ser capturadas por dispositivos disciplinares e de vigilância.

O trabalho *Entre galerias e a rua: Caminhografia urbana em Pelotas/RS* (Fiol, 2023), por sua vez, investiga as dinâmicas e interações entre os espaços das galerias comerciais e as ruas do centro da cidade, utilizando a caminhografia como método de pesquisa. A autora destaca que inicialmente o estudo pressupunha uma rigidez maior das galerias dentro do tecido urbano, mas a imersão no campo revelou que esses espaços, embora controlados por dispositivos de segurança, ainda permitem brechas e apropriações diversas por parte dos cidadãos. A caminhografia possibilitou uma percepção mais profunda e detalhada dessas interações, destacando como os fluxos e usos variam ao longo do tempo, influenciados por fatores climáticos, econômicos e sociais.

A pesquisa ainda evidencia que as galerias são locais de encontros e desencontros, onde convivem tanto a formalidade dos comércios estabelecidos quanto a informalidade dos vendedores ambulantes, revelando um cenário urbano em constante transformação. Além disso, a experiência caminhográfica permitiu à pesquisadora mapear sensações e afetos durante o percurso, refletindo sobre sua própria corporeidade na cidade – especialmente sobre as inseguranças e medos de ser mulher em um espaço urbano que ainda não é pensado para todos.

No artigo *TRANScidade: a caminhografia urbana no centro de Pelotas/RS*, Rocha (2024) utiliza como guia de sua abordagem a teoria queer e suas micro resistências, a partir do conceito proposto de TRANScidade, que evidencia como a experiência de caminhar pode desconstruir fronteiras administrativas. O estudo evidencia que a caminhografia urbana possibilita perceber a cidade para além das delimitações formais do plano diretor, pois os

²³ Movimento de diversidade cultural, com foco em produtores e artistas independentes, que acontece em Pelotas (RS) e visa promover a produção de arte e cultura regional.

limites geográficos das microrregiões do centro de Pelotas não são identificados nas caminhadas. A prática caminhográfica revela um centro urbano em constante transformação, onde os espaços são continuamente "tricotados", remendados e desfiados pelo deslocamento dos corpos, gerando mapas em que as heterogeneidades se sobrepõem às normas estabelecidas.

O estudo também evidencia a importância dos espaços de resistência e apropriação popular, como feiras, ocupações e práticas de troca comunitária, que reconfiguram o uso da cidade e ressignificam os conceitos de comércio e circulação. Por fim, a caminhografia proposta no estudo se insere em um contexto de crítica ao urbanismo tradicional, ao expor como as forças normativas da cidade entram em choque com fluxos alternativos de ocupação do espaço. Inspirado em ideais deleuze-guattarianos, propõe uma leitura do espaço urbano como uma tensão entre o estriado (institucionalizado, fixo) e o liso (fluido, contestador), onde novas possibilidades de urbanidade emergem das linhas de fuga criadas pelo caminhar.

Já em *Caminhografias no Minhocão em São Paulo*, Fiorin e Dias (2020) utilizam o método para exploração e documentação do espaço, compreendendo de forma sensível suas transformações. O viaduto, construído sob a lógica do urbanismo rodoviarista, transformou a paisagem urbana de São Paulo, expulsando moradores e intensificando processos de marginalização. No entanto, sua espacialidade também se tornou um território de apropriação espontânea, onde diferentes grupos sociais reconstróem seus significados.

Ao percorrer o Minhocão em diferentes contextos – seja durante sua interdição para veículos, seja nos espaços degradados sob sua estrutura –, os pesquisadores adotaram uma abordagem fenomenológica onde experimentam o ambiente construído não apenas como observadores, mas como atores imersos na teia de relações que o compõem. Em suas palavras, sobre a prática do caminhar, enquanto método científico da subjetividade, “esse olhar transversal, baseado na experiência da cidade, possibilita atritar o espaço para conduzir-nos aos seus ecos experienciais, despertando os sentidos para uma outra mirada sobre uma realidade cheia de contrassensos” (Fiorin e Dias, 2020, p. 16).

Isso permitiu registros subjetivos do espaço, captando não apenas sua materialidade, mas também as dinâmicas sociais que emergem no local. As inscrições urbanas, os encontros fortuitos e a efemeridade das interações evidenciam a cidade como organismo vivo, repleto de narrativas ocultas e potencialidades latentes, revelando tanto contradições quanto potencialidades.

Essas pesquisas evidenciam o potencial e a amplitude de aplicação da caminhografia urbana para a compreensão do ambiente construído a partir dos registros das percepções, em

um sentido humanista da arquitetura e do urbanismo. Ao permitir uma imersão sensível nos espaços, essa metodologia revela camadas invisíveis da cidade, evidenciando dinâmicas sociais, apropriações e resistências cotidianas. Os estudos descritos mostram que a caminhografia não apenas mapeia trajetos e territorialidades, mas também expõe tensões entre normatividade e espontaneidade, controle e liberdade.

Assim, o método se afirma como uma ferramenta potente para o estudo urbano, que vai além de complementar indicadores objetivos, destacando a relevância de olhar para a cidade não apenas como objeto de planejamento, mas como território vivido e negociado. Ao registrar materialidades e sensibilidades, a caminhografia contribui para um entendimento mais plural e inclusivo dos ambientes, reconhecendo a diversidade de experiências que os constituem. Dessa forma, reafirma-se seu valor como prática de investigação que articula deslocamento, percepção e crítica ao urbanismo tradicional, abrindo caminhos para novos olhares e interpretações da cidade contemporânea.

Entre esses olhares, está a possibilidade da apreensão da caminhabilidade por meio da caminhografia urbana, na busca por registros da percepção do ambiente construído, e buscando aproximações frequentes com os princípios defendidos pelos autores que tratam a respeito de cidades caminháveis, como Jacobs (2000), Pozueta, Daudén e Schettino (2009), Ghidini (2011), Gehl (2013), Speck (2016), entre outros. Permitindo, assim, a compreensão do conceito, aplicado a uma realidade, enquanto condição espacial vivenciada que integra múltiplas contexturas como dispositivos legítimos de produção de conhecimento e intervenção urbana, expandindo o olhar sobre a cidade.

Dando continuidade ao percurso traçado até aqui, o capítulo seguinte direciona o olhar para o campo empírico da pesquisa: o Centro Histórico de São Luís (CHSL), em especial o bairro da Praia Grande. O intuito é compreender como os processos de ocupação, patrimonialização e as diversas intervenções urbanas transformaram o ambiente construído e influenciaram diretamente a experiência de caminhar nesse território. A partir dos referenciais conceituais e metodológicos apresentados, busca-se analisar os impactos dessas transformações sobre a mobilidade a pé, destacando os elementos que a favorecem ou dificultam, bem como suas contradições e possibilidades.

CAPÍTULO 2

SOBRE A PRAIA GRANDE: A HISTÓRIA URBANA E OS DESDOBRAMENTOS DO CAMINHAR NO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS

2.1 Ocupação, configuração urbana e transformações socioespaciais no CHSL: reflexos no deslocamento a pé até o final do século XX

No coração histórico de São Luís, Maranhão, o bairro da Praia Grande apresenta traços que refletem séculos de mudanças, tanto no seu desenvolvimento urbano quanto na sua dinâmica social. Formado inicialmente durante as ocupações francesas e, posteriormente, portuguesas, o traçado original da cidade foi influenciado por padrões urbanísticos europeus em um solo acidentado entre os rios Anil e Bacanga, na Ilha de Upaon Açu. Com o passar dos anos, a localidade experimentou reconfigurações decorrentes de transformações econômicas e novas formas de ocupação. Tais processos ocasionaram modificações importantes na arquitetura, na disposição do espaço e na circulação, fortalecendo o legado cultural e urbano que configura sua identidade nos dias de hoje.

A história do bairro se entrelaça à fundação e evolução da capital maranhense, representando seu marco inicial. Em 1535, os portugueses tentaram se estabelecer no território, até então habitado por indígenas tupinambás, criando a Capitania de Nossa Senhora de Nazaré, porém, a iniciativa de colonização foi descontinuada naquele momento. Passadas algumas décadas, em 1612, Daniel de La Touche e François de Razily, sob a égide da França Equinocial, tomaram o controle da área, valendo-se dos costumes e modo de vida de seus moradores originários. Desse modo, nasceu a cidade de São Luís, batizada assim, em homenagem ao Rei-Menino Luís XIII (figura 6).

Figura 6 – Localização macro de São Luís.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

A ocupação francesa foi breve, portanto, não houve tempo para grandes modificações na paisagem da ilha. No entanto, deixaram como legado a construção de uma fortaleza na parte mais alta, onde hoje abriga o Palácio dos Leões. Logo em 1615, os portugueses, liderados por Jerônimo de Albuquerque, tomaram a cidade e consolidaram seu domínio. Isso ocorreu por meio da conhecida Batalha de Guaxenduba, em que as Coroas Ibéricas²⁴ enfrentaram os franceses e seus aliados indígenas para instaurar o controle português sobre as terras. Vitoriosos, os portugueses decidiram manter o nome dado pelos franceses à cidade (Lopes, 2008).

Para oficializar essa dominação, o engenheiro militar chefe do Brasil, Francisco Frias de Mesquita foi encarregado de projetar as fortificações e traçar um plano urbanístico para a colônia. O plano urbano, apesar do terreno desnivelado, seguiu um traçado ortogonal, ao molde espanhol, buscando adaptar ao desenho do núcleo urbano já estabelecido²⁵. Dessa forma, propôs “absorver o grande largo composto pela fortificação francesa e adequar o traçado ortogonal dos arruamentos, a largura constante das ruas, sem distinção de categoria principal e secundária e a orientação de acordo com os pontos cardeais” (Burnett, 2008, p. 109).

Assim iniciou-se, então, o processo de materialização do desenho urbano da Praia Grande, com um malha predominantemente quadriculada que influenciou diretamente a experiência de caminhar em seu ambiente construído, ao criar uma rede de ruas e quadras curtas de formatos regulares e dimensões que variam entre 60 e 80 metros. Na perspectiva de Jacobs (2000), quadras como estas proporcionam maior permeabilidade, reduzindo a necessidade de deslocamentos complexos ou com desvios longos, além de facilitar a leitura visual das ruas, dando aos caminhantes maior possibilidade de escolha de percursos.

No entanto, os cortes diagonais que formaram as vias produziram inclinações acentuadas devido ao terreno acidentado. A escassez em arborização e as limitações da infraestrutura para os pedestres da “cidade colonial” tornaram os trajetos por vezes desconfortáveis e inacessíveis, dentro de um sentido de urbanidade conforme compreendida atualmente. O mapa a seguir apresenta o único registro gráfico do traçado delineado por Frias

²⁴ As Coroas Ibéricas, monarquias de Portugal e Espanha, dominaram grande parte da Península Ibérica. Durante o século XVI e XVII, essas coroas se uniram sob a União Ibérica (1580-1640), consolidando um vasto império colonial. Na América, competiram com outras potências europeias pela colonização e controle territorial, como exemplificado pela expulsão dos franceses de São Luís em 1615.

²⁵ O domínio espanhol sobre Portugal, durante a União Ibérica, pode ter influenciado o traçado urbano de São Luís, que adotou um padrão regular, diferindo da tradicional malha concêntrica portuguesa. Essa regularidade, baseada nas normas da Legislação Filipina, resultou em cidades como São Luís e João Pessoa, com traçados formais em formato de quadrícula, diferentes das ruas tortuosas, adequadas aos desníveis do terreno, adotadas pelos portugueses na Bahia, Olinda ou Rio de Janeiro. (Reis Filho, 2001, *apud* Burnett, 2008).

de Mesquita (Lopes, 2008). Ele mostra o Estado do Maranhão, criado em 1621, e foi elaborado pelos holandeses durante sua breve e violenta ocupação²⁶ (figura 7).

Figura 7 – "URBS S LODOVICI IN MARAGNON" de Jan van Brostehuisen, presente no livro de Gaspar von Barleus (1641-1644).



Fonte: CCVMA (2023).

Antes de meados do século XVII, a atividade econômica da região era bem restrita. A escolha de São Luís como sede do Estado do Grão-Pará e Maranhão, em 1654, ainda que gradualmente, direcionou recursos para benfeitorias na cidade. Anos mais tarde, reformas implementadas pelo Marquês de Pombal deram um novo rumo à gestão pública, com o objetivo de impulsionar a economia local.

Essas ações culminaram na criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e, após anos de exploração da mão de obra indígena, a colonização passou a se apoiar principalmente na escravização de povos africanos, trazidos à força para o Estado. A Companhia aplicou capital na produção agrícola e assegurou a venda de algodão e arroz para outros países. São Luís, assim como Alcântara²⁷, se consolidou nesse período como um centro urbano e de comércio importante (Maranhão, 1997). Esse projeto foi bem sucedido e resultou em uma prosperidade econômica, trazida pela agricultura e pelas trocas comerciais com

²⁶ No ano de 1641, 20 anos após a criação do Estado do Maranhão, São Luís foi tomada por emissários de Maurício de Nassau, que tomaram posse e permaneceram até 1643, quando foram expulsos pelos portugueses (Lopes, 2008).

²⁷ Situada no litoral do Maranhão, Alcântara teve grande importância no início da colonização do estado, destacando-se pela economia baseada no cultivo de cana-de-açúcar e algodão. No século XVIII, tornou-se um dos principais centros econômicos da região, devido à presença de grandes engenhos e à intensa atividade portuária.

outros países, impulsionando e moldando o espaço urbano, algo perceptível na sua arquitetura e infraestrutura.

A existência de uma elite fortalecida pelo comércio e pela exportação, criou-se um cenário urbano “capaz de reproduzir padrões de conforto aos quais seus proprietários estavam acostumados nas cidades europeias” (Andrés, 2012, p. 39). Assim, São Luís se tornou exemplo expressivo de arquitetura e urbanismo da época. No entanto, esse progresso foi fortemente sustentado pela exploração do trabalho escravo, refletindo as contradições do desenvolvimento capitalista.

A partir do final do século XVIII, as casas de taipa e palha do assentamento urbano inicial foram gradualmente substituídas por edificações de alvenaria, influenciadas pela Arquitetura Pombalina trazida de Lisboa após um terremoto que ocorreu na capital portuguesa em 1755. Construtores vindos de Portugal introduziram técnicas e materiais importados, como as pedras de cantaria e lioz, além de elementos adaptados ao clima tropical, como azulejos nas fachadas e varandas de madeira. A padronização estrutural em pedra e a pré-fabricação de cantarias resultaram na repetição de padrões e na uniformidade arquitetônica, características marcantes vistas em locais como as ruas Portugal, de Nazaré, do Giz e no entorno da Praça Benedito Leite (Andrés, 2012).

Esses materiais e técnicas construtivas também manifestaram desdobramentos à qualidade do caminhar. Sua introdução trouxe durabilidade e sofisticação em relação ao período, mas não há indícios se houve ou não um cuidado à experiência do pedestre. Apesar do deslocamento a pé ser o modo de mobilidade predominante, a arquitetura das ruas, assim como em outras cidades durante a colonização, era pensada, principalmente, para o tráfego de animais e de veículos por tração animal, não pensado especialmente para a experiência do fluxo humano a pé (Yázigi, 2000). Isso reflete a prioridade dada às funções comerciais em detrimento do conforto ao caminhar, pois, enquanto os deslocamentos cotidianos eram feitos em grande maioria caminhando, os veículos eram usados para o transporte de mercadorias e pessoas da elite.

Quanto ao ordenamento inicial da cidade: seguiu um padrão lusitano, com a “cidade alta” concentrando atividades administrativas, religiosas e militares, e a “cidade baixa”, onde se localizavam os serviços portuários e o comércio, destacando-se o Palácio dos Leões na “cidade alta” e o Largo do Comércio da Praia Grande na “cidade baixa”. A transição entre essas áreas, marcada por ladeiras e escadarias – como as das ruas Humberto de Campos e Djalma Dutra –, devido à declividade do terreno, tende a dificultar o deslocamento a pé,

exigindo esforço físico, especialmente em trajetos longos ou para pessoas com mobilidade reduzida, impactando na acessibilidade na área.

Em 1822, partes da cidade foram restauradas, com pavimentação das ruas e transformação do entorno do Palácio dos Leões em um passeio público bem arborizado (figura 8). Podemos considerar como um marco inicial para a introdução de espaços que favorecessem a experiência de caminhar e vivenciar o espaço urbano, ainda que representasse um esforço pontual voltado a uma elite social que o utilizaria mais como área de lazer e contemplação do que de circulação prática do cotidiano.

Figura 8 – Imagens da antiga “Avenida Maranhense”, no entorno do Palácio dos Leões, emitidas a partir de cartões fotográficos.



Fonte: Oliveira (2010).

Em 1841, iniciou-se a construção do Cais da Sagração no rio Anil, complementando o porto da Praia Grande no rio Bacanga. Ainda no século XIX, São Luís reafirma seu lugar como importante centro comercial, fornecendo algodão para os teares ingleses durante a Revolução Industrial. Os bens gerados formaram uma elite com forte influência européia na arquitetura, educação e cultura, tornando-a conhecida como a Atenas Brasileira²⁸ (Andrés, 2012).

A urbanização da cidade era avançada para a época, com iluminação pública, transportes coletivos e comunicação telegráfica. Porém, a economia, sustentada pela mão de obra escravizada, entrou em prolongada depressão após a abolição em 1888 e a queda nos preços das mercadorias. A partir desse ponto, o crescimento de São Luís, que estava centralizado no porto da Praia Grande, entre os rios Bacanga e Anil, desacelerou, evoluindo pouco até o início do século XX. O mapa na figura 9 mostra a malha urbana existente até esse período.

²⁸ Referência à Atenas Grega, devido aos seus grandes estudiosos.

Figura 9 – "Planta da cidade de S. Luiz capital do estado do Maranhão" de Justo Jansen Ferreira (1912).



Fonte: CCVMA (2023).

De acordo com Burnett (2007), São Luís experimentou, ao longo do século XX, três importantes momentos de transformação determinantes para sua atual condição sócio-ambiental. Sendo eles: (1) a saída da elite empresarial da Praia Grande, (2) a popularização dos veículos automotores e dos novos ideais de urbanismo e moradia, e (3) o plano de desenvolvimento do engenheiro Ruy Mesquita, que idealiza um novo eixo de crescimento norte-sul no fim dos anos 50.

Para o autor, entre os anos de 1920 e 1930, a elite empresarial deixou a Praia Grande devido à variedade de atividades e usos na área. As operações portuárias começaram a afetar o ambiente das casas e arredores, prejudicando a qualidade de vida dos moradores da burguesia que viviam ali. Com isso, a Prefeitura Municipal institucionalizou uma nova zona residencial, que seguia ao longo do Caminho Grande²⁹, compreendida por ruas como a de Santana, do Passeio e do Ribeirão, “onde medidas legais intentam impedir a presença de construções populares, como cortiços e casas térreas, e incentivam a renovação arquitetônica” (Burnett, 2007, p. 3).

Enquanto construções e reformas acontecem neste novo setor de ocupação - e a arquitetura eclética é a maior prova disso -, a inexistência de modificações

²⁹ Uma via estabelecida em 1665 que conecta o núcleo urbano aos aldeamentos e vilas do interior, que, mais tarde, se tornou a tradicional Rua Oswaldo Cruz, popularmente conhecida como Rua Grande.

significativas no acervo arquitetônico do século XIX da Praia Grande demonstra que a elite perde, nesse momento, o interesse naquela região, já desvalorizada pela mistura funcional e social. Apesar do dinamismo do porto - mantido até a década de 60 -, o abandono da Praia Grande, pelas camadas de alta renda e pelo poder público, teve início 30 anos antes de ocorrer no novo setor, razão pela qual a área central da cidade apresenta diferentes realidades socioeconômicas e ambientais (Burnett, 2007, p. 3).

Já em meados do século XX, na década de 1940, o poder público começa a modificar o tecido urbano da cidade para adequá-lo ao uso do automóvel e aos novos padrões urbanos e residenciais, ameaçando a conservação de suas características originais³⁰. Esse processo resultou em ações como o alargamento da Rua do Egito e na abertura da Avenida Magalhães de Almeida, levando à demolição de várias edificações que ajudavam a formar a memória coletiva do local. Na Rua do Egito, por exemplo, essas transformações atingiram uma escala drástica. De acordo com Oliveira (2010), cerca de 600 prédios foram demolidos em um curto período, incluindo edificações comerciais e residenciais.

A comparação entre as imagens “a” e “b” da figura 10 evidencia as mudanças ocorridas na Rua do Egito ao longo dos anos. Assimilando-as a partir da caminhabilidade, enquanto na imagem “a” observa-se um cenário urbano mais coeso e acolhedor ao pedestre: as edificações formam uma frente contínua e harmônica, com fachadas bem preservadas e em escala humana, voltadas diretamente para a rua. Já a imagem “b”, contemporânea, a transformação urbana salta aos olhos: o alargamento da via priorizou claramente a circulação de veículos, com múltiplas faixas de rolamento e estacionamento nos dois lados, reduzindo drasticamente o espaço destinado ao pedestre. As calçadas, quando existentes – apesar de não aparecerem na imagem devido ao carros estacionados –, se mostram estreitas, fragmentadas e com pouca infraestrutura de conforto, como sombreamento, mobiliário urbano ou acessibilidade.

³⁰ Silva (2010) aponta que as transformações no desenho urbano de São Luís, ligadas à produção e transporte, a partir da década de 40, refletiram a política de integração nacional promovida por Getúlio Vargas (presidente do Brasil nesse período). Essa política reorganizou o sistema de distribuição de mercadorias por meio do transporte rodoviário, com o objetivo de conectar as capitais brasileiras. Esse processo foi intensificado a partir de 1950, durante o governo de Juscelino Kubitschek com a construção de rodovias que reforçaram essa integração.

Figura 10 – Imagens da “Rua do Egito” (a) no ano de 1908, antes das transformações modernizadoras e (b) no ano de 2025.



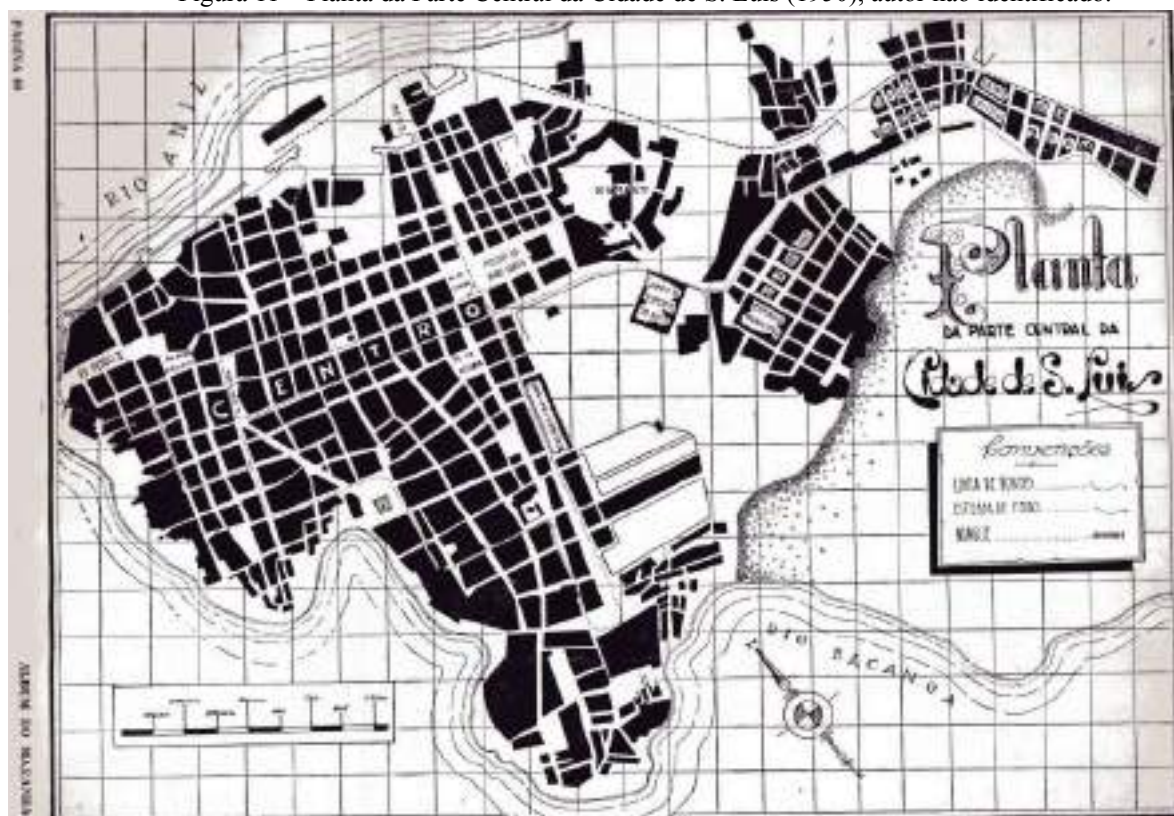
Fonte: (a) Oliveira (2010); (b) Acervo pessoal (2025).

A rua perdeu a coerência estilística e a escala amigável ao caminhar, sendo marcada por intervenções que favoreciam a fluidez automobilística e reproduziam um espaço desafiador ao deslocamento a pé. Além disso, a presença de edificações modernas de gabarito elevado, como o Edifício BEM (onde hoje funciona a Secretaria Municipal de Fazenda), ao fundo, rompeu a paisagem histórica colonial e descaracterizou o entorno. As interferências contemporâneas – como postes, fios e estacionamentos – poluíram (e continuam poluindo)

visualmente o espaço. Desse modo, a descaracterização do tecido urbano, dos edifícios históricos e a priorização do automóvel resultaram em um ambiente urbano menos convidativo e democrático aos caminhantes.

A partir da década de 1950 se inicia um momento na cidade que Burnett (2007, p. 4) define como aquele “com as mais profundas consequências sobre a área central”. Encabeçada pelo Plano de Expansão do engenheiro Ruy Mesquita, de 1958, que previu uma nova direção para a expansão da cidade. No mapa a seguir (figura 11), é possível observar algumas mudanças, em comparação ao mapa de 1912 (mostrado anteriormente na figura 9). A representação da década de 1950 já mostra o alargamento da Rua do Egito, seguindo até o Mercado Central, assim como o maior povoamento que seguiu o Caminho Grande.

Figura 11 – Planta da Parte Central da Cidade de S. Luis (1950), autor não identificado.



Fonte: CCVMA (2023).

Entre os anos de 1950 e 1960, durante esse processo, foram construídos três edifícios fora de gabarito (como o próprio Edifício BEM, supramencionado), com alturas entre 8 e 12 andares, que interferiram na harmonia da paisagem histórica de áreas emblemáticas como a Praça Pedro II (na Avenida Dom Pedro II, figura 12), onde se localizam o Palácio dos Leões, a Prefeitura, a Catedral Metropolitana de São Luís e outros importantes edifícios tombados (Maranhão, 1997).

Figura 12 – Imagens da “Avenida Dom Pedro II” (a) antes – 1952 – e (b) depois – 1954 – da construção do Edifício João Goulart.



Fonte: Oliveira (2010).

Até a década de 1970, o bairro da Praia Grande que por anos foi a única porta de entrada da cidade, subsistia em condições de sujeira e decadência, movimentada por um comércio de ferragens que atraía veículos pesados, incompatíveis com a forma e infraestrutura das ruas projetadas no século XVII (figura 13). A área foi gradualmente perdendo sua atratividade comercial, à medida que o porto deixava de ter a mesma relevância com a introdução de novos meios de transporte, como ferrovias e rodovias (Andrés, 2012).

Figura 13 – Aspectos de degradação do bairro da Praia Grande e presença de veículos pesados.



Fonte: Oliveira (2012); Andrés (2012).

Com a perda da atratividade comercial, houveram mudanças socioespaciais na área. Muitos sobrados, abandonados pela elite comercial que habitava o bairro até meados dos anos 30, se tornaram cortiços e alguns desmoronaram. Como observa Silva (2010, p. 81), ao

estabelecer um vínculo entre pobreza e espaço social, foi estabelecida uma degradação não apenas física, mas simbólica, consolidando uma identidade marginalizada e indesejada pela parcela hegemônica da sociedade. Como complementa Lopes (2008, p. 33), nesse período, parte da Praia Grande e do bairro Desterro³¹, foi designado a uma “zona de prostituição legalizada, o que incentivou o afastamento das famílias que ali residiam e a desvalorização dos sobrados”.

Esse desígnio, conforme Campos (2001), fazia parte de um projeto que tinha como objetivo um tipo de saneamento moral da capital maranhense, que paradoxalmente institucionalizou a desvalorização e a estigmatização do bairro, que resultou, segundo Silva (2010, p. 81) em um “lugar condenado”, cujo valor social passou a ser definido pelas características indesejáveis atribuídas pela sociedade dominante, que se distanciava deste espaço. A área então, ficou conhecida historicamente como Zona do Baixo Meretrício (ZBM), que embora vista por Reis (2002) como uma centralidade boêmia, onde frequentavam pessoas de todas as classes, entre artistas, mulheres, malandros, empresários, homossexuais, entre outros, foi atravessada por diversos decretos e leis, durante 1930 e 1980, com o objetivo de impor disciplina e controle sobre a população.

A tentativa era “sanear” a cidade, de forma física e moral, segregando e controlando o que era considerado “incivilizado” ou “perigoso”, como a prostituição, através da criação de zonas específicas e posteriormente, da regulamentação de horários de circulação pelo poder público. Desse modo, a partir de setembro de 1931, a Guarda Civil passou a realizar inspeções, tanto durante o dia quanto à noite, nas casas de prostituição. Essas ações se manifestaram, por exemplo, em restrições aos horários em que as meretrizes podiam circular pela cidade (Campos, 2001).

No entanto, é crucial reconhecer que, mesmo em meio a essa realidade imposta, a ZBM não se resumiu a um mero foco de problemas. Ela era, para muitos, um espaço de sobrevivência, de resistência e de construção de formas outras de sociabilidade. As pessoas que ali residiam e trabalhavam, muitas vezes invisibilizadas ou criminalizadas, desenvolveram estratégias de adaptação e redes de apoio mútuo. Isso fica evidente na dissertação de Costa (2023), em que Maria de Jesus Dias Almeida, que viveu e trabalhou nas ruas da ZBM, ao ser entrevistada, destaca sua importância como lugar de aprendizado e companheirismo.

³¹Um dos bairros mais antigos de São Luís, o Desterro é localizado no Centro Histórico, próximo à Praia Grande. O bairro surgiu no período colonial e abriga marcos históricos e religiosos, como a Igreja de Nossa Senhora do Desterro, que deu nome ao bairro.

Ela descreve a Zona como um espaço diverso, onde principalmente mulheres e gays se misturavam, com suas histórias e lutas, e destaca locais, como a boate Casarão – que era localizado na Rua da Palma – como um lugar emblemático de acolhimento a esse público (Costa, 2023). Nesse sentido, a complexidade das dinâmicas que ocorreram na área durante esse período exige uma compreensão que vá além da mera condenação moral, buscando assimilar as camadas de vida, trabalho e cultura que emergiram nesse contexto desafiador, e como a resiliência humana se manifestou em um ambiente marcado pela exclusão e pela precariedade.

As transformações urbanas e sociais descritas até aqui, marcaram o bairro da Praia Grande trouxeram impactos significativos ao seu ambiente construído, e consequentemente à sua paisagem, ambiência urbana e condições de caminhar. A degradação física das edificações, junto à estigmatização dos espaços associados a atividades marginalizadas, enfatizaram um cenário de precariedade que fragilizou ainda mais os vínculos afetivos e de pertencimento da população em relação ao lugar

Além disso, a ascensão dos automóveis nas ruas estreitas do bairro agravou ainda mais a deterioração do espaço público. Assim, as vias, que há décadas atrás, já eram divididas entre pedestres, animais e veículos de tração animal, passaram a abrigar também os automóveis, que, devido ao seu porte e dinâmica, acabam se tornando corpos opressores no espaço limitado das ruas. Essa nova pressão sobre a infraestrutura urbana gerou conflitos entre os diferentes usos. Desse modo, a junção de edificações em ruínas, calçadas deterioradas e a falta de manutenção dos espaços públicos limitaram a mobilidade a pé na área.

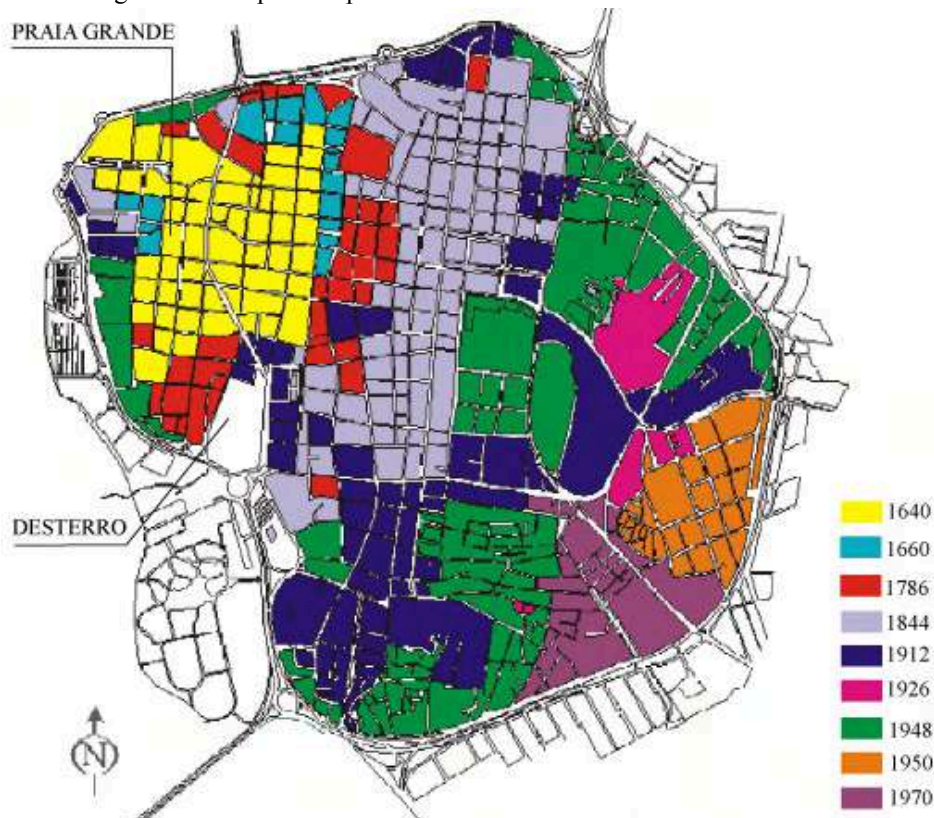
Contudo, em relação à morfologia da área, as modificações ocorridas desde a década de 1930 a 1970 foram as de maior dano direto. Pois, assim como no final do século XIX, a fragilidade econômica que tomava conta do Maranhão, como todo o Nordeste, novamente evitou uma revolução urbana brutal no núcleo fundacional de São Luís durante o século XX (Maranhão, 1997). Diferente do que aconteceu em outras cidade do Brasil, como o do Rio de Janeiro, por exemplo, que passou por um grande processo de descaracterização de seu assentamento de origem em nome da modernização a partir da reforma urbana de Pereira Passos³².

Dessa forma, apesar do cenário de abandono, a arquitetura e o urbanismo colonial de São Luís foram mantidos em grande parcela com suas características originais, principalmente nos primeiros núcleos. A figura 14 ilustra a expansão territorial desde 1640, com o traçado

³² A Reforma Pereira Passos teve o objetivo de “europeizar” o centro da cidade do Rio de Janeiro aos moldes do que aconteceu em Paris, sob o barão Georges-Eugène Haussmann no século XIX.

original continuado pelo plano de Frias de Mesquita, passando por 1844, quando ocorreram as primeiras restaurações e instalação de novos equipamentos urbanos, até 1970, abrangendo toda a área hoje reconhecida como Centro Histórico, após séculos de expansão.

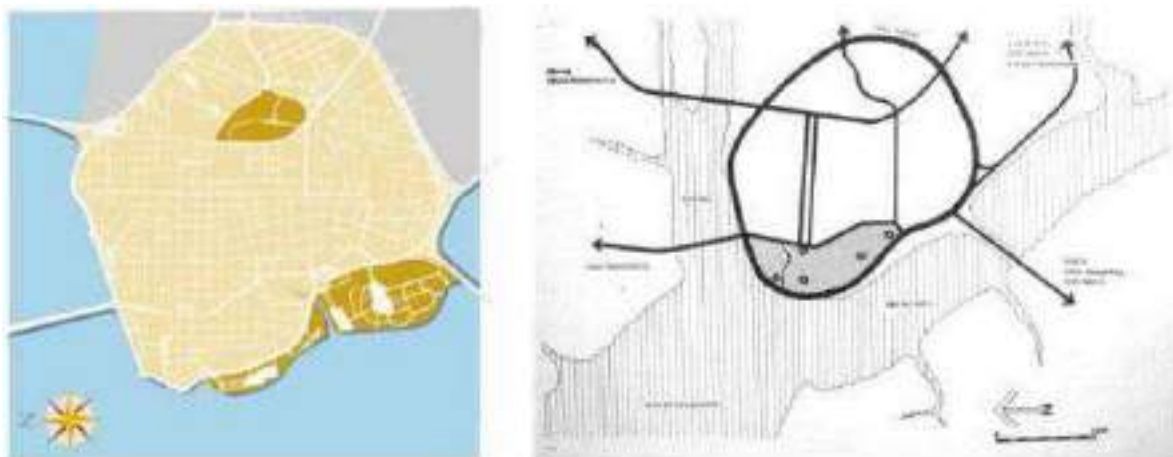
Figura 14 – Mapa de expansão urbana do Centro Histórico de São Luís.



Fonte: Espírito Santo (2006)

A partir de 1969, a construção da ponte Governador José Sarney e da barragem do Rio Bacanga impulsionou a expansão de São Luís para além do Centro Histórico, possibilitando o crescimento em direção ao interior da ilha e originando novas centralidades, como São Francisco e Olho d'Água. Intervenções como os aterros do Anel Rodoviário (1972-1979) e do Bacanga (1986-1989) consolidaram esse processo, criando infraestrutura para mobilidade, comércio e lazer, enquanto contornavam a área central e redefiniram a ocupação urbana da capital maranhense (figura 15).

Figura 15 – Mapas esquemáticos mostrando o Anel Rodoviário e as saídas do Centro Histórico para as várias áreas de expansão urbana.



Fonte: Andrés (2012).

A partir do final do século XX, as novas ocupações foram influenciadas pelo primeiro Plano Diretor do município, datado de 1975. Que favoreceu a expansão fragmentada, a segregação socioespacial da cidade e marcou o início do abandono sistemático da velha cidade, com a transferência das elites econômicas para as áreas litorâneas. Para Burnett (2007, p. 5) “a degradação física da área central atinge seu ponto de ruptura com a aprovação do Plano Diretor de 1992”, a atualização do instrumento urbanístico incentiva ainda mais o afastamento dos moradores de alta e média renda da área central através de políticas de modernização urbana, como o aumento do gabarito de edificações próximas às praias e a criação de novos polos comerciais e residenciais.

Quanto à mobilidade urbana no Centro – e não só nele –, foi sendo estruturada de forma macro, sem que o caminhar e outros modais ativos fossem considerados pelo poder público como aspectos relevantes para o planejamento da cidade. O abandono, por parte dos governos e das elite, que dominou a área naquele período, contribuiu para a precarização dos princípios para uma cidade caminhável, fundamentados na atratividade, funcionalidade, segurança e conforto – ideados por Pozueta, Daudén e Schettino (2009) e Speck (2016), desenvolvidos no capítulo anterior –, uma vez que a infraestrutura urbana permaneceu frágil, com calçadas deterioradas, edifícios subutilizados e espaços públicos pouco acolhedores.

No entanto, paralelamente, aproximando-se do último quartel do século XX, o Centro Histórico começou a ser objeto de atenção por parte de estudiosos e observadores que reconheciam o valor do acervo cultural e seu rico patrimônio arquitetônico e urbanístico. E esse é o ponto de partida para seu contraditório processo de patrimonialização, marcado por iniciativas que, ao mesmo tempo em que buscavam a conservação material, nem sempre consideravam os usos e dinâmicas sociais dos sujeitos que o habitam. A partir daí, uma série

de projetos de intervenção urbana foi implementada, cada qual com enfoques, metodologias e resultados distintos, refletindo tensões entre preservação, revitalização econômica e direito à cidade. Esses desdobramentos serão descritos com maior detalhamento nos tópicos seguintes.

2.2 Patrimonialização e preservação do CHSL: um processo contraditório

Ainda que situado no recorte temporal do final do século XX, o processo descrito no parágrafo anterior requer um enfoque mais detalhado, pois marca o início de uma nova lógica de produção do espaço no Centro Histórico de São Luís. Pois, como reflexo das movimentações de reconhecimento do valor patrimonial do Centro, o Governo do Estado solicitou à UNESCO o apoio de um especialista para desenvolver um projeto de conservação, formalizando a entrada de novos agentes e diretrizes na gestão urbana local.

O arquiteto francês Michel Parent, foi então designado para a tarefa, elaborando diretrizes para a preservação do patrimônio, que, no entanto, não foram implementadas. Em 1973, o arquiteto português Viana de Lima desenvolveu um plano detalhado com intervenções significativas, como aterros e remoção de elementos poluidores da paisagem urbana, mas a falta de participação comunitária e de estrutura para implementação comprometeu a efetividade das ações propostas (Maranhão, 1997; Lopes, 2008; Andrés, 2012).

Dessa forma, o trabalho de Lima, assim como o de Parent, não foi colocado em prática, contribuindo para o agravamento da deterioração de elementos importantes do conjunto arquitetônico local. Contudo, apesar de não produzirem efeitos imediatos, os projetos desses arquitetos ajudaram os governos Federal e Estadual a tomarem consciência da dimensão urbana do patrimônio maranhense. Em reconhecimento à sua importância, foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1974, tornando-se protegido por legislações federais, estaduais e municipais³³. No âmbito estadual, Andrés (1998, p. 56), aponta que:

Fruto das manifestações de vários segmentos da comunidade ludovicense e da imprensa em geral, e havendo, coincidentemente a presença de vários profissionais que estavam estudando, desde 1977, essas questões, o Governo João Castelo, iniciado em março de 1979, inclui entre as prioridades do Plano Estadual a preservação do Centro Histórico de São Luís. Para isso, organizou uma equipe técnica, inicialmente sob coordenação da SEPLAN-Secretaria de Planejamento [...] para sistematizar e elaborar as pesquisas, estudos, projetos, promover a divulgação dos trabalhos e a articulação junto à comunidade, aos diversos níveis de governo e segmentos organizados, preparar e acompanhar propostas de financiamento e captação de recursos financeiros e supervisionar a execução de obras para a revitalização e preservação do Centro Histórico de São Luís.

³³ No ano de 1974 o Governo Federal tombou 60 hectares do Centro Histórico de São Luís através do IPHAN; No ano de 1986, uma ampla área do local (190 hectares) foi tombada novamente, desta vez pelo Governo do Estado do Maranhão (Maranhão, 1997).

Já em 1978, o arquiteto norte-americano John Gisiger foi contratado pela SEPLAN para estudar o Centro Histórico, abordando a conservação patrimonial, o turismo e o urbanismo. Ele trabalhou de forma isolada e produziu um plano com soluções que, de acordo com Andrés (2012, p. 72), tratava de questões atuais como a “circulação de veículos e de pedestres” e as “redes de utilidades públicas” com melhorias na infraestrutura urbana. Apesar da qualidade técnica e do diagnóstico detalhado, o projeto enfrentou limitações, como uma estrutura de implementação eficaz, e novamente, a falta de participação comunitária.

As ideias de Gisiger representam as primeiras concepções em favor da conservação da malha urbana do CH, que havia sofrido intervenções modernizadoras entre as décadas de 1940 e 1970. Sua proposta, ao contemplar o ordenamento da circulação de veículos e pedestres, revela uma tentativa inicial de conciliar a ordem funcional da cidade com a preservação do traçado original e a mobilidade a pé. Essa preocupação em reorganizar o fluxo urbano e aprimorar as redes de infraestrutura marca uma transição importante, sinalizando o início de uma atenção à urbanidade do local e aos primeiros indícios de consideração pelo ato de caminhar. No entanto, a ausência de engajamento direto da comunidade revela uma limitação fundamental, comprometendo o atendimento à função social da cidade.

Em 1979, Gisiger intitulou seu projeto como Renovação Urbana da Praia Grande. Embora o termo "renovação" tenha preocupado especialistas inicialmente, pelo risco associado a intervenções modernizadoras, a proposta atraiu a atenção do IPHAN e de Aloísio Magalhães³⁴, então diretor do instituto, que, ao identificar seu potencial, recomendou ao governador João Castelo a organização de um encontro para discutir a iniciativa. Em outubro do mesmo ano, ocorreu a 1ª Convenção da Praia Grande, reunindo 32 especialistas de diversas áreas e instituições. O evento resultou no compromisso do governo em desenvolver um programa de preservação do Centro Histórico, dando início a novas etapas de negociação e implementação (Andrés, 2012).

No mesmo ano, o Decreto Estadual nº 7.435, de 16 de novembro de 1979, criou o Grupo de Trabalho e uma Comissão de Coordenação, com representantes da administração pública e da comunidade local, para implementar o programa de preservação. Tomando como principal referência o trabalho de Gisiger, esse programa se tornou o Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís (PPRCHSL), cujo objetivo era “restaurar e preservar o patrimônio arquitetônico e o meio ambiente urbano do Centro Histórico,

³⁴ Aloísio Magalhães (1927-1982) foi um renomado designer gráfico, artista plástico e gestor cultural brasileiro. Pioneiro no design gráfico no Brasil, dirigiu o IPHAN, contribuindo significativamente para a preservação do patrimônio cultural.

reintegrando-o na dinâmica social e econômica da cidade, colocando-o em condições que permitam a manutenção de seu uso residencial” (Maranhão, 1997, p. 25).

Através de uma das etapas do PPRCHSL – a ser descrito de forma mais ampliada na próxima seção deste trabalho –, em 1997, a UNESCO incluiu o Centro Histórico de São Luís como Patrimônio Mundial da Humanidade devido ao seu acervo arquitetônico luso-brasileiro, reforçando a necessidade de sua preservação e valorização contínuas. O título colocou a cidade em um espaço de maior visibilidade, mas, de certa forma, intensificou um modelo de patrimonialização cultural e material que, na perspectiva, de Paes e Sotratti (2017) converte a marca distintiva do espaço forjado pela história em um valor a ser consumido no mercado cultural. Assim, a patrimonialização passou a incorporar a lógica de mercantilização, em que a memória histórica é abstraída e ressignificada para atender às demandas econômicas.

De acordo com Vasconcelos P. Jr (2015), o reconhecimento de São Luís como Patrimônio da Humanidade gerou impactos perceptíveis em três diferentes âmbitos: político, sociocultural e da cidade. Para o autor, no contexto político o título foi amplamente instrumentalizado pelo governo de Roseana Sarney – que estava no poder durante essa etapa –, como uma conquista pessoal. A mídia, sob controle da família Sarney, reforçou essa narrativa, utilizando o reconhecimento para consolidar sua influência política e ampliar o apoio popular. Dessa forma, a conquista não apenas facilitou a captação de recursos financeiros para projetos no Centro Histórico, mas também se tornou um instrumento estratégico para a reeleição da governadora, sendo amplamente explorada como propaganda política.

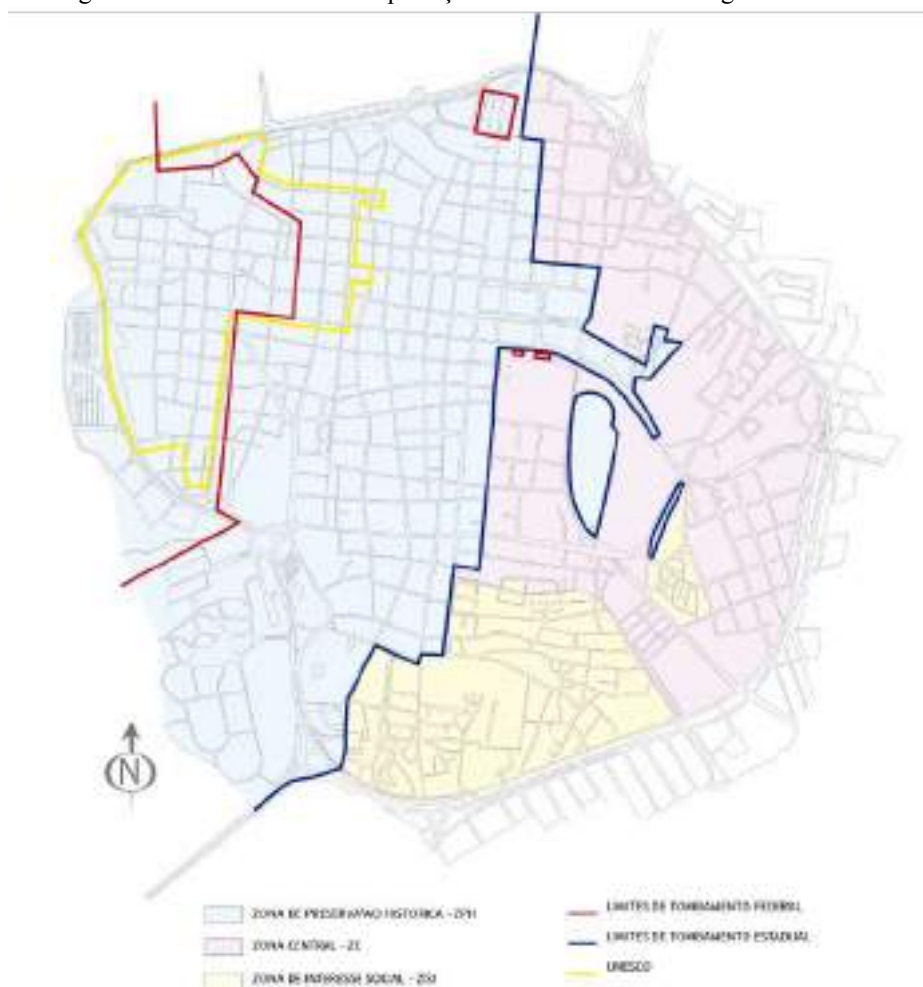
Na esfera sociocultural, o título aumentou o sentido de orgulho e pertencimento da população local pelo patrimônio histórico, apesar de poucos entenderem seu significado. Parte dessa falta de conhecimento é resultado do pouco envolvimento popular. Outrossim, de imediato, privilegiaram festividades locais para desviar a atenção dos reais problemas urbanos e sociais, em um cenário que continuamente evidenciava o feito da administração estadual. Já no campo da cidade, a patrimonialização inseriu São Luís na lógica do turismo globalizado, promovendo a valorização imobiliária e a criação de infraestrutura voltada para visitantes (Vasconcelos P. Jr, 2015).

Desse modo, as relações sociais e a dinâmica cotidiana no Centro Histórico, especialmente na área inscrita como Patrimônio Mundial, passaram por transformações estruturais impulsionadas pela lógica do capital. A valorização econômica do espaço, atrelada à sua mercantilização para o turismo, impôs uma nova lógica de uso e ocupação, na qual os interesses do mercado sobrepujaram-se às necessidades da população local. Nesse processo,

os moradores de baixa renda foram progressivamente deslocados, não apenas por pressões diretas, como o aumento dos custos de vida e da moradia, mas também pela descaracterização do espaço enquanto território de reprodução da vida social, com escassez de serviços básicos, convertendo-o em um cenário de consumo voltado à lógica do turismo e do capital imobiliário.

Atualmente, o Centro Histórico abriga um dos maiores conjuntos de arquitetura civil urbana portuguesa dos séculos XVIII e XIX na América, abrangendo 270 hectares, com cerca de 400 quadras e 5.500 edificações. A área continua sendo um ponto central, conectado às principais avenidas que levam às áreas de expansão urbana. Na figura 16 podem ser observadas as áreas de tombamento a nível federal e estadual, assim como a área listada como Patrimônio Mundial da Humanidade.

Figura 16 – Zonas e limites de proteção cultural no centro antigo de São Luís.



Fonte: Lopes (2008, p. 46).

Esses primeiros esforços de preservação e revitalização do Centro Histórico de São Luís lançaram as bases para uma série de iniciativas que viriam a seguir. Ao longo das décadas posteriores, diferentes programas foram criados com o objetivo de consolidar e

ampliar as ações de proteção do patrimônio arquitetônico e urbanístico da cidade. Entre eles, além do PPRCHSL, estão: o Programa de Reabilitação de Sítios Históricos (PRSH), o PAC Cidades Históricas (PAC-CH), o Programa Municipal de Revitalização do Centro Histórico (PRCHSL/PROCIDADES-BID) e, mais recentemente, o Programa Nosso Centro (PNC).

Cada um desses projetos buscou a recuperação física e social do Centro com princípios distintos. Começa-se perceber intervenções que refletem na qualidade dos espaços para caminhar desde a primeira etapa do PPRCHSL, e durante a implementação desse programa há momentos de grande importância para a temática, com requalificação de ruas, criação de praças em terrenos subutilizados e inclusão de equipamentos culturais, que em conjunto, reverberam em melhorias à atratividade da área.

Esses atributos se repetem em programas como o PRCHSL/PROCIDADES-BID e o PAC-CH, com melhorias relevantes à caminhabilidade e à ambiência do Centro, o primeiro, principalmente à área tombada e nível federal. No entanto, grande parte das intervenções seguiram um viés mercadológico e higienizador, em que a reabilitação dos espaços físicos não se traduz necessariamente na permanência da população historicamente vinculada ao território. A busca por transformar o patrimônio em ativo econômico impulsionou o deslocamento daqueles que não se encaixam na lógica do consumo turístico.

No tópico seguinte, a discussão sobre os programas de requalificação implantados no Centro Histórico de São Luís é aprofundada, detalhando suas principais ações e estratégias. A intenção é, além de descrever as intervenções realizadas, refletir sobre como essas iniciativas se relacionam – ou se distanciam – dos princípios da caminhabilidade, conforme estudados no capítulo teórico-metodológico. Com isso, busca-se compreender em que medida tais programas contribuíram para a promoção de uma mobilidade a pé mais democrática e para a valorização da experiência do caminhar no ambiente construído.

2.3 Um panorama dos projetos de intervenção urbana no CHSL e suas contribuições à caminhabilidade

2.3.1 Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís

O processo de elaboração do PPRCHSL, iniciado em 1979, foi concluído em 1982. O programa implementou 11 subprogramas ao longo de sua existência para apoiar diversas políticas. Entre eles estavam: “Promoção Social e Habitação”, “Restauração do Patrimônio Artístico e Arquitetônico”, “Recuperação da Infraestrutura e Serviços Públicos”, “Prédios Públicos no Centro Histórico”, “Incentivo às Atividades de Turismo Cultural”, “Revitalização

das Atividades Portuárias”, “Recuperação do Patrimônio Ambiental Urbano”, “Recuperação da Arquitetura Industrial”, além dos subprogramas de “Gerenciamento, Planejamento e Administração”, “Pesquisa e Documentação”, e, “Editoração e Divulgação”.

Embora o PPRCHSL não tenha incluído subprogramas especificamente voltados para a caminhabilidade, algumas ações implementadas por meio de seus subprogramas tiveram um impacto significativo na melhoria da qualidade do caminhar na área. O programa foi implementado em sete etapas, cada uma correspondendo a um período governamental de quatro anos, ocorrido entre os anos de 1979 e 2010. É dividido dessa forma entre os teóricos, pois, as mudanças mais significativas nas atividades do programa ocorriam a cada nova administração pública, representando “momentos de fragilidade na gestão, tendo em vista as possibilidades de descontinuidade e quebra no andamento nos programas do governo” (Andrés 2012, p. 84). Em relação à experiência do caminhar, as etapas que mais favoreceram, foram as etapas 1, 3, 5 e 6, por promoverem melhorias que refletiram diretamente na mobilidade, segurança e no dinamismo do espaço urbano.

A primeira etapa foi realizada entre 1979 e 1983³⁵, exigiu a definição de um ponto de partida devido à vasta extensão do CH. O bairro da Praia Grande foi escolhido como área piloto, dada a grande concentração de importantes conjuntos arquitetônicos e o estado avançado de degradação em que se encontravam – como já mostrado no tópico anterior. O espaço, antes funcional à lógica mercantil colonial, experimentava o desgaste do tempo e a desvalorização imposta pelo ciclo do capital, transformando-se em um território de precarização.

Nessa etapa, foram realizadas obras na Feira da Praia Grande (Casa das Tulhas), no Albergue do VOS, no Beco da Prensa e na Praça da Praia Grande, entre outras intervenções urbanísticas. A obra na Feira da Praia Grande foi a primeira intervenção e um marco importante para o Centro Histórico, pois não apenas restaurou um edifício, mas reconfigurou o espaço vivido, alterando os circuitos de sociabilidade e trabalho. Devolvida aos feirantes em apenas seis meses, a obra foi reconhecida como um “caso raro em recuperação do patrimônio histórico que tenha contado efetivamente com a participação da comunidade em todos os momentos” (Andrés, 2012, p. 90).

Na época, ela foi um importante marco à paisagem urbana do local, pois se tornou um importante polo de encontro, convivência e comércio, influenciando a ambiência de seu

³⁵ Existem divergências teóricas quanto à periodização das etapas, no entanto, neste trabalho será adotada a linha do tempo proposta por Andrés (2012) – nas seis primeiras – somada à de Silva (2016) que reconhece uma sétima etapa.

entorno. O Beco da Prensa, por sua vez, teve sua pavimentação restaurada, melhorias na iluminação e a instalação de um fradinho para restringir a passagem de carros, tornando-se uma rua para pedestres (figura 17). Intervenções como estas, embora pontuais, demonstram, no período em que foram executadas, o potencial de ações planejadas para transformar a dinâmica do ambiente urbano, buscando uma ressignificação dos espaços e incentivando a circulação a pé como prática cotidiana. No entanto, no caso do Beco da Prensa, a falta de manutenção e a descontinuidade de políticas públicas voltadas à preservação e à mobilidade com foco no pedestre comprometeram sua permanência e uso qualificado – tal enfoque será retomado durante a pesquisa de campo.

Figura 17 – Imagens do “Beco da Prensa” emitidas de cartões fotográficos nos anos de (a) 1966, (b) 1980 e (c) 2010.



Fonte: Oliveira (2010).

Durante a segunda etapa, entre 1983 e 1987, durante a administração de Luis Rocha, o Governo Estadual direcionou suas ações prioritariamente para programas voltados ao interior do estado, delegando à Prefeitura Municipal a responsabilidade pelas obras na capital. Como resultado, os investimentos na área central foram reduzidos, o que agravou a conservação do patrimônio. Contudo, o momento foi importante para a elaboração de estudos, pesquisas e projetos técnicos fundamentais para o programa de requalificação (Andrés, 2012).

Entre 1987 e 1991, ocorreu a terceira etapa do PPRCHSL, conhecida como Projeto Reviver. Aproveitando a oportunidade de participar do seminário para a elaboração do Plano de Governo, o Grupo de Trabalho do programa apresentou dois desenhos em perspectiva do bairro da Praia Grande, ilustrando cenários hipotéticos: um evidenciava as consequências do abandono do patrimônio, enquanto o outro retratava a área após a recuperação. Esse contraste reativou o interesse político em continuar as obras do programa, levando o gestor da época, Epitácio Cafeteira, a demonstrar interesse em conhecer a proposta mais a fundo (figura 18) (Andrés, 2012).

Figura 18 – Perspectivas elaboradas para mostrar as consequências do abandono (esquerda) e os possíveis benefícios gerados após a recuperação (direita).



Fonte: Andrés (2012).

Nessa fase “foram beneficiados 107.000m² de área urbana tombada pelo Patrimônio Histórico Nacional, abrangendo 15 quadras e 200 edificações” (Andrés, 2012, p. 100). As intervenções contribuíram principalmente para a recuperação da paisagem urbana, e incluíram a instalação de redes subterrâneas de energia e telefonia, remoção de postes de concreto e cabos, nova iluminação com postes de ferro fundido, construção de praças e jardins, ampliação de calçadas, restauração de becos e escadarias, pavimentação com paralelepípedos, criação de vias para pedestres e estacionamentos periféricos, além da instalação de hidrantes. Um dos feitos principais desta etapa foi a requalificação da Praça do Comércio, o projeto foi tão relevante para a área que até hoje a área é conhecida como “Reviver”.

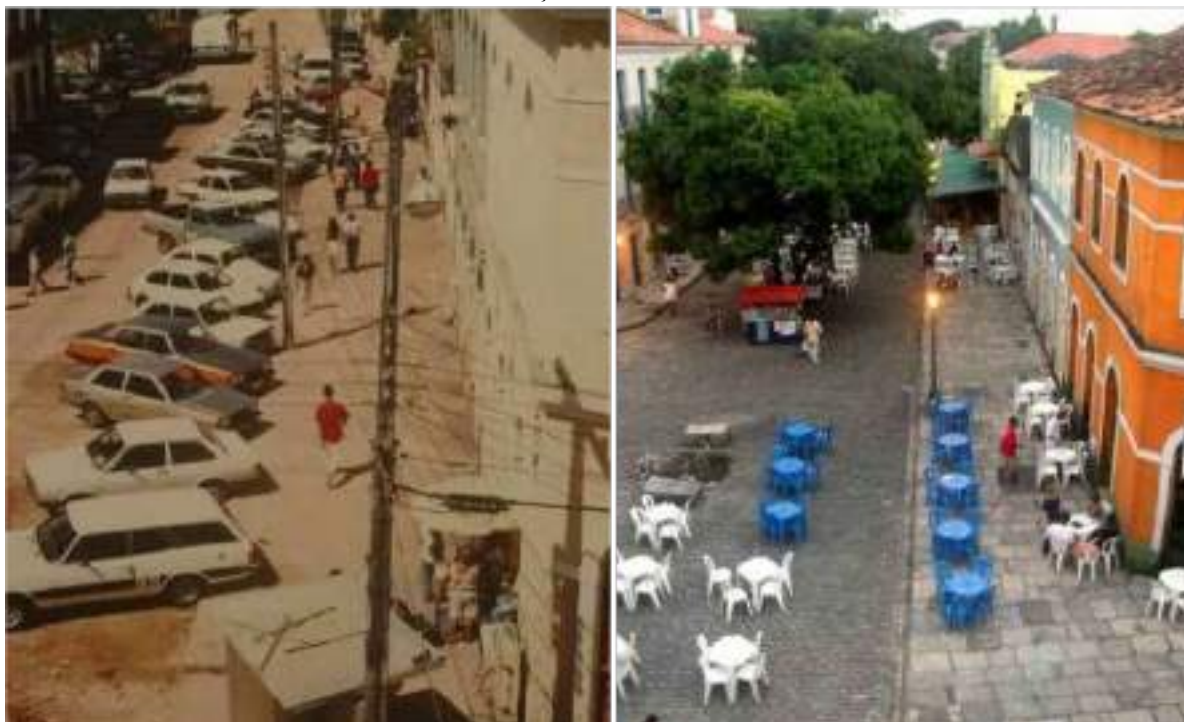
As imagens presentes nas figuras 19 e 20 ilustram a transformação significativa da área da Praça do Comércio, evidenciando a retirada dos veículos pesados e a reconfiguração do espaço para priorizar o pedestre. As fotos anteriores às intervenções mostram ruas congestionadas por veículos automotores e repletas de postes e fios da rede elétrica e comunicação, enquanto as posteriores destacam a reorganização do espaço urbano com uma circulação mais irrestrita e acolhedora para as pessoas.

Figura 19 – Cenário (a) da Praça do Comércio, na Rua da Estrela, antes (esquerda) e depois (direita) das intervenções do PPRCHSL.



Fonte: Andrés (2012).

Figura 20 – Cenário (b) da Praça do Comércio, na Rua da Estrela, antes (esquerda) e depois (direita) das intervenções do PPRCHSL.



Fonte: Andrés (2012).

A Rua da Estrela, em que se localizam essas imagens acima, por exemplo, teve esse trecho transformado em área exclusiva para pedestres, foi beneficiada com nova iluminação, arborização e calçadas alargadas, fortalecendo o caráter histórico e a possibilidade de criar ambiências favoráveis às pessoas. A decisão de fechar essa área para veículos e criar estacionamentos periféricos foi fundamental não apenas para a segurança e conforto dos pedestres, mas também para a preservação do patrimônio histórico. A intervenção reflete uma mudança de paradigma ao transformar a função do CH de São Luís, onde a lógica do automobilismo cede espaço ao uso coletivo, aumentando a atratividade para turistas e visitantes.

Além das intervenções já mencionadas, o projeto incluiu a construção da escadaria da Rua Humberto de Campos³⁶ (figura 21), a reforma do Convento das Mercês, da Fábrica Cânhamo, do Centro de Criatividade Odylo Costa Filho e do Museu de Artes Visuais. O investimento nessa fase foi de aproximadamente 60 milhões de reais e ajudou, principalmente, a tornar o Centro Histórico, pouco a pouco, segundo Andrés (2012, p. 109), em “um ponto de visitação obrigatório para os próprios cidadãos ludovicenses”.

³⁶ Também era conhecida como Ladeira do Comércio.

Figura 21 – Imagens da “Ladeira do Comércio/Rua Humberto de Campos” emitidas de cartões fotográficos nos anos de (a) 1982, (b) 1988 e (c) 1989.



Fonte: Oliveira (2010).

Tendo em vista as intervenções realizadas durante essa etapa, é possível observar uma influência direta na caminhabilidade no bairro da Praia Grande na época. A ampliação de calçadas, a criação de áreas exclusivas para pedestres e a instalação de elementos de mobiliário urbano, somadas à requalificação de espaços históricos e à reorganização do fluxo veicular, oferecem maior conforto e segurança aos pedestres – dentro de aspectos conceituais como os oferecidos por Pozueta, Daudén e Schettino (2009) e Speck (2016), além de aumentar o potencial turístico desta área do Centro Histórico. Todavia, é necessário lembrar e considerar que tais transformações nem sempre atenderam às demandas dos antigos moradores e trabalhadores locais, evidenciando um processo em que a estetização da cidade antiga não se traduziu em melhorias concretas para todos os segmentos sociais.

A quarta etapa, ocorrida entre 1991 e 1995, sob a administração de Edison Lobão, deu continuidade às obras de restauração do PPRCHSL. As principais intervenções incluíram a restauração do Teatro Arthur Azevedo, da Fábrica do Rio Anil, do Mercado do Peixe do Portinho e a implementação do Projeto Piloto de Habitação. Andrés (2012) aponta que, este último, previsto desde o início, como parte do Subprograma de Promoção Social e Habitação do Centro Histórico (SPSH), só a partir dessa etapa começou a ser colocado em prática, adaptando uma ruína de sobrado para abrigar 10 famílias selecionadas entre trabalhadores e antigos moradores.

Vasconcelos P. Jr. (2015, p. 296), defende que a verdadeira motivação nesse momento foi “transformar o lugar da memória em um lugar turístico e fazer dele o símbolo da cidade”. Essa transformação se insere em um processo dialético de disputa pelo espaço urbano, no qual a cidade deixa de ser apenas vivida para ser também exibida. Ao desmaterializar a imagem coletiva e convertê-la em uma imagem turística passa a atender mais aos imperativos de visibilidade e consumo do que às necessidades concretas dos sujeitos que até a pouco tempo

habitavam, apresentando uma reconfiguração dos sentidos de pertencimento e uso do ambiente construído.

Em relação ao Projeto Piloto de Habitação, o autor o considera um excelente projeto do ponto de vista social, embora acredite que ele também serviu a um propósito velado: reduzir a presença dos cortiços na área, que eram vistos como elementos que tornavam o ambiente urbano pouco atrativo para o turismo. Cardoso (2012) aponta que muitos consideram o projeto um fracasso, devido a uma série de fatores que comprometeram tanto seus objetivos iniciais quanto sua sustentabilidade no decorrer do tempo. E complementa que:

Tendo em vista os objetivos do SPSH de preservação de edifícios e de garantia do uso habitacional e as ações realizadas por tal Subprograma, percebe-se que a habitação não é apresentada como uma estratégia de preservação do patrimônio, mas como uma política habitacional que poderia ser aplicada em qualquer área já consolidada da cidade. A questão habitacional é vista como uma oportunidade de conjugar a diminuição do déficit de moradia com a preservação do acervo arquitetônico existente, de forma pontual. O Projeto Piloto de Habitação não deu certo devido a diversos fatores que comprometeram seus objetivos e sua sustentabilidade a longo prazo. Primeiramente, houve uma avaliação negativa pelos gestores quanto aos resultados, evidenciada pela mudança de diretrizes após o ano 2000. A má conservação dos imóveis e as condições de vida precárias da população de baixa renda que passou a habitar os edifícios indicam a falta de suporte adequado para a manutenção do projeto. Além disso, a ausência de ações prévias de pesquisa e relacionamento com os futuros moradores, aliada à carência de um acompanhamento contínuo de pós-ocupação, contribuiu para o insucesso (Cardoso, 2012, p. 61).

Na tentativa de “embeleazar” a área para promover o turismo, surgiram tensões com princípios fundamentais do urbanismo, como a diversidade social, a vitalidade urbana e a presença de usos mistos. A negligência em relação à participação popular e às reais necessidades da população, aliada à falta de suporte para a manutenção dos imóveis e à ausência de um planejamento integrado, resultou em espaços degradados e pouco acolhedores. Esses resultados não apenas limitaram o usufruto do direito à cidade pelos moradores, mas também, no que diz respeito à caminhabilidade, comprometeram a experiência urbana ao tornar o ambiente urbano menos acessível, seguro e convidativo para o pedestre.

A quinta etapa, que durou oito anos (1995-2002), foi a mais longa, devido à reeleição da então governadora Roseana Sarney, e também a de maior investimento³⁷. Pela primeira vez as obras obtiveram financiamentos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), através do Programa de Desenvolvimento Turístico do Nordeste (PRODETUR)³⁸. Foi nesse período, entre os anos de 1995 e 1996, que a equipe do Programa começou a trabalhar no

³⁷ Durante esse período foram investidos 165 milhões de reais, advindos do PROTEDUR/BID e do Tesouro Estadual (Vasconcelos P. Jr, 2015).

³⁸ Foi um programa do Governo Federal voltado para o desenvolvimento do turismo no Nordeste, com o objetivo principal de alocar recursos para a melhoria das infraestruturas turísticas.

dossiê apresentado à UNESCO, para a inclusão de São Luís na lista do Patrimônio Mundial, o que foi oficialmente alcançado em 1997, com base nos critérios de conservação estabelecidos pela organização.

Entre as principais ações realizadas estão a instalação de novas redes subterrâneas de energia elétrica e telefonia, melhorias no sistema de abastecimento de água, coleta de esgotos, drenagem, e pavimentação de ruas e calçadas - que favoreceu a circulação a pé, tornando os percursos mais confortáveis e contínuos. O projeto também incluiu a restauração do Cais da Praia Grande, a urbanização do canal do Portinho, a criação da Estação de Tratamento de Esgotos do Rio Bacanga, além da restauração de diversas edificações.

Instituições educacionais e culturais, como a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão e o Teatro João do Vale, e projetos de habitação também foram implementados. Outra importante realização para a paisagem urbana e o fortalecimento da experiência de caminhar no local foi a criação de espaços de convivência comunitária, que substituiu terrenos, em sua maioria subutilizados, por equipamentos urbanos, como a Praça Nauro Machado, Praça da Seresta, Praça da Praia Grande, entre outros (figuras 22 e 23).

Figura 22 – Antes (esquerda, década de 1970) e depois (direita, 2024) da Praça Nauro Machado.



Fonte: Oliveira (2012); Acervo pessoal (2024).

Figura 23 – Antes (esquerda) e depois (direita) da Praça da Seresta.



Fonte: Andrés (2012).

Essas praças consolidaram-se como espaços centrais de convivência, promovendo interações sociais e valorizando as manifestações culturais do bairro da Praia Grande. Além de contribuírem para a reapropriação do ambiente urbano, tornaram-se elementos essenciais na preservação da memória e identidade local. Sua requalificação ampliou a atratividade da localidade, tanto para moradores quanto para visitantes, reforçando a importância do espaço público como um local de encontros e experiências.

Na sexta etapa do projeto, realizada entre 2002 e 2006, foram concluídos quatro imóveis do projeto de habitação da etapa anterior, que se tornaram moradia para funcionários públicos que trabalhavam na área, foram entregues mais de 23 apartamentos e 15 lojas nos pavimentos térreos. Novas escolas também foram inauguradas, aumentando o potencial de vitalidade da área central. Também nessa fase, “a Prefeitura Municipal de São Luís ampliou seus compromissos no processo de reabilitação da área, que até então vinha sendo liderado pelo Estado” (Andrés, 2012, p. 136). Entre as obras realizadas pelo poder Municipal estão: a nova Praça Maria Aragão, a restauração das praças Gonçalves Dias e Benedito Leite e da esplanada da Av. Pedro II.

A participação mais intensiva da Prefeitura Municipal é contínua na sétima etapa, iniciada em 2006 e se estendendo até 2010. Ela é marcada pela “continuidade das ações oriundas da etapa anterior em razão das exigências e procedimentos técnicos para o financiamento obtido através do PRODETUR” (Silva, 2016, p. 281), pela finalização da segunda fase do PRODETUR e pela publicação do inventário do Centro Histórico de São Luís.

O inventário do Centro Histórico, elaborado na última fase, demonstrou um grande número de imóveis com problemas em sua estrutura física. O estudo foi relevante para documentar que, mesmo “depois de quatro décadas do tombamento federal e sucessivas etapas de revitalização, ainda permanece o problema de conservação de bens do conjunto arquitetônico” (Silva, 2016, p. 281). Portanto, embora o Programa tenha alcançado resultados

significativos a curto prazo, como tirar o Centro do estado de ruína e atrair o turismo, esses avanços foram temporários.

As principais realizações do PPRCHSL, assim como suas influências mais expressivas à caminhabilidade da área podem ser consultadas, por etapas, no quadro 2.

Quadro 2 – Etapas realizadas no PPRCHSL (1979-2010) e suas principais influências à caminhabilidade.

ETAPA	PERÍODO	PRINCIPAIS INFLUÊNCIAS À CAMINHABILIDADE
1ª Etapa - Projeto Praia Grande	1979-1983	- Criação de polos de encontro e convivência (como a Casa das Tulhas e a Praça da Praia Grande), permitindo maior circulação espontânea; - Reativação dos circuitos de sociabilidade e trabalho, especialmente na Casa da Tulhas; - Manutenção de usos tradicionais, como o comércio local, associando a experiência do caminhar à memória e à identidade do lugar; - Espaços com valor histórico e arquitetônico restaurados, gerando estímulo visual e engajamento cultural no trajeto do pedestre, ainda que de modo fragmentado; - Melhoria da iluminação pública e restrição de tráfego de veículos com instalação de fradinhos no Beco da Prensa; - Melhorias nas pavimentações de trechos degradados, diminuindo riscos de acidentes e aumentando a estabilidade do piso para quem caminha.
2ª Etapa	1983-1987	- Foco em pesquisas socioeconômicas e outros projetos no interior do Estado.
3ª Etapa - Projeto Reviver	1987-1991	- Redução de obstáculos físicos e visuais com a instalação de redes subterrâneas e remoção de postes/cabos aéreos; - Nova iluminação com postes de ferro fundido, contribuindo para maior visibilidade em períodos noturnos; - Criação de áreas exclusivas para pedestres, como na Rua Portugal, Rua da Feira da Praia Grande e trechos da Rua da Estrela, Rua Djalma Dutra e Rua de Nazaré, reduzindo o conflito entre veículos e pedestres; - Pavimentação com paralelepípedos e restauração de escadarias, reduzindo trechos degradados que apresentavam riscos à integridade física dos transeuntes; - Criação de estacionamentos periféricos - Reestruturação da Praça do Comércio – trecho da Rua da Estrela, em frente à Casa da Tulhas –, com áreas sombreadas e espaços de descanso, contribuindo para pausas no percurso e aumento do conforto térmico. - Requalificação de espaços históricos emblemáticos, como a própria Praça do Comércio, a escadaria da Rua Humberto de Campos, o Convento das Mercês e o Museu de Artes Visuais, criando um percurso mais interessante – mesmo que não contínuo – em questão de referências culturais e patrimoniais. - Promoção do centro como ponto de visitação desejável, ressignificando sua função e estimulando o retorno dos pedestres ao espaço público – no entanto, com foco turístico.
4ª Etapa	1991-1995	- Introduziu e requalificou edificações que auxiliam no uso misto, mas com impactos pontuais e fragmentados.
5ª Etapa	1995-2002	- Ampliação da área de substituição de redes aéreas por redes subterrâneas de energia e telefonia; - Melhorias nos sistemas de drenagem, abastecimento de água e esgoto, prevenindo alagamentos e problemas sanitários, o que contribui para trajetos mais seguros e transitáveis; - Pavimentação de ruas e calçadas, garantindo maior estabilidade e acessibilidade no caminhar; - Criação – em terrenos subutilizados – e requalificação de praças (Nauro Machado, da Seresta, e da Praia Grande), com espaços sombreados e bancos, favorecendo pausas, encontros e descanso durante o percurso, além de espaços para

ETAPA	PERÍODO	PRINCIPAIS INFLUÊNCIAS À CAMINHABILIDADE
		manifestações culturais; - Restauração de edifícios de valor cultural e simbólico, como o Cais da Praia Grande, o Teatro João do Vale e a Faculdade de Arquitetura, que enriquecem o repertório visual e cultural do trajeto; - Integração entre funções culturais, educacionais, institucionais e habitacionais (mas, nesse último, com pequena abrangência). - Reconhecimento internacional como Patrimônio Mundial da UNESCO (1997), que contribuiu para ampliar o prestígio e incentivar políticas de preservação e atração de visitantes – embora atravessado por conflitos de interesses.
6ª Etapa	2002-2006	- Presença ampliada de instituições educacionais, como novas escolas, trouxe maior circulação cotidiana e presença social no espaço urbano; - Criação e reforma de espaços públicos amplos, como, respectivamente a Praça Maria Aragão e a esplanada da Avenida Pedro II; - Restauração de praças de valor simbólico, como a Gonçalves Dias e a Benedito Leite, fortaleceu o apelo histórico e cultural da caminhada.
7ª Etapa	2006-2010	- Foco em continuar as ações da etapa anterior e publicar o inventário das edificações do Centro Histórico de São Luís.

Fonte: Elaborado pelo autor (2025), com base em Andrés (2012) e Silva (2016).

Por fim, podemos considerar que o PPRCHSL desenvolveu projetos importantes para fomentar uma boa caminhabilidade no CHSL, mesmo com a ausência de um subprograma especialmente voltado a essa categoria. Essas iniciativas, ainda que dispersas entre diferentes subprogramas, promoveram melhorias significativas na infraestrutura urbana, na segurança e na atratividade dos espaços públicos, mesmo não obtendo sucesso absoluto e sendo permeada por conflitos de interesses, reforçando o papel do pedestre na produção e apropriação do ambiente urbano. Para Vasconcelos P. Jr (2015, p. 296-297):

[...] apesar dos excessivos esforços para colocar o Centro Histórico de São Luís na rota do turismo nacional e internacional, também foi palco de diversas ações que contribuíram para as questões sociais, como a criação de centros educacionais, programas de interação social, programas culturais, recuperação de diversos casarões, arborização e equipamentos urbanos.

A ampliação de calçadas, a criação de vias exclusivas para pedestres, e a reorganização do fluxo viário, por exemplo, se alinham diretamente aos passos para uma cidade caminhável por Speck (2016) como “pôr o automóvel no seu lugar”. A restauração de praças e becos, por sua vez, aos passos de “proteger o pedestre”, “criar bons espaços” e “plantar árvores”. A requalificação de equipamentos como o Teatro Arthur Azevedo e o Mercado do Peixe contribuiu para a melhoria da funcionalidade urbana, ao introduzir usos mistos e incentivar a permanência cotidiana na área. As diversas obras de infraestrutura – como a instalação de redes subterrâneas de eletricidade, esgoto e drenagem – somadas à

criação de centros culturais e educacionais e à restauração de praças e igrejas, reforçaram o dinamismo e a vitalidade do espaço público.

Tais intervenções ampliaram a atratividade, o conforto e a segurança para os deslocamentos a pé, indicando avanços coerentes com os princípios de Pozueta, Daudén e Schettino (2009) e Speck (2016) e ajudaram a transformar o Centro Histórico de São Luís em um espaço mais acessível e convidativo para o caminhar, contribuindo para o fortalecimento da experiência urbana e da apropriação dos espaços pela população da cidade e visitantes. Nesse sentido, a caminhabilidade da área foi beneficiada em relação ao que existia anteriormente, porém, em espaços e tempos limitados. A falta de uma ampliação nas áreas focais de intervenções, assim como as falhas em manter o Centro vivo em diferentes horários por meio de um uso do solo misto se mostram como uns dos principais problemas locais.

Essas adversidades são afirmadas com a crescente turistificação da área e o processo de gentrificação da população de baixa renda que habitava a área no final do século XX, diante do aumento dos custos habitacionais. Nesse sentido, a falta de sucesso em iniciativas de habitação de interesse social é um dos fracassos do Programa. A ausência de um planejamento integrado que garantisse a permanência da população original comprometeu a vivacidade plena do espaço urbano, evidenciando a necessidade de políticas habitacionais que sustentem a diversidade social na área.

A novo espaço urbano voltado à valorização do patrimônio como ativo econômico, redefiniu as formas de apropriação do espaço, criando um ambiente paradoxal: ao mesmo tempo que promove a apropriação, atrai visitantes, apresenta melhorias na caminhabilidade e na fruição estética, restringe o acesso e desconsidera as necessidades daqueles que historicamente deram vida ao local.

Assim, a ambiência histórica é ressignificada não como um elemento vivo da cultura popular, mas como um simulacro consumível por um público externo, esvaziando o significado histórico e social da experiência cotidiana dos antigos moradores. A imagem do lugar – construída ao longo do tempo por meio das práticas, dos afetos e das relações comunitárias – é substituída por uma narrativa higienizada que atende à lógica do mercado, desarticulando a conexão autêntica entre território e identidade popular.

Por fim, problemas advindos das condições físicas e de uso da área continuam a exigir atenção dos órgãos de gestão do patrimônio já que, mesmo com os investimentos realizados, muitas dificuldades permanecem. Com o uso habitacional em um declínio contínuo que perdura por décadas, a falta de serviços essenciais, e o bairro em um processo especulativo incessante, é essencial resgatar princípios de subprogramas, como habitação e patrimônio

ambiental, e criar novas estratégias para melhorar a experiência urbana no Centro, dinamizando seus usos e possibilidades de apropriação.

2.3.2 Programa de Reabilitação de Sítios Históricos

O Programa de Reabilitação de Sítios Históricos (PRSH) foi uma iniciativa da Caixa Econômica Federal voltada para a recuperação de áreas centrais históricas em cidades brasileiras, com ações em diversas cidades como Salvador, Belém, Recife e Rio de Janeiro. Lançado em São Luís em dezembro de 2000, seu objetivo principal era disponibilizar formas de financiamento ajustadas às particularidades de áreas com valor histórico e cultural. A ideia central era contribuir para a reabilitação dessas áreas, com foco no uso habitacional, além de incluir possibilidades de financiamento para comércio e serviços (Moreira, 2003, p. 7).

Entre 2001 e 2003, diversos estudos de viabilidade técnica e financeira foram realizados por meio de uma cooperação técnica com o governo francês. O propósito era adaptar uma metodologia francesa de reabilitação de imóveis para o uso residencial à realidade brasileira. Essa metodologia buscava promover a ocupação permanente das áreas históricas, evitando que o uso se restringisse a atividades como entretenimento, turismo e comércio. Além disso, o programa visava estimular serviços essenciais para a comunidade, como padarias e supermercados, que poderiam manter a vitalidade dessas áreas (Moreira, 2003).

Em São Luís, dois estudos de viabilidade técnicos, sociais e econômicos foram conduzidos em diferentes áreas do Centro Histórico: um no bairro do Desterro e outro em duas quadras da zona tombada ao nível estadual. Esses estudos incluíram diagnósticos sobre a condição física dos edifícios, o nível de conservação, o tipo de uso, e também envolveram esforços para convencer os proprietários a investir em suas propriedades. Além disso, foi feito o levantamento das necessidades das famílias que residiam nesses imóveis, com o objetivo de propor soluções habitacionais adequadas (Moreira, 2003).

Inicialmente, 15 imóveis foram selecionados para o projeto, que previa tanto o uso comercial quanto residencial. No entanto, devido a impedimentos surgidos ao longo dos estudos, apenas 7 imóveis se mostraram viáveis, sendo eles localizados em: Rua Afonso Pena, nº 378, Beco da Pacotilha, nº 119, Rua do Giz, nº 117, Rua da Palma, nº 360, Rua da Saúde, nº 94, Rua de Nazaré, nº 135 e Largo do Carmo, nº 37. Para cada um desses projetos, foi realizado um levantamento arquitetônico, além de contato com os proprietários e um estudo de demanda habitacional que justificasse sua implementação. A meta era criar 75 novas unidades habitacionais no Centro Histórico de São Luís (Moreira, 2003).

Apesar das expectativas, apenas um imóvel, localizado na Rua Afonso Pena, nº 378, foi efetivamente reabilitado. Entregue em 2008, este projeto resultou em “16 unidades residenciais, viabilizadas através do PAR com o custo médio de R\$23.600,00 por unidade habitacional” (Moreira, 2003, p. 52). Os demais permaneceram como intenções, projetos e estudos que não foram realizados.

Embora o programa tenha sido projetado com a intenção de reabilitar sítios históricos para fins habitacionais e comerciais, a execução limitada e a reabilitação de apenas um imóvel na localidade destacam uma lacuna entre planejamento e prática. Refletindo sobre seus resultados à luz dos princípios de uma cidade caminhável, esses fatores restringiram uma requalificação factual e mais variada em usos no Centro Histórico. Nesse sentido, critérios como o de funcionalidade e caminhada proveitosa, e, atratividade e caminhada interessante (Pozueta; Daudén; Schettino, 2009; Speck, 2016), que dependem diretamente das conexões diretas e áreas movimentadas em diferentes horários a partir da diversidade de usos são contrariadas – afetando, conseqüentemente, a promoção de uma melhor ambiência e mobilidade urbana ativa que favoreça o cotidiano dos pedestres.

O programa acabou não tendo o resultado esperado, e o Centro Histórico se mantém com problemas referentes à habitação. A precariedade do uso residencial continua refletindo o amplo processo de esvaziamento social da área, no qual a reabilitação urbana é conduzida prioritariamente a partir de interesses mercadológicos. Para a experiência de caminhar, isso implica que as áreas propostas no documento permanecem sem usos permanentes, comprometendo a caminhabilidade a partir da ausência de um ambiente urbano pulsante e habitado, onde o caminhar se insere como parte da vivência cotidiana e não apenas como um deslocamento funcional ou turístico.

2.3.3 Programa Municipal de Revitalização do Centro Histórico de São Luís

No período entre 2002 e 2006, especificamente na sexta fase do Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís (PPRCHSL), a administração municipal passou a ter um papel mais relevante nas iniciativas de conservação da área central da cidade, que antes eram conduzidas pelo Governo do Estado. Essa mudança ocorreu com a formação, em 2003, do Núcleo Gestor do Centro Histórico, durante a gestão do então prefeito Tadeu Palácio, que contava com a participação de membros do governo e da comunidade, com o objetivo de aumentar o envolvimento da população. Em 2005, criou-se a Fundação Municipal de Patrimônio Histórico (FUMPH) e, no ano seguinte, elaborou-se o Programa de Revitalização do Centro Histórico de São Luís (PRCHSL).

O PRCHSL desenvolveu planos específicos para os bairros do centro, incluindo a participação ativa da comunidade. O primeiro deles, intitulado Plano de Revitalização do Desterro, lançado em 2005, abrangendo os bairros Desterro, Portinho e Praia Grande, com apoio do Ministério das Cidades e IPHAN, em que identificaram que a principal necessidade local era a habitação. No entanto, problemas na titularidade dos imóveis e atrasos no financiamento externo com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) impediram a conclusão do programa. Até 2011, apenas um projeto habitacional foi finalizado, mas enfrentou críticas pela precariedade das unidades entregues e a falta de acompanhamento adequado após a ocupação (São Luís, 2006 e 2007; Silva, 2019).

Anos depois, em 29 de novembro de 2016, durante a administração de Edivaldo Holanda Jr., a Prefeitura Municipal de São Luís, em parceria com o BID, firmou o contrato de empréstimo nº 2715/OC-BR, PROCIDADES/BRL 1117-São Luís, destinado ao seu novo Programa de Revitalização do Centro Histórico de São Luís (PRCHSL/PROCIDADES-BID). O programa teve um custo total estimado em US\$27.180.000,00, dos quais o BID financiou metade do valor, US\$13.590.000,00, com o restante sendo coberto pela contrapartida local.

O programa municipal tem como objetivo a requalificação do sítio histórico, com foco em reformas e ações socioambientais. O intuito é “contribuir para o desenvolvimento sustentável do local por meio de atividades estratégicas que ativam os processos de revitalização urbana, cultural, socioeconômica e de habitação” (São Luís, 2022, p. 16). A execução é responsabilidade da Prefeitura de São Luís, por meio da Unidade de Gerenciamento do Programa (UGP), vinculada à Secretaria Municipal de Inovação, Sustentabilidade e Projetos Especiais (SEMISPE), com apoio da Fundação Municipal de Patrimônio Histórico (FUMPH).

Para atingir seus objetivos, o PRCHSL/PROCIDADES foi dividido em três componentes: projetos estratégicos, melhorias habitacionais e fortalecimento institucional. Sobrepondo à temática do trabalho, esses componentes tiveram influências diferentes na experiência de caminhar. O primeiro deles, de ‘projetos estratégicos’, foi o de maior expressividade, com diversas intervenções urbanas com impacto positivo à caminhabilidade, inclusive, um projeto de acessibilidade, o Centro Acessível, primeiro projeto voltado à acessibilidade na área de Tombamento Federal, no Praia Grande. Estes componente estão identificados e descritos no quadro 3, a seguir:

Quadro 3 – Identificação dos componentes e principais ações do PRCHSL/PROCIDADES e suas principais influências à caminhabilidade.

Nº	COMPONENTE	PRINCIPAIS AÇÕES	PRINCIPAIS INFLUÊNCIAS À CAMINHABILIDADE
1	Projetos estratégicos	- Requalificação Urbana: Requalificação do Parque do Bom Menino, Praça da Bíblia e entorno, Requalificação da Praça da Saudade, Praça da Misericórdia e entorno, Requalificação do Terminal da avenida Vitorino Freire e entorno, Obras de acessibilidade para área de Tombamento Federal, Reabilitação dos imóveis da rua Portugal nº 251 e 285, Elaboração de estudos e projetos para reabilitação do Complexo de Santo Ângelo; - Requalificação Socioeconômica: Urbanização do ancoradouro da Vila Gorete e Rua dos Veleiros, promovendo lazer e apoio à pesca artesanal; - Requalificação Cultural: Reabilitação do antigo Cine Roxy, transformado no Cine Teatro da Cidade para diversos eventos culturais.	As obras desse componente, com diversas intervenções urbanísticas, criaram e melhoraram espaços de convivência mais atrativos, incentivando a apropriação por parte das pessoas, tanto locais, quanto turistas. O projeto Centro Acessível, focado em intervenções como inclusão de rampas, faixas elevadas e sinalização tátil, visou melhorias no acesso para os pedestres, principalmente, de pessoas com deficiência. No geral, promoveu melhores ambiências em espaços pontuais do Centro e melhor conectividade a pé em um pequeno trecho na área popularmente conhecida como “Reviver”.
2	Melhorias habitacionais	- Diagnóstico de ocupação irregular, imóveis desocupados e deteriorados; - Elaboração de banco de dados georreferenciado (SIG); - Elaboração de minutas para apoio a revisão de legislação referente ao centro; - Acompanhamento de obras de reabilitação em imóveis da Rua do Giz e Rua da Palma, resultando em 22 apartamentos entregues; - Consultoria para trabalho técnico social com famílias beneficiadas.	Em pequena escala, promoveu integração social e melhorou condições habitacionais, impactando positivamente a ocupação e uso nos locais de intervenções.
3	Fortalecimento institucional	- Aquisição de equipamentos, mobiliário e sistemas de informação para SEMOSP, SEMMAM, SETUR, FUMPH, IMPUR, INCID e UFMA; - Capacitação da Unidade Gestora do Programa (UGP) em gestão de projetos com a metodologia PM4R; - Capacitação em governança ambiental e social, consultas públicas e impacto ambiental; - Formação em Master BIM para implementação da metodologia BIM nas políticas urbanas, conforme legislação federal.	Não há contribuições diretas à caminhabilidade nesse componente, porém, ajudou a reforçar a governança, criando uma base de intervenções mais integrada para projetos futuros.

Fonte: Elaborado pelo autor (2025), com base em São Luís (2022).

É possível observar intervenções por todo o perímetro central, em áreas com diferentes níveis de tombamento. Quase metade dos projetos se encontram no perímetro tombado a nível federal e listado como Patrimônio Mundial da Humanidade pela UNESCO. Conforme apresentado no mapa na figura 24, são estes: (5) o projeto de acessibilidade; (6) os casarões de

nº 285 e 251, na Rua Portugal; (7) o Cais Santo Ângelo (Complexo Trapiche Santo Ângelo); os projetos de contrapartida habitacional (8) Rua da Palma, nº 195 e 205, (9) Rua da Palma, nº 415 e (10) Rua do Giz, nº 445; (11) o Cine Teatro Municipal Roxy; e, o (17) Fórum Universitário.

Figura 24 – Localização de projetos e obras realizadas pelo PRCHLS/PROCIDADES.



Fonte: São Luís (2022). Adaptado pelo autor (2025)

Ao todo, essas intervenções somam uma área de 33.100,97m² (São Luís, 2022). Elas influenciam diretamente o cotidiano local nos dias atuais. O projeto, Centro Acessível, por exemplo, abrangeu a Rua Portugal, Rua da Alfândega, Travessa Boa Ventura, no estacionamento em frente à Avenida Beira-Mar (Avenida Vitorino Freire) e na travessia entre o Terminal de Integração de ônibus urbanos do Centro Histórico. Com as obras inauguradas em 2022, pelo então prefeito Eduardo Braide, o projeto implantou rotas acessíveis com baixo impacto ao patrimônio, buscando melhorar a experiência do caminhar de quem utiliza o espaço público. Foram incluídas rampas, travessias elevadas para pedestres, alargamento de

passeios, implantação de bancos e lixeiras. Assim como sinalização em braille, melhoria da iluminação, paisagismo e a retirada de alguns obstáculos (figuras 25 e 26) (São Luís, 2022).

Figura 25 – Obras da iniciativa municipal Centro Acessível, do PRCHSL/PROCIDADES.



Fonte: São Luís (2022).

Figura 26 – Trechos do perímetro de intervenção, mostrando faixas elevadas e pisos táteis.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Essas intervenções transformaram positivamente a paisagem urbana do Centro Histórico de São Luís, ao redesenhar espaços públicos e incorporar elementos que favorecem a segurança e o conforto dos pedestres, como passeios alargados e áreas de descanso e lazer que deixam o percurso mais interessante, nos termos de Speck (2016). Essas melhorias valorizam a caminhabilidade local, no entanto, é fundamental que ações como essas continuem ampliando sua abrangência e garantindo a preservação do patrimônio.

O projeto Centro Acessível (que aparece nas imagens acima), por exemplo, representou um avanço significativo para a experiência do caminhar, mas sua implementação permaneceu restrita a uma pequena área de Tombamento Federal, popularmente conhecida como “Reviver”, sem alcançar outras partes da Praia Grande ou do Centro em geral, que igualmente – ou até em maior nível – carecem de melhorias na mobilidade e acessibilidade. Ademais, a obra do Cais ou Complexo Trapiche Santo Ângelo, iniciada em agosto de 2023 estava prevista para ser entregue à população em fevereiro de 2025, porém, no final do

primeiro semestre de 2025 – quando escrevo este texto –, as obras ainda seguiam em andamento.

Para manter a herança cultural, a sua conservação deve ir além de uma simples apreciação visual ou de mercado, limitada a certos locais. É crucial abranger as diversas pessoas que vivenciam esse ambiente em sua materialidade e historicidade. Apenas dessa forma, será possível preservar o patrimônio cultural, oferecendo uma vivência mais democrática e rica, tanto para residentes quanto para visitantes. Isso garantirá que a história do lugar não perca seus significados sociais e históricos, priorizando uma abordagem que não se limite a um mero espetáculo urbano.

2.3.4 PAC Cidades Históricas

O PAC Cidades Históricas surgiu como uma ramificação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), quando o governo federal brasileiro o estabeleceu em agosto de 2009. Sua meta era seguir o caminho trilhado pelo Programa Monumenta³⁹, buscando proteger o legado histórico e cultural do Brasil, restaurando edifícios, monumentos e zonas urbanas em cidades de valor histórico. Sob a liderança do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), essa ação entre diferentes esferas do governo teve início em 2013, com o propósito de salvaguardar a herança cultural brasileira, fomentar a apreciação da cultura e estimular o progresso econômico e social.

O Manual para Execução de Ações em Edificações de Uso Público do PAC-CH, estabeleceu uma série de orientações para apresentação de propostas, entre elas, referentes a obras em espaços públicos, que as obras de restauro e recuperação da pavimentação de logradouros públicos poderiam incluir:

- (i) embutimento de fiação aérea, inclusive as de telecomunicações, **lógica e infraestrutura para a iluminação urbana e de monumentos e edificações de interesse cultural**; (ii) sinalização para identificação e localização de monumentos, sítios e edificações de interesse cultural; (iii) **mobiliário urbano (bancos, postes, lixeiras, floreiras, dentre outros de propriedade pública)**; (iv) **adaptações para acessibilidade universal** e (v) **arborização das vias ou jardins** (Brasil, 2013, p. 22) [grifo do autor].

Essas medidas, especialmente a arborização e o mobiliário urbano, influenciam diretamente a qualidade das caminhadas ao oferecer sombra, pontos de descanso e segurança, fatores fundamentais para incentivar o caminhar, transformando a experiência sensível e

³⁹ O Programa Monumenta foi uma iniciativa do governo federal brasileiro, coordenada pelo IPHAN e financiada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), lançada em 1999. O objetivo era preservar e restaurar o patrimônio histórico de várias cidades brasileiras, promovendo a recuperação de monumentos e áreas urbanas de relevância cultural.

perceptiva das pessoas com o corpo urbano. A inclusão de adaptações para acessibilidade universal reflete a preocupação em garantir que todos, independentemente de suas condições físicas, possam se deslocar com autonomia, promovendo uma mobilidade urbana mais inclusiva e reafirmando o direito à cidade como elemento central na reprodução social do espaço urbano. Assim, o manual se alinha à ideia de que os espaços públicos devem facilitar a convivência e interação social, resgatando sua função como lugares de encontro e permanência.

A partir do PAC-CH também foi lançado o Caderno de Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos, que objetiva contribuir para incentivar o compromisso das instituições governamentais para a “democratização do espaço urbano, representada pela inclusão de todos em um ambiente seguro, confortável e rico em oportunidades de conhecimento e fruição” (Ribeiro, 2014, p. 7). O caderno apresenta uma série de conceitos, princípios e diretrizes gerais sobre mobilidade e acessibilidade em centros históricos e uma metodologia de elaboração de Planos de Mobilidade e Acessibilidade e busca mobilizar gestores ao desafio de tornar a mobilidade a pé em sítios tombados mais apropriada a todos.

Em agosto de 2013, foi divulgada lista com o resultado das ações selecionadas pelo PAC-CH/2013, somando um total de 425 ações em 44 municípios brasileiros, entre elas, São Luís. Entre as selecionadas, a cidade foi a que recebeu o maior número de ações previstas (46), e o terceiro maior orçamento (133,16 milhões). Entre as ações previstas, 27 tiveram suas obras concluídas, entre elas, obras de grande relevância para a paisagem local como a implantação da Praça das Mercês (construída a partir de compensação ambiental da Vale), a requalificação urbanística da Rua Grande junto ao Complexo Deodoro, a Praça João Lisboa e o Largo do Carmo. O quadro 4 apresenta os projetos e sua situação atual.

Quadro 4 – Ações do PAC Cidades Históricas previstas para o Centro Histórico de São Luís.

TIPO	AÇÕES	SITUAÇÃO
Restauração	Antiga Alfândega – Casa do Maranhão	Obra concluída
	Casarões Rua do Giz – Implantação do Polo Digital	Obra concluída
	Casarões na Rua da Palma, 445 e 459	Obra concluída
	Escola de Música do Estado do Maranhão	Obra concluída
	Estação Ferroviária – Centro Cultural (RFFSA)	Obra concluída pelo Programa Nosso Centro
	Fachada de Azulejo do Sobrado da Praça João Lisboa, No. 37	Obra concluída

TIPO	AÇÕES	SITUAÇÃO
	Palácio Cristo Rei – UFMA/Reitoria	Obra concluída
	Sobrado do Fórum Universitário – UFMA/Curso de Direito	Obra concluída
	Sobrado da Rua da Estrela, 386 – FAPEMA	Obra concluída
	Sobrado da Rua da Estrela – Faculdade de História	Obra concluída
	Sobrado da Rua Portugal – Museu de Artes Visuais	Obra concluída
	Sobrado do Arquivo Público	Obra concluída
	Sobrado do Centro Artístico Operário	Obra concluída
	Sobrado da Av. Pedro II, 199/205 – Junta Comercial	Obra concluída pelo Programa Nosso Centro
	Sobrado da Rua Portugal – Casa de Nhozinho	Obra concluída
	Sobrado da Rua de Nazaré, 58 – Centro Educacional Guaxenduba	Obra concluída
	Teatro Arthur Azevedo	Obra concluída
	Teatro João do Vale	Obra concluída
	Sobrado da Rua do Giz – Centro de Arqueologia	Obra concluída
	Igreja do Carmo	Obra concluída
	Sobrado da Rua do Giz, esquina com Rua 14 de Julho/Escola de Música da UEMA	Obra concluída
	Sobrado da Rua Portugal, 303 – Secretaria do Estado da Cultura	Obra iniciada
	Antigo Galpão de Algodão – Centro de Criatividade Odylo Costa Filho	Obra recentemente iniciada
	Igreja de São João	Não iniciada
	Fábrica São Luís – Câmara de Vereadores	Não iniciada
	Igreja de Santana	Não iniciada
	Igreja de Santo Antônio	Recentemente concluída
	Mercado Central	Não iniciada
	Museu Histórico Artístico do Maranhão	Não iniciada
	Sobrado da Baronesa de São Bento – Coteatro	Não iniciada
	Sobrado da Rua da Estrela – Biblioteca Escolar	Não iniciada
	Sobrado da Rua do Giz – Centro de Cultura Popular	Não iniciada

TIPO	AÇÕES	SITUAÇÃO
	Sobrado da Rua de Nazaré, 135 – anexo do Museu da Gastronomia	Não iniciada
	Sobrado na Praça Antônio Lobo – Casa do Estudante/Uema	Não iniciada
	Solar dos Vasconcelos – Dep. de Patrimônio Histórico	Não iniciada
	Imóvel da Rua 14 de Julho – Teatro Tablado/UFMA	Obra paralisada
	Palácio das Lágrimas – UFMA/Palácio da Ciência	Obra paralisada
	Sobrado da Rua de Nazaré, 316 – Secretaria de Direitos Humanos	Imóvel ocupado
	Sobrado da Rua Portugal – Secretaria de Turismo	Imóvel desocupado
Restauração e Adaptação	Palacete da Rua Formosa, 46 – Secretaria Municipal de Turismo	Obra iniciada - BNDES
Requalificação	Fortaleza São Luís	Obra concluída
	Praça João Lisboa e Largo do Carmo	Obra concluída
	Praça da Alegria	Obra concluída
Requalificação Urbana	Rua Grande	Obra concluída
	Complexo Deodoro	Obra concluída
Implantação	Praça das Mercês	Obra concluída - compensação ambiental da Vale

Fonte: IPHAN (2014); Rocha e Borges (2021); O Informante (2023). Adaptado pelo autor (2025).

As obras realizadas em diferentes espaços públicos do Centro de São Luís têm contribuído para a melhoria da caminhabilidade, incentivando o deslocamento a pé e fortalecendo a interação social. A Praça João Lisboa e o Largo do Carmo, requalificados, promovem mais oportunidades ao uso público desses espaços. Além delas, a Praça das Mercês foi concebida como um espaço cultural e de lazer, com capacidade para abrigar eventos comunitários, reforçando seu papel como ponto de encontro no Centro Histórico.

A Rua Grande, principal eixo comercial, foi reestruturada com nova iluminação pública e pavimentação, mobiliário urbano, acessibilidade e sistema de drenagem, garantindo uma circulação mais segura e confortável para pedestres (figura 27). Já o Complexo Deodoro, com a integração de praças e alamedas, se destaca pela eliminação de barreiras físicas, novo paisagismo, e abertura de pequenas praças rebaixadas, que visam estimular a permanência,

convidando ao convívio. No quadro 5, são sistematizadas as intervenções concluídas do PAC-CH em São Luís e suas principais contribuições à caminhabilidade local.

Figura 27 – Trecho da Rua Grande (Rua Oswaldo Cruz), dentro da área de Tombamento Federal - imagens do dia 17 de janeiro de 2025, às 16h47.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Quadro 5 – Identificação das intervenções do PAC Cidades Históricas e suas principais influências à caminhabilidade.

INTERVENÇÕES	PRINCIPAIS INFLUÊNCIAS À CAMINHABILIDADE
Teatro Arthur Azevedo; Teatro João do Vale; Igreja do Carmo; Igreja de Santo Antônio.	Qualificaram visual e simbolicamente trechos do centro; contribuíram para ativar o espaço com fluxos culturais e religiosos, promovendo presença de pessoas em diferentes períodos e horários.
Escola de Música do Estado; Sobrado da Rua da Estrela – Faculdade de História; Palacete da Rua Formosa – Setur; Casarões Rua do Giz – Implantação do Polo Digital; Palácio Cristo Rei – UFMA/Reitoria; Sobrado do Fórum Universitário – UFMA/Curso de Direito; Sobrado da Rua da Estrela, 386 – FAPEMA; Sobrado da Av. Pedro II, 199/205 – Junta Comercial; Sobrado da Rua de Nazaré, 58 – Centro Educacional Guaxenduba; Sobrado da Rua do Giz, esquina com Rua 14 de Julho/Escola de Música da UEMA; Sobrado da Rua Portugal, 303 – Secretaria do Estado da Cultura; Sobrado do Arquivo Público.	Contribuíram para gerar um fluxo contínuo de estudantes, servidores e usuários, fortalecendo a ocupação ativa do tecido urbano – no entanto, limitado a horários comerciais.
Estação Ferroviária (RFFSA) – Centro Cultural; Casa de Nhozinho; Sobrado da Rua do Giz – Centro de Arqueologia; Antiga Alfândega – Casa do Maranhão, Sobrado da Rua Portugal – Museu de Artes Visuais, Sobrado do Centro Artístico Operário; Sobrado da Rua Portugal – Casa de Nhozinho.	Reforçaram a identidade local, oferecendo espaços contemplação e encontro, contribuindo para tornar o espaço mais interessante para o caminhar.
Fortaleza São Luís; Praça João Lisboa e Largo do	Melhoria da infraestrutura urbana (calçadas, mobiliário,

INTERVENÇÕES	PRINCIPAIS INFLUÊNCIAS À CAMINHABILIDADE
Carmo; Praça da Alegria; Rua Grande; Complexo Deodoro; Praça das Mercês.	iluminação); incentivo à permanência e ao deslocamento a pé; resgate da paisagem urbana histórica.
Casarões na Rua da Palma, 445 e 459.	Inseriu o uso habitacional nas edificações, no entanto, de forma pontual e fragmentada.

Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Contudo, conforme exposto no quadro anterior a este (quadro 4), ainda há um número significativo de obras em andamento, paralisadas ou não iniciadas, mesmo após mais de 10 anos desde a seleção dos projetos. Um exemplo é o Palácio das Lágrimas, que está em estado de abandono desde 2014, quando suas obras foram interrompidas poucos meses após iniciarem. Recentemente, foi anunciado o investimento de cerca de R\$6 milhões, provenientes do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) no Maranhão, para sua recuperação. A execução das obras ficará a cargo da UFMA, proprietária do imóvel, que planeja utilizar o edifício para abrigar a Escola de Música.

Outro caso, o Centro de Criatividade Odylo Costa Filho passou por anos de abandono, culminando em vandalismo e saqueamento em abril de 2024. Como solução, o IPHAN sugeriu um acordo com o Governo do Maranhão, com o objetivo de dar o pontapé inicial na restauração do local, estimando a finalização dos trabalhos em um ano e meio. Outras restaurações, a exemplo da Estação Central da RFFSA e do Casarão da Junta Comercial do Maranhão, que começaram com verbas do PAC Cidades Históricas, só foram finalizadas em 2020 e 2021, nessa ordem, devido ao auxílio do Governo Estadual por meio do Programa Nosso Centro, que será explorado em seguida.

Em resumo, apesar dos obstáculos, e das muitas obras ainda não iniciadas ou em andamento, as ações realizadas no CHSL sob o PAC-CH demonstram um esforço significativo para promover funcionalidade, atratividade e conforto urbano a partir da recuperação do patrimônio cultural. Obras como a requalificação da Rua Grande reforça essa perspectiva, eliminando barreiras físicas e oferecendo espaços mais acessíveis e conectados, a requalificação do Complexo Deodoro também é um enorme avanço, que de acordo com Rocha e Borges (2021) favoreceu o sentimento de pertencimento e cidadania ao ambiente urbano.

2.3.5 Programa Nosso Centro

O Programa Nosso Centro, criado pelo Governo do Maranhão em 26 de junho de 2019 (Decreto Nº 34.959) e ampliado em 20 de julho de 2021 (Decreto Nº 36.877), teve como motivação principal tornar a área central de São Luís, referência em inovação e desenvolvimento sustentável, com preservação do patrimônio histórico e cultural. Coordenado pela Secretaria de Cidades e Desenvolvimento Urbano (SECID), o programa propôs estratégias como a articulação de polos vocacionais naturais e econômicas⁴⁰, reocupação de vazios urbanos, incentivo à habitação e atividades culturais, além da captação de investimentos e parcerias entre poder público, sociedade civil e setor privado (Maranhão, 2019 e 2021).

O Nosso Centro foi instituído para ser executado em articulação com os programas já existentes na área da habitação e de revitalização de sítios históricos, como o Cheque Minha Casa, Adote um Casarão e Habitar no Centro, e engloba uma grande área no centro da cidade, considerando desde o perímetro tombado pelo IPHAN em 1974, até as Zonas de Interesse Social que o circundam:

- I - no perímetro do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de São Luís, tombado, em 1974, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN;
- II - as áreas protegidas pelo Decreto Estadual nº 10.089/1986 e pelo Decreto Estadual nº 11.591/1990;
- III - a Zona Central, a Zona de Preservação Histórica e as Zonas de Interesse Social 1 - Madre Deus e Coreia, instituídas pela Lei nº 3.253, de 29 de dezembro de 1992, do Município de São Luís (Maranhão, 2019).

Unindo projetos já existentes e envolvendo sete órgãos de administração pública sob a coordenação de um comitê gestor, o então governador Flávio Dino acompanhou de perto o progresso das ações, evidenciando a importância dada pelo governo ao projeto. Uma das primeiras grandes conquistas do programa foi o Termo de Cooperação com a empresa Vale, que destinou R\$15 milhões ao programa, tornando-se assim o primeiro contribuinte privado (Sombra, Farias e Longhi, 2023).

Entre 2019 e 2022, o Nosso Centro realizou 62 intervenções, abrangendo desde a recuperação de prédios públicos até iniciativas artísticas e culturais. Entre os destaques, estão a restauração do Edifício João Goulart e a conclusão de obras iniciadas pelo PAC Cidades Históricas, já mencionadas anteriormente, como o Casarão da Junta Comercial do Maranhão e a antiga Estação Central da RFFSA. O programa também incluiu a recuperação de espaços

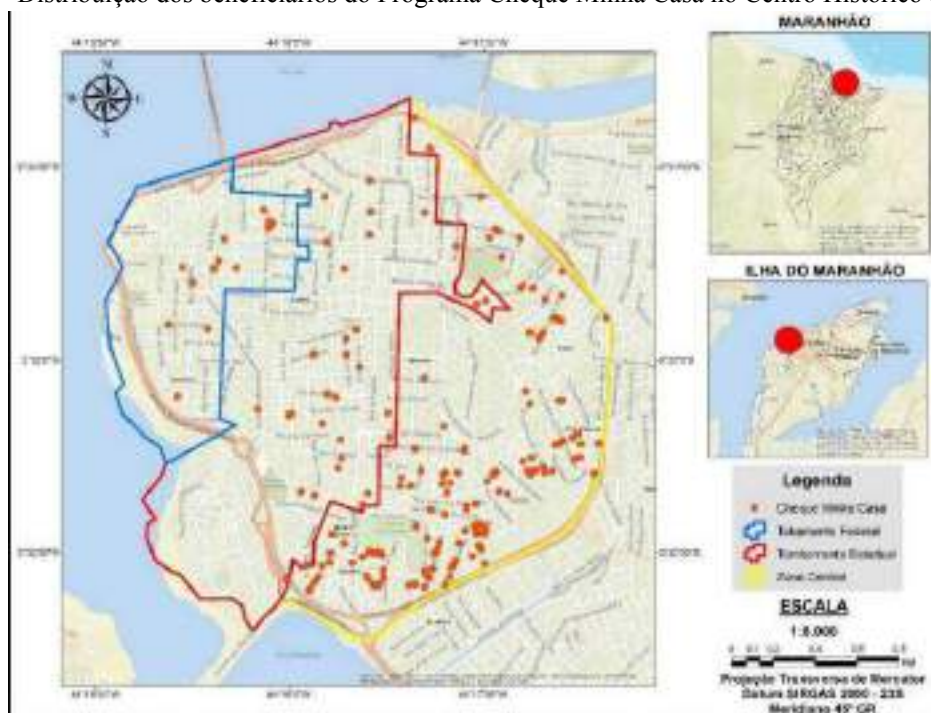
⁴⁰ Conforme o Decreto Nº 34.959, os polos estabelecidos são: "I - Polo Habitacional; II - Polo Tecnológico; III - Polo Cultural, Turístico e de Lazer; IV - Polo Comercial e Gastronômico; V - Polo Institucional" (Maranhão, 2019).

educacionais, como faculdades da UEMA, a criação do curso de Gastronomia e o Restaurante da Educação do IEMA.

Conforme apontam Sombra, Farias e Longhi (2023), até o ano de 2022 foram investidos R\$99.194.821,78 nos projetos do Programa, distribuídos entre diversas iniciativas. O projeto Adote um Casarão recebeu R\$35.480.961,75 em 16 intervenções, enquanto o programa Habitar no Centro contou com R\$3.851.496,59 em 7 intervenções. As iniciativas voltadas para Praças e Parques tiveram um investimento de R\$11.600.490,96 em 6 intervenções, e o Polo Cultural recebeu R\$29.275.158,80 para a realização de 24 ações. Por fim, o Polo Institucional contou com R\$18.986.713,50 aplicados em 9 intervenções.

Na área habitacional, dois prédios foram convertidos em 27 unidades residenciais, enquanto o programa Cheque Minha Casa, criado em 2016 para facilitar o acesso à moradia digna no Maranhão, beneficiou 300 famílias na área central de São Luís com recursos para reformas. Após sua inclusão no Programa Nosso Centro, o foco passou a ser a redução da insalubridade das moradias e o estímulo à permanência dessas famílias na localidade. Há feitos em toda a área central da cidade, porém, a maioria dos benefícios foi direcionada às áreas mais densamente habitadas – principalmente fora dos perímetros de tombamento –, frequentemente excluídas de projetos de requalificação anteriores, onde reside, de forma expressiva, pessoas em vulnerabilidade socioeconômica, como pode ser observado na figura 28.

Figura 28 – Distribuição dos beneficiários do Programa Cheque Minha Casa no Centro Histórico de São Luís.



Fonte: Sombra, Farias e Longhi (2023).

O primeiro edital do programa Adote um Casarão foi lançado em setembro de 2019, atraindo 79 propostas e gerando grande interesse público. Baseado na Lei de Licitações, o edital selecionou projetos para transformar casarões degradados em coworkings, centros culturais, polos tecnológicos e restaurantes, com investimentos de 12,5 milhões de reais e a previsão de 518 empregos. Apesar do sucesso inicial, o processo enfrentou problemas institucionais, como falta de clareza sobre a posse dos imóveis e atrasos causados pela pandemia de Covid-19, o que reduziu o número de propostas nos editais subsequentes. Até 2022, 20 casarões foram disponibilizados, dos quais 18 foram adotados, com 9 obras concluídas e outros em diferentes estágios de execução ou cancelamento devido a problemas jurídicos.

Quanto aos polos vocacionais delimitados no Programa Nosso Centro, de acordo com Longhi (2024, p. 203), durante sua implementação foram vistos como obstáculos a serem seguidos como descritos no documento do programa, “uma forma de engessamento”. “Entende-se a criação do polo hoje, como um ativo no âmbito conceitual, podendo ser adaptado às mudanças estratégicas que surgiram e possam surgir”.

O polo habitacional, por exemplo, obteve sucesso parcial com a concessão de moradias para servidores públicos, mas enfrentou problemas na promoção de novas unidades habitacionais devido à falta de estoque imobiliário e à descontinuidade na gestão do programa. Essa situação reflete o desafio enfrentado por todos os níveis de governo em articular ações integradas para resolver o déficit habitacional no Centro Histórico (Longhi, 2024).

Outros polos, como o tecnológico e o gastronômico, também tiveram dificuldades. O polo tecnológico, embora promissor, carece de cooperação entre município, estado e iniciativa privada para ser sustentável. Já o polo gastronômico não avançou devido à limitação de sua área de atuação. Por outro lado, o polo institucional destacou-se pela reabilitação de importantes edificações, como o Edifício João Goulart e o Centro Caixeiral, mostrando que, com maior cooperação entre os setores público e privado, é possível impulsionar a revitalização e ocupação do centro histórico (Longhi, 2024).

Por fim, entre erros e acertos, o Programa Nosso Centro representa um passo importante na ocupação e requalificação do Centro Histórico de São Luís, ao transformar a paisagem urbana e construir novas ambiências, principalmente em áreas menos propensas ao turismo internacional. A requalificação do Centro é um processo histórico em constante devir, onde as contradições entre preservação, mercado e necessidades populares evidenciam a luta pelo espaço urbano.

A conclusão de obras que permaneceram paralisadas por anos, como o Casarão da Junta Comercial e a antiga Estação Central da RFFSA trouxe novos usos e mais integração aos espaços. A permanência de famílias, incentivada pelo Cheque Minha Casa, e a recuperação de áreas públicas são ações que favorecem a caminhabilidade, com percursos mais acessíveis e convidativos. Assim, o programa integra esforços econômicos, habitacionais e culturais, consolidando-se como um marco para o desenvolvimento sustentável e um Centro mais atrativo ao caminhar, principalmente em sua área com maior densidade populacional.

Esse capítulo foi dedicado a conhecer e refletir sobre o Centro Histórico de São Luís - núcleo em que a cidade foi fundada -, principalmente o bairro da Praia Grande, em um esforço de apreender os atravessamentos que envolvem os espaços públicos de circulação a vivência desde a sua formação e evolução urbana, passando pelo seu processo de patrimonialização e as ações governamentais para sua preservação e requalificação. Estas, que se mostram contraditórias dentro de seus interesses, e, por isso, nem sempre resultaram ou resultam em melhorias efetivas nas condições de uso do ambiente construído.

Essas tensões, entre propostas e práticas, bem como os limites enfrentados por cada programa, evidenciam os desafios para a construção de uma mobilidade mais democrática e sensível ao caminhar no centro antigo da cidade. Nesse sentido, a partir do panorama histórico-urbanístico aqui apresentado, o próximo capítulo se volta para o tempo presente, buscando uma leitura ampla das múltiplas dimensões - materiais, sensíveis e dialéticas - da caminhabilidade na Praia Grande. Por meio da articulação entre cartografias do ambiente construído e registros caminhográficos, busca-se compreender como se apresentam hoje as condições físicas, perceptivas e simbólicas para o deslocamento a pé nesse território trazendo à tona ambiências, contrastes e experiências que marcam o caminhar da cidade na contemporaneidade.

CAPÍTULO 3

DIMENSÕES DA CAMINHABILIDADE NA PRAIA GRANDE – CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS – EM TEMPOS ATUAIS

3.1 Cartografias do ambiente construído

Reconhecendo a bibliografia que defende a leitura da caminhabilidade por uma confluência do ambiente construído com os sentidos (Cardoso; Fonseca; Gonçalves, 2017; Silva *et al.*, 2019), se buscou, nesta seção, compreender a área de estudo a partir de sua dimensão material – ou seja, de suas características físicas observáveis. Para isso, inicialmente, foi elaborada uma cartografia com base em observações *in loco*, feitas através de pesquisa de campo, as caminhografias, a fim de identificar aspectos estruturais relevantes para a caminhabilidade.

Ao interpretar os mapas, assume-se que um ambiente urbano favorável a pedestres se beneficia de atributos essenciais. Tais atributos incluem fachadas dinâmicas, variedade de usos ao longo das vias, incentivo ao uso contínuo ao longo do dia e a integração de funções diversas, mantendo o espaço público atrativo com distintos movimentos e ritmos (Jacobs, 2000; Pozueta, Daudén, Schettino, 2009; Ghidini, 2011; Gehl, 2013; Speck, 2016; ITDP, 2019). essa compreensão procura não ser puramente funcional ou morfológica, ancorando-se em uma abordagem dialética que busca assimilar as contradições próprias dos processos de produção e reprodução do espaço urbano (Lefebvre, 2001, 2006; Carlos, 2014).

A cartografia apresentada, pretende abarcar diferentes aspectos físicos do ambiente construído urbano, que refletem nas dinâmicas socioespaciais que ocorrem nele, para possibilitar uma reflexão abrangente – nesse momento, a partir de um mapeamento mais próximo do tradicional. Não buscando dados quantificáveis, como por exemplo em ferramentas propostas por Cervero e Kockelman (1997), (Frank *et al.*, 2010) – já mencionadas no Capítulo 1 deste trabalho – ou pelo próprio ITDP (2019), no entanto, não as negando enquanto referências.

Sendo assim, os mapas propostos, e apresentados nos tópicos a seguir, são: Estrutura Viária e Tipologias de Circulação; Dimensões das Quadras; Usos e Ocupações do Solo; Ociosidade e Fragmentação do Solo; Pontos de Interesse; Acessibilidade Caminhável; Infraestrutura de Apoio ao Pedestre e Arborização no Espaço Público. Acredita-se que com

esse suporte cartográfico é capaz de permitir uma leitura integrada do território, contribuindo para a análise das potencialidades e limitações ao caminhar no recorte espacial estudado.

Contudo, antes de apresentá-los, é relevante compreender, primeiramente, sobre as ruas que englobam a área de investigação – no perímetro tombado no âmbito Federal e inscrito como Patrimônio Mundial da Humanidade pela UNESCO, no bairro da Praia Grande. Ao oeste, destacam-se a Avenida Beira-Mar e a Avenida Senador Vitorino Freire; ao sul, a área é delimitada pela Rua Parque 15 de Novembro e pela Rua Santo Antônio; na porção leste, pela Rua do Egito – que é ligada à relevantes ruas do Centro Histórico como a Rua da Paz, Rua do Sol e a Rua Grande; enquanto na parte mais ao sul do mapa, o limite é composto pelas ruas Afonso Pena, Jacinto Maia e do Deserto (figura 29).

Figura 29 – Mapa de Identificação de Ruas da Área de Estudo.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

As ruas possuem características diferentes de calçamento e revestimento, algumas com suas pedras tradicionais de cantaria – como a Rua da Estrela, Rua de Nazaré e Rua da Palma, por exemplo –, outras asfaltadas, adaptadas à dinâmica moderna dos veículos automotivos – como parte da Rua do Egito e a Avenida Dom Pedro II. No mapa exposto na figura acima e no Apêndice B (na página 223, de forma ampliada), são apresentadas todas as ruas que compõem a área, identificadas por nomes e imagens, a fim de auxiliar a identificação inicial destes componentes urbanos tão relevantes para esta dissertação.

3.1.1 Desenho viário e tipologias de circulação

Com o objetivo de apresentar as características estruturantes dessas vias, recorre-se ao Mapa de Estrutura Viária e Tipologias de Circulação, que identifica as vias primárias (em vermelho) e secundárias (em rosa), que são essas, respectivamente, a Avenida Senador Vitorino Freire e a Avenida Beira Mar, que fazem parte do anel viário que circunda o Centro Histórico de São Luís por inteiro. Ambas possuem um intenso fluxo de veículos automotivos durante o dia, variando conforme os horários se alternam.

A Rua do Egito (coletora principal, em verde) também possui um fluxo relativamente intenso, tendo passado por intervenções que modificaram sua forma original, na década de 1940, para a adaptação aos veículos modernos – em que demoliram diversas edificações históricas –, hoje, ajuda a distribuir o fluxo de veículos da Avenida Beira Mar a outras áreas da cidade. Também observa-se as vias destacadas em amarelo, a maioria no mapa – que compõem a malha interna da Praia Grande –, que se configuram como locais, compartilhadas entre veículos e pedestres. Já em laranja (concentradas em sua maioria na parte esquerda – oeste – do mapa, as vias locais exclusivas para pedestres.

Essas vias exclusivas são compostas pela Rua Portugal, Rua da Feira da Praia Grande, Travessa Marcellino Almeida e Ladeira do Comércio (completas), e de trechos da Rua da Estrela, Rua Djalma Dutra, Rua Quatorze de Julho, Rua João Vital, Rua do Giz, Rua Humberto de Campos, Rua de Nazaré, e, do outro lado mapa, a Rua Grande. Elas se concentram principalmente na área de maior centralidade turística do Centro Histórico, precisamente no perímetro do Projeto Reviver (1987-1991), que promoveu a requalificação de algumas ruas históricas para uso prioritário de pedestres. Porém, fora desse trecho, destaca-se a Rua Grande, um dos principais eixos comerciais da cidade, onde o fluxo intenso de pessoas favoreceu a conversão da via em espaço de circulação exclusivamente a pé.

Assimilando esses aspectos à luz do que conceitua Speck (2016), o fechamento de ruas para uso exclusivo de pedestres está diretamente relacionado ao princípio de “pôr o automóvel no seu lugar” – um dos pilares do que ele denomina de caminhada proveitosa –, ao criar zonas onde o caminhar é priorizado e o pedestre pode ser protagonista. Contudo, observa-se que, no bairro da Praia Grande, essas áreas exclusivas se concentram majoritariamente em trechos de forte apelo turístico, especialmente no entorno imediato de monumentos e praças de maior visibilidade, como forma de valorizar o patrimônio e atrair visitantes (figura 30).

Figura 30 – Mapa de Estrutura Viária e Tipologias de Circulação.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

O próprio Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Luís (PMMUSL) apresenta em seu texto que “áreas de exclusividade de pedestres além de serem importantes para a preservação do patrimônio, estimulam e colaboram para o acesso das pessoas ao centro histórico” e aponta pontos de interesse turísticos a serem privilegiados com a área exclusiva (São Luís, 2016, p. 98). Essa estratégia, embora válida em termos de preservação e atratividade, se torna limitada do ponto de vista de uma mobilidade urbana democrática e sustentável, pois não há conexões diretas com terminais de integração, pontos de ônibus ou mesmo com outras áreas do centro e bairros adjacentes.

A prioridade é dada ao visitante, ao turista em trânsito, enquanto o morador, o trabalhador ou o estudante que percorre esse território diariamente permanece à margem de uma infraestrutura que não considera suas rotinas e necessidades reais. Falta fluidez aos trajetos voltados à circulação cotidiana de caminhantes, o que dificulta a articulação entre o "caminhar turístico" e o caminhar como uma prática diária de quem vive, trabalha, estuda ou realiza outras atividades regulares na área central e em seu entorno.

Dessa forma, observa-se que essas intervenções de priorização de pedestres na área, são, em sua maioria, mais simbólicas que funcionais. Na perspectiva de Pozueta, Daudén e Schettino (2009), para alcançar a funcionalidade – princípio fundamental da caminhabilidade –, deve-se criar espaços que acolham os pedestres para além do que é contemplativo ou patrimonialmente valorizado, mas que realmente conectem pessoas aos seus destinos cotidianos – escolas, mercados, pontos de ônibus, centros de trabalho, cultura e lazer – de maneira direta e contínua.

O mapa apresenta ainda importantes características topográficas locais. O terreno acidentado, combinado com a malha ortogonal ao molde espanhol, resultou em ruas com declividades acentuadas e a presença de escadarias em alguns pontos. Tais condições físicas impõem barreiras significativas à acessibilidade universal e comprometem uma caminhabilidade plena – sobretudo para pessoas idosas, com mobilidade reduzida ou acompanhadas de carrinhos de bebê, por exemplo. As áreas de declividade acentuada, representadas no mapa por traçados pontilhados, ocupam uma extensão considerável do campo de estudo, evidenciando a necessidade de medidas que busquem mitigar os obstáculos à uma circulação democrática.

Sobre as escadarias, como destaca Gehl (2013), quando inseridas no espaço urbano, podem representar tanto uma barreira física quanto psicológica, especialmente quando mal dimensionadas ou desvinculadas de um contexto que estimule seu uso. No entanto, o autor também observa que essas estruturas podem oferecer uma experiência agradável quando

associadas a elementos interessantes na paisagem urbana – ele dá como exemplo a escadaria da Piazza di Spagna, em Roma, cuja subida é suavizada por diferentes ambiências sensíveis ao longo do percurso.

No Centro Histórico de São Luís, as escadas existentes raramente seguem proporções ergonômicas ou oferecem condições adequadas de apoio, como corrimãos, patamares de descanso ou sinalização tátil, o que compromete a acessibilidade e torna a experiência do caminhar mais excludente. Quanto à experiência em caminhar por elas, que depende fortemente do seu entorno, em muitos casos, é composto por bares, instituições culturais e estabelecimentos pontuais, mas também por imóveis desocupados, degradados ou em ruínas.

Também são identificados becos e trechos estreitos, elementos marcantes do traçado urbano colonial – pensado inicialmente para uma realidade em que os veículos utilizados não exigiam vias largas. Esses caminhos, embora possam enriquecer a experiência de quem caminha – por oferecerem percursos mais silenciosos e íntimos com a paisagem urbana –, nem sempre se encontram em bom estado de conservação ou são devidamente sinalizados. Essa precariedade pode gerar sensações de insegurança e dificultar a mobilidade, especialmente em horários de menor movimento.

O Mapa de Dimensões das Quadras (figura 31) evidencia outro importante aspecto da morfologia urbana do bairro Praia Grande: apesar do terreno acidentado e das ruas em declive – resultado da conjugação entre a topografia local e a lógica ortogonal de traçado adotada durante o período colonial –, a presença de quadras relativamente curtas se destaca como um fator positivo para a caminhabilidade na área.

Essa característica, em particular, se alinha notavelmente com as observações de Jacobs (2000) sobre a necessidade de quadras curtas nas cidades. Para a autora, as quadras longas tendem a criar um ambiente urbano estagnado e concentrado em um número pequeno de ruas. Ela defende que a necessidade de percorrer grandes distâncias para acessar serviços ou transporte desestimula a exploração das áreas vizinhas, levando à monotonia e à falta de diversidade de usos. Para isso, devem ser aumentados o número de cruzamentos e opções de trajeto, aumentando a possibilidade de encontros imprevisíveis ao caminhar.

No mapa, esse aspecto da área de estudo torna-se bastante evidente. A maior parte do perímetro é composta por quadras com faces inferiores a 100 metros de comprimento, o que contribui para um traçado urbano mais fluido e acessível à escala do pedestre. A exceção está na porção norte do recorte, onde se observam quadras mais extensas, com faces que chegam a cerca de 250 metros. Ainda assim, tanto a região central quanto a porção sul mantêm dimensões reduzidas, que favorecem a confluência de trajetos.

Figura 31 – Mapa de Dimensões das Quadras.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Apesar dos desafios físicos do CHSL – como a topografia acidentada, escadarias e vias compartilhadas –, o traçado ortogonal com quadras curtas favorece deslocamentos dinâmicos, sobretudo nas áreas centrais e ao sul do recorte. No entanto, a concentração de vias exclusivas para pedestres em zonas turísticas e a falta de conexões com os fluxos cotidianos revelam contradições no desenho viário e nas políticas de circulação. Assim, a caminhabilidade, embora presente em certos aspectos morfológicos, segue limitada por uma infraestrutura seletiva, voltada mais à valorização patrimonial do que à democratização da mobilidade. Essa configuração será aprofundada no próximo tópico, ao se analisar os usos e reconfigurações do solo urbano.

3.1.2 Usos, fragmentações e reconfigurações do solo

O que conhecemos hoje como bairro da Praia Grande, foi construído no século XVIII com toda uma vocação habitacional e assim ele permaneceu até o século XX, quando, a partir de processos de desocupação e subutilização, essa vocação passa a ser mais voltada ao comércio e instituições. Conhecer os usos atuais da área se torna fundamental para aprofundar o conhecimento sobre as suas características físicas. Dessa forma, o Mapa de Usos e Ocupações do Solo, delinea a ocupação atual do tecido urbano interno ao perímetro de estudo evidenciando diferentes usos dos lotes – como residencial, comercial, institucional – além de indicar situações de ociosidade e precariedade como edificações em ruínas, desocupadas ou em reforma.

Um dos aspectos mais notáveis é a presença limitada de áreas marcadas como residenciais (em amarelo), distribuídas de forma fragmentada e esparsa. Observa-se que essas áreas estão mais concentradas na área norte-nordeste do mapa, entre as ruas: Dr. Netto Guterres, Graça Aranha, da Trindade, Santo Antônio e Isaac Martins Barrocas; e em pequenos aglomerados em torno da Rua Jacinto Maia e Rua da Saúde. Na parte interna da Praia Grande, o uso habitacional é disperso, ou até mesmo inexistente – na área exclusiva para pedestres, tratada anteriormente, só foram identificados 6 edificações com o uso, por exemplo, há quarteirões inteiros sem nenhuma habitação, dessa forma, não formam conjuntos coesos e integrados.

Embora os usos comerciais e de serviços (em vermelho) estejam bem representados e espalhados pelo tecido urbano, a tipologia do comércio presente na maior parte da área não é suficiente para garantir a atratividade urbana em horários variados. A predominância de serviços administrativos, cartórios, hotéis e pequenos comércios como gráficas não favorece atividades constantes no espaço público. Além disso, há também uma forte presença do uso institucional (em magenta), que se concentra em maior densidade na parte oeste do mapa, mas, se espalha por toda a área de estudo.

Esse tipo de uso, embora relevante por abrigar serviços públicos como museus, centros culturais, repartições e instituições educacionais, opera, em sua maioria, dentro de horários administrativos restritos. Assim como acontece com os usos voltados a serviços diurnos, a presença institucional não é suficiente para estimular a permanência constante de pessoas no bairro da Praia Grande. O resultado é uma centralidade cuja vitalidade urbana se concentra no horário comercial, levando ao esvaziamento do bairro nos demais períodos (figura 32).

Quanto à localização das edificações de uso misto, as quais o ITDP (2019) acredita ser fundamental para a movimentação dos espaços públicos em diferentes períodos do dia e da noite, observa-se uma configuração pouco expressiva em termos numéricos, majoritariamente composta por casas que abrigam pequenos comércios conjugados, não sendo suficiente para promover uma ativação contínua do bairro. Nesse sentido, e em conjunto com as outras categorias apresentadas (habitação, comércio e serviços e institucional), não há uma combinação equilibrada de usos e atividades complementares que propiciem um ambiente urbano convidativo aos pedestres.

O mapa também evidencia algumas edificações em obra, entre elas, destacam-se: um terreno localizado na Rua Isaac Martins Barrocos, destinado à implantação de um conjunto habitacional; o Centro de Criatividade Odylo Costa Filho, situado entre a Rua da Feira da Praia Grande e a Ladeira do Comércio; o Palácio do Comércio, entre a Avenida Dom Pedro II e a Rua de Nazaré; o Complexo do Trapiche Santo Ângelo, entre a Rua Direita e a Rua do Deserto; além do antigo prédio da Casa do Maranhão, na Rua Portugal, entre outros.

Entre essas obras, chama atenção a intervenção que está sendo feita na Casa do Maranhão – onde anteriormente funcionava o Museu do Bumba Meu Boi. O imóvel foi cedido pelo Governo do Estado ao grupo hoteleiro português Vila Galé, junto ao prédio do Largo do Comércio, localizado na Travessa Marcellino Almeida – este último anteriormente ocupado pela Defensoria Pública do Estado e atualmente desocupado, conforme ilustrado na figura 32. O Estado receberá uma outorga equivalente a 2% da receita líquida anual do empreendimento, além de 10% correspondentes ao seguro garantia.

Essa transferência de imóveis públicos para o capital internacional carrega contradições inerentes ao modelo de cidade orientado por lógicas neoliberais, que reafirmam o espaço como mercadoria. Tal mudança tende a provocar impactos não apenas na paisagem física, mas também na memória e nas relações afetivas associadas ao local, deslocando seu valor de uso em favor de seu valor de troca. Ambas as edificações mencionadas estão situadas em áreas notáveis – em determinados períodos –, por sua vitalidade urbana popular, marcadas pela ocupação cotidiana de bares, restaurantes e comerciantes ambulantes que se espalham pelas calçadas e pelas praças adjacentes – como a Praça dos Catraieiros e a Praça Nauro Machado –, constituindo redes de convivência e trocas que perpassam por diferentes camadas sociais.

A reconfiguração desses espaços em função de interesses privados, voltados ao turismo de alto padrão, tende a desarticular tais dinâmicas urbanas. Como considera Carlos (2014, p. 477), a respeito de processos como este, “a propriedade, como fundamento e

como produto do processo de produção do espaço, sob o capitalismo, delineia a tendência da submissão dos modos de sua apropriação ao mundo da mercadoria”. Nesse sentido, Silva (2010, p. 111) expõe que a busca por incessante pelo turismo na Praia Grande “abdica do seu papel espaço público, enquanto lugar de relação, de convivência, para se assumir como um palco de eventos e trocas comerciais de fantasias”. Desse modo, impõe uma padronização que desconsidera os usos sociais e afetivos preexistentes, gerando desigualdades de acesso e ameaçando a identidade local ao construir cenários artificiais do que seria o “lugar ideal”.

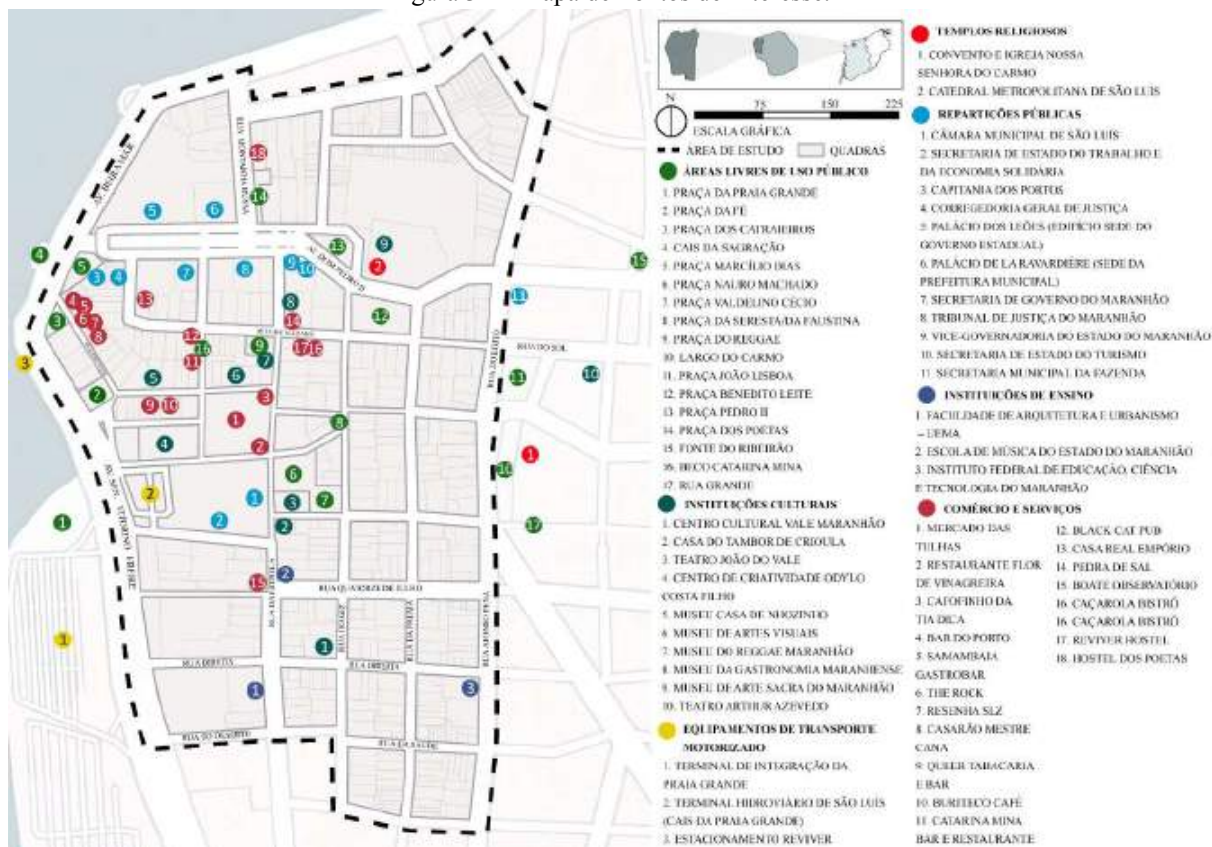
Como exemplo desse tensionamento, vale lembrar o episódio, que ocorreu em 2020, de denúncia de racismo no restaurante Flor de Vinagreira, situado no entorno da Praça Nauro Machado. O caso, amplamente repercutido nas redes sociais, desencadeou uma série de relatos similares, salientando a existência de barreiras à permanência e à vivência plena de determinados corpos em certos espaços "requalificados", ainda que simbolicamente associados à diversidade cultural da cidade. Tais episódios evidenciam como processos de valorização urbana, quando guiados por interesses mercadológicos, podem produzir exclusões e silenciamentos, mesmo em um território consagrado como Patrimônio Mundial da Humanidade.

Outrossim, ainda sobre o mapa da figura 32, há um número significativo de lotes que apresentam edificações desocupadas (em marrom), em ruínas (em cinza claro) ou terrenos não edificadas (em preto). Esses vazios urbanos criam fragmentos na malha construída e provocam quebras na paisagem e nos fluxos, comprometendo a conectividade espacial, e, por consequência, a caminhabilidade. A elevada ociosidade desvela uma ineficiência no aproveitamento do solo em uma área dotada de valor simbólico e material, apontando para a necessidade de políticas públicas que incentivem a reabilitação e reocupação desses espaços.

Dando ênfase nessa característica espacial, a figura 33 – Mapa de Ociosidade e Fragmentação do Solo – evidencia esse padrão de desocupação dos lotes da área de estudo. Ao observar o mapa, é possível identificar um número bastante expressivo de lotes ociosos, dispersos por toda a malha urbana do perímetro. A presença desses imóveis desocupados, em ruínas ou lotes vazios – frequentemente utilizados como estacionamentos – contribui para a formação de uma paisagem urbana descontínua. Como resultado, impactam diretamente na experiência de caminhar do Centro Histórico, ao interferirem na forma como o espaço é vivido, apropriado e percebido por quem circula por ele.

destacam como fundamentais para compreender as dinâmicas de mobilidade a pé. Estes pontos funcionam como elementos-chave na experiência do caminhar. Eles evidenciam as áreas mais e menos privilegiadas em equipamentos públicos e permitem uma compreensão sobre adequações à caminhabilidade local.

Figura 34 – Mapa de Pontos de Interesse.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Destaca-se, por exemplo, o Terminal de Integração da Praia Grande – fora da área de estudo, mas, com relevância sobre ela –, que diariamente recebe um intenso fluxo de pessoas, funcionando como principal acesso para os usuários do transporte público coletivo ao Centro Histórico. Além disso, praças como a Nauro Machado, Benedito Leite e Pedro II, funcionam como pontos de referência e áreas de descanso para pedestres, além de serem espaços onde ocorrem manifestações culturais e eventos públicos – afirmando-as como lugares simbólicos. Tais espaços livres, quando ativados por manifestações culturais, feiras ou eventos públicos, fortalecem a vocação caminhável do território, oferecendo pausas e estímulos sensoriais ao deslocamento a pé.

Além do Terminal de Integração da Praia Grande, outros equipamentos urbanos externos à área delimitada são apresentados no mapa, por acreditar que eles possuem uma forte influência sobre ela. Entre eles, destacam-se o Teatro Arthur Azevedo, a Praça e Largo João Lisboa e a Fonte do Ribeirão. Outrossim, o Mapa de Pontos de Interesse reafirma as

observações anteriormente destacadas no Mapa de Usos e Ocupações do Solo, ao evidenciar a concentração das dinâmicas urbanas em áreas voltadas prioritariamente ao consumo turístico, como os trechos exclusivos para pedestres. No entanto, ao explicitar a localização e a natureza dos equipamentos urbanos, torna mais visíveis as fragilidades e descontinuidades do uso urbano.

Entre as instituições culturais que podem contribuir de certa forma para a movimentação noturna, como o Teatro João do Vale e o Teatro Arthur Azevedo, essa presença ainda é pontual e de baixa intensidade, por não funcionarem de forma constante, todos os dias. Os principais atrativos nesses períodos são os comércios e serviços, que, a partir desse mapa podem ser melhor localizados e identificados quanto ao seu uso específico. Dessa forma, se reafirma, sobretudo a área exclusiva para pedestres – e de maior apelo turístico – como foco noturno principal, e, o entorno da Fonte do Ribeirão.

De acordo com Carvalho (2023, p. 72), a área que circunda a Fonte do Ribeirão, tem se configurado como um novo circuito de empreendimentos culturais, de lazer e entretenimento. Para a autora, “esse fenômeno pode estar relacionado a diversas razões como as ações do Programa Nosso Centro e as dinâmicas do mercado imobiliário”. Nesse contexto, destaca o surgimento de bares, lanchonetes, restaurantes, brechós, ONGs e outras iniciativas – para além do recorte delimitado para a presente pesquisa – que vêm reconfigurando os usos do espaço urbano e introduzindo novas práticas de apropriação nessa área do Centro Histórico e modificando sua lógica em horários distintos, o que reflete diretamente na experiência de caminhar.

Ademais, torna-se essencial reconhecer práticas e ocupações cotidianas presentes no Centro – sobretudo no bairro Praia Grande – que escapam das dinâmicas institucionalizadas e das infraestruturas formais. Nesse sentido, o estudo de Carvalho (2023) é fundamental ao destacar iniciativas culturais e coletivas que ativam o espaço urbano de forma alternativa, muitas vezes espontânea ou autogerida. Experiências como o Coletivo Quem Nunca Viu Venha Ver, o Reocupa e o Tambor da Fonte, entre outras práticas culturais e políticas, contribuem significativamente para a vitalidade urbana, produzindo novos sentidos para os espaços e disputando sua apropriação por meio de performances, rituais e intervenções artísticas.

Essas práticas insurgentes ampliam a compreensão da caminhabilidade para além de sua dimensão funcional, técnica ou morfológica. Elas auxiliam na vivacidade dos espaços, influenciando diretamente o caminhar enquanto experiência sensível, reafirmando as

resistências cotidianas e apropriações simbólicas, afetivas e políticas que compõem o Centro Histórico de São Luís.

3.1.3 Acessibilidade, infraestrutura e qualidade ambiental do espaço caminhável

Na intenção de identificar elementos urbanos que podem auxiliar a caminhada, como faixas de pedestres, postes de iluminação, árvores, rampas de acesso, entre outros, este tópico apresenta um conjunto de mapas voltados à análise dessas qualidades. Desse modo, o Mapa de Acessibilidade Caminhável (figura 35) evidencia algumas características fundamentais para a leitura da caminhabilidade local, ao reunir dados sobre a largura média das calçadas, ruas e calçadas niveladas, localização de faixas de pedestres, travessias elevadas, rampas acessíveis, pisos táteis, além das principais barreiras físicas e da repetição das escadarias, elementos igualmente relevantes para uma compreensão ampliada da mobilidade a pé.

Conforme pode ser observado, grande parte das calçadas da área apresenta largura inferior a 1 metro. Esse aspecto, especialmente em ruas que dividem seu tráfego com automóveis, torna-se um entrave à mobilidade segura e confortável dos pedestres. A situação se agrava em trechos como a Rua de Nazaré, Rua Graça Aranha, Rua Isaac Martins Barrocas, Rua Dr. Netto Guterres, bem como em segmentos das ruas da Palma, Quatorze de Julho, da Saúde, Jacinto Maia e dos Afogados, onde a presença de veículos, somada à estreiteza das calçadas e à presença de obstáculos físicos, compromete a fluidez e a proteção dos pedestres.

Com base em imagens históricas do início do século XX (datadas do ano de 1908), é perceptível que algumas vias centrais, como a Rua Portugal, Rua do Giz e Rua da Estrela, mantiveram a configuração de suas calçadas relativamente semelhante à atual, mesmo após o processo de degradação urbana vivenciado a partir da segunda metade do mesmo século (figuras 36, 37 e 38). Tal preservação está diretamente relacionada à valorização patrimonial empreendida, sobretudo a partir de programas de intervenção urbana, entre os quais se destaca o Projeto Reviver (1987-1991). Essa iniciativa, embora situacionalmente seletiva, foi fundamental para a requalificação do núcleo histórico e para a manutenção de elementos estruturais originais, como o calçamento em pedras e a largura das calçadas em algumas das vias mais simbólicas do centro antigo.

Em contraposição, outras áreas que não integram diretamente o eixo turístico principal – como a Rua do Sol, considerada na Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo 1992 de São Luís uma via coletora auxiliar – passaram por processos de redução da largura das calçadas com o objetivo de favorecer o tráfego de veículos (figura 39). Essa mudança reflete uma reconfiguração do espaço urbano, onde a preferência dada aos carros

Figura 36 – Rua Portugal – (a) 1908; (b) 2025.



Fonte: (a) Oliveira (2010); (b) Acervo pessoal (2025).

Figura 37 – Rua do Giz – (a) 1908; (b) 2025.



Fonte: (a) Oliveira (2010); (b) Acervo pessoal (2025).

Figura 38 – Rua da Estrela – (a) 1908; (b) 2025.



Fonte: (a) Oliveira (2010); (b) Acervo pessoal (2025).

Figura 39 – Rua do Sol – (a) 1908; (b) 2024.



Fonte: (a) Oliveira (2010); (b) Google Earth (2024).

É relevante discutir a diminuição das calçadas em determinadas áreas do Centro Histórico, ainda que esse fenômeno ocorra majoritariamente fora do bairro da Praia Grande, pois evidencia uma forte expressão das disputas urbanas no espaço capitalista, marcadas pelo privilégio da circulação motorizada em detrimento da mobilidade ativa. Ao observar-se que ruas como a Rua do Sol tiveram suas calçadas estreitadas para dar vazão ao fluxo de veículos, torna-se evidente que as decisões de planejamento urbano em partes do Centro têm sido orientadas por uma lógica de eficiência automobilística, o que acaba por subordinar o ato de caminhar.

Essa escolha não é neutra. Como nos lembra Lévy (2002), a mobilidade é uma relação social profundamente marcada por desigualdades. Reduzir o espaço destinado aos pedestres em áreas que deveriam promover a convivência e a apropriação coletiva do espaço urbano compromete diretamente a possibilidade de deslocamento daqueles que dependem – ou optam – pelo caminhar como meio de locomoção. A retirada de espaço para calçadas em nome do automóvel também se conecta à crítica de Lefebvre (2001) e Sennett (2003) sobre a alienação imposta pela modernidade urbana. Ao enfraquecer o espaço vivido, concreto e sensível da caminhada, privilegia-se uma concepção tecnocrática da cidade – aquela que vê o território como algo a ser controlado e racionalizado, e não como um espaço a ser experienciado, apropriado e reinventado coletivamente.

As ruas e calçadas niveladas, estão apenas no trecho exclusivo para pedestres da Rua de Nazaré, com estrutura reformada recentemente, no entanto, a Rua Grande, que fica nas proximidades, já indicada nos Apêndices B e C como espaço influente para a área de estudo, também tem esse aspecto. A primeira serve como ponto de acesso a pé entre a Rua do Egito e a área interna da Praia Grande, e a Rua Grande segue como um dos principais pontos comerciais da cidade (figura 40).

Figura 40 – (a) Trecho da Rua de Nazaré; (b) Trecho da Rua Grande.



Fonte: Acervo pessoal (2024 e 2025)

As faixas de pedestres estão concentradas principalmente na Rua do Egito – via de tráfego de veículos intenso – e no cruzamento entre a Rua da Montanha Russa e a Avenida Beira-Mar. No entanto, chama atenção de forma negativa o fato de não haver nenhuma faixa de pedestres ao longo do trecho da própria Avenida Beira-Mar que contorna o perímetro da área de estudo. A única exceção, já fora desse perímetro imediato, localiza-se na Avenida Senador Vitorino Freire, conectando o Terminal de Integração da Praia Grande ao bairro.

As faixas elevadas, por sua vez, estão presentes nas imediações da Praça Pedro II (Avenida Dom Pedro II), da Praça e Largo João Lisboa, e também em alguns pontos do núcleo de maior fluxo turístico, como a Travessa Boaventura, Rua da Feira da Praia Grande, Rua da Estrela, Travessa Marcellino Almeida, Rua Djalma Dutra e Ladeira do Comércio. Essas últimas, fazem parte das intervenções, inauguradas no ano de 2022, do projeto “Centro Acessível”, integrado ao Programa Municipal de Revitalização do Centro Histórico de São Luís (PRCHSL/PROCIDADES-BID). Nota-se que a intenção é criar um percurso acessível contínuo entre calçadas reformadas e ruas mais estruturadas, conectando locais institucionais e simbólicos e de grande circulação, como a Câmara Municipal de São Luís, a Rua Portugal e a Praça Nauro Machado – importantes pontos de serviço, encontro, convivência do Centro.

Os pisos táteis e as rampas, seguem a mesma lógica das demais intervenções acessíveis, estando presentes apenas em alguns trechos e não sendo integrados de forma contínua ao desenho urbano. Além disso, o mapa também indica as principais barreiras físicas identificadas durante a pesquisa de campo – como postes, placas, degraus e outros obstáculos

inseridos em calçadas estreitas – que dificultam ainda mais a circulação, principalmente de pessoas com mobilidade reduzida.

No Mapa de Infraestrutura de Apoio ao Pedestre (figura 42) é evidenciada a distribuição de elementos urbanos fundamentais para a promoção de uma experiência de caminhar mais confortável, segura e atrativa. São apresentados postes de iluminação pública, paradas e abrigos para espera de ônibus, bancos, lixeiras, placas informativas e bicicletários, os quais compõem uma infraestrutura mínima de suporte à mobilidade ativa da área de estudo – também sendo considerados, o Largo e a Praça João Lisboa, devido, principalmente, à relevância da sua infraestrutura de iluminação à Rua do Egito. De forma geral, observa-se que o sistema de iluminação urbana é relativamente razoável, mas apresenta lacunas em diversas áreas do perímetro analisado.

A presença de postes (de diferentes alturas), arandelas e refletores está dispersa em toda a área, mesmo que mais concentradas naquelas de maior centralidade e fluxo. No entanto, há falhas importantes de cobertura luminosa – especialmente nas porções mais ao sul da Rua da Palma e Rua da Saúde, na extremidade leste da Rua Humberto de Campos (próximo à Rua do Egito), no trecho final da Avenida Dom Pedro II em direção à Rua dos Afogados e na Rua do Deserto. A ausência, escassez ou má condição de conservação dos dispositivos de iluminação nesses locais compromete o conforto e a orientação dos pedestres, e principalmente, reforça uma sensação de insegurança, que desestimula o uso dos espaços públicos durante o entardecer e à noite – principalmente em áreas sem diversidade de usos noturnos, como o caso da Rua da Palma e da Rua da Saúde (figura 41).

Figura 41 – Arandela danificada na Rua da Saúde.



Fonte: Acervo pessoal (2025)

Figura 42 – Mapa de Infraestrutura de Apoio ao Pedestre.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

A sinalização informativa, por sua vez, é bastante limitada. As poucas placas existentes concentram-se em pontos turísticos mais consolidados, mas várias se encontram em mau estado de conservação, com informações ilegíveis ou danificadas, o que compromete sua função de orientar e enriquecer a experiência urbana dos caminhantes – especialmente para visitantes e turistas, que conhecem pouco o local (figura 43). Uma adequada distribuição dessas placas, assim como a conservação delas, é essencial para fortalecer os percursos a pé e, no caso de um centro histórico como o de São Luís, de reforçar vínculos com a história e o patrimônio.

Figura 43 – Placas informativas danificadas – (a) no cruzamento entre a Rua do Giz com a Quatorze de Julho; (b) no cruzamento entre a Rua da Estrela e a Rua Direita.



Fonte: Acervo pessoal (2025)

As imagens também evidenciam um ponto relevante – já mencionado anteriormente –, que é o recorrente problema das placas informativas e de outros elementos fixos, como postes e lixeiras estarem frequentemente posicionados diretamente sobre calçadas estreitas e irregulares, o que compromete a fluidez da circulação de pedestres. Essa ocupação indevida do espaço já limitado das calçadas configura uma barreira física, e representa uma contradição no próprio propósito da sinalização urbana, que deveria apoiar e facilitar a experiência de caminhar. Em vez disso, acaba por restringi-la, explicitando uma falta de integração entre acessibilidade, mobilidade ativa e valorização do patrimônio no desenho urbano vigente.

Em aos bancos, é notável que estão majoritariamente restritos às praças, com destaque para as Praças Benedito Leite, Nauro Machado, da Faustina, e João Lisboa, além de alguns

pontos específicos como a Rua da Estrela (em frente ao Mercado das Tulhas e Praça Nauro Machado), a Avenida Dom Pedro II (nas imediações do Palácio dos Leões e outros equipamentos institucionais) e na Rua da Feira da Praia Grande (próximo ao Estacionamento do Reviver). A ausência de bancos ao longo das demais vias compromete o “parar”, o descanso e o uso espontâneo dos espaços, o que acaba desestimulando a permanência neles. A distribuição desigual desses elementos também evidencia um uso seletivo do espaço, limitado às áreas mais turísticas ou institucionalizadas.

As lixeiras, embora relativamente mais dispersas que os bancos, seguem uma lógica semelhante, concentrando-se principalmente nas praças e ao longo de algumas vias de maior fluxo. Já os bicicletários, identificados com linhas vermelhas, aparecem de forma pontual, apenas nas proximidades do Estacionamento do Reviver. Sua presença representa um indicador importante da integração modal com a bicicleta, e sua escassez reforça a priorização histórica de modais motorizados (figura 44).

Figura 44 – Bancos urbanos – (a) em trecho da Rua da Feira da Praia Grande; (b) na Praça dos Poetas; bicicletários – próximo ao Estacionamento do Reviver.



Fonte: Acervo pessoal (2025)

Em suma, o mapa reafirma que a infraestrutura de apoio à caminhabilidade no Centro Histórico de São Luís é concentrada em pontos estratégicos, especialmente nas áreas com vocação turística ou institucional mais expressivas. No entanto, a ausência ou precariedade desses equipamentos em outras áreas compromete o usufruto pleno do espaço urbano. Investir em mais iluminação pública, bancos, lixeiras e sinalização informativa, de forma distribuída e qualificada, é fundamental para consolidar uma mobilidade ativa inclusiva, segura e

prazerosa. Esses elementos não são meros adornos urbanos, mas condições materiais essenciais para que o caminhar seja não apenas possível, mas também desejável.

Por conseguinte, o mapa de Arborização no Espaço Público permite uma leitura sobre as condições de arborização e sombreamento na área de estudo, aspecto crucial para a caminhabilidade urbana, especialmente em um clima tropical como o da cidade – assim como no mapa anterior, foi necessário considerar o Largo e a Praça João Lisboa, por sua relevância na paisagem e ambiência sensível da Rua do Egito.

Assim como as infraestruturas de apoio analisadas anteriormente (iluminação, mobiliário urbano, lixeiras e sinalização), a presença de árvores na malha urbana mostra-se desigual e pontual, valorizando certas áreas. De maneira geral, as ruas internas à área de estudo carecem de arborização significativa. As exceções mais evidentes são trechos da Rua da Estrela, que possui importância histórica e turística (especialmente em frente ao Mercado das Tulhas e à Praça Nauro Machado), e a Avenida Dom Pedro II, que concentra edifícios institucionais como o Palácio dos Leões e o Tribunal de Justiça. Nesses locais, a presença de árvores contribui para a qualidade ambiental, conforto térmico e paisagismo urbano, reforçando sua atratividade e permanência.

Nos demais trechos, a sombra sobre as calçadas é oferecida quase exclusivamente pelas edificações, com exceção de algumas árvores localizadas dentro de lotes privados, que projetam sua copa sobre o espaço público – apresentadas por tracejados azuis no mapa. Alguns exemplos disso incluem o cruzamento entre a Rua do Giz e a Rua Quatorze de Julho, entre a Rua da Palma e a Rua da Saúde, uma edificação na Rua João Vital, e dois pontos da Rua da Montanha Russa. Esse tipo de sombreamento, embora benéfico ao caminhar, depende da manutenção privada e não pode ser considerado política pública de arborização, o que reforça a fragilidade da estratégia ambiental urbana de modo geral.

Diferente dos mapas anteriores, este destaca um trecho da Avenida Senador Vitorino Freire, onde o canteiro central arborizado se sobressai. Contudo, vale observar que a maioria das árvores nesse trecho é de pequeno porte, o que limita sua capacidade de oferecer sombra efetiva. Além disso, essa via não oferece boas condições para o pedestre, uma vez que suas calçadas são estreitas (como apresentado anteriormente no Mapa de Acessibilidade Caminhável, na figura 35), e o fluxo de veículos é intenso e veloz, gerando uma ambiência hostil e pouco convidativa ao caminhar – mesmo com a presença de vegetação.

Portanto, o mapa declara que a arborização na área interna da Praia Grande segue a lógica de seletividade espacial, já observada nos aspectos anteriores. A escassez de árvores ao longo de grande parte das vias internas da área delimitada implica maior exposição ao calor e

3.2 Registros caminhográficos: caminhabilidade e a percepção do ambiente construído

Para aprofundar a dimensão sensível da caminhabilidade na Praia Grande a partir dos 16 percursos realizados na pesquisa de campo – conforme apresentado na introdução e listados no Apêndice A –, esta seção apresenta oito desses trajetos para serem detalhados, em busca de obter uma compreensão abrangente sobre as percepções no ambiente construído, articulando momentos, espacialidades e experiências vividas. Os registros a seguir configuram-se como produções caminhográficas, conforme discutido na fundamentação teórico-metodológica (item 1.3), nos quais foram mapeadas impressões sensíveis da área, com base, principalmente, na experiência direta e subjetiva do pesquisador, porém, complementada em alguns momentos pelas perspectivas de sujeitos outros que também experienciavam os locais em determinados momentos, por meio de conversas informais.

Embora essas descrições foquem, principalmente, no que foi percebido no local, também dialogam, sempre que pertinente, com autores que contribuem para a reflexão sobre cidades caminháveis como Jacobs (2000), Pozueta, Daudén e Schettino (2009) e Speck (2016), além dos que teorizam sobre as ambiências sensíveis, como Duarte (2013). Além de, em momentos específicos, trazer relações com trabalhos afins ao campo, entre eles, os de Souza e Amaral (2020), Costa (2023) e Martins (2024).

Os primeiros quatro percursos detalhados – identificados como A, B, C e D – foram realizados entre junho e julho de 2024, durante o período das festas juninas, em dias e horários diversos, com ênfase nas áreas turísticas e pedonais do Centro, especialmente o trecho conhecido como “Reviver”, buscando captar as dinâmicas específicas daquele contexto. Nos percursos seguintes, ampliou-se a investigação para além do núcleo turístico, incluindo áreas menos valorizadas, com o intuito de diversificar os olhares e reconhecer outras formas de apropriação e presença no território. Essa escolha visa revelar contrastes, resistências e cotidianos que escapam à lógica dos espaços planejados prioritariamente para o turismo e instituições.

3.2.1 Percurso A: primeiras impressões ao caminhar no “Reviver” – em tempo de festas juninas

Em uma manhã de sábado, dia 15 de junho de 2024, às 10h, dei início às caminhografias, buscando obter uma compreensão mais sensível das características do caminhar na área. Andando sozinho, tomei como ponto de partida dos registros, o ponto de encontro entre a Rua da Estrela e a Rua João Vital, passando pelas praças Nauro Machado e

Figura 47 – Vistas da Praça Nauro Machado – dia 15 de junho de 2024, entre as 10h18 e 10h20.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Com o decorrer do tempo, o interior da Praça Nauro Machado foi ganhando certa movimentação, algumas pessoas caminhavam entre ela e a Praça Valdelino Cécio, utilizando a escada que conecta os dois espaços, enquanto profissionais da limpeza urbana realizavam seu trabalho – a figura 48 mostra as variações presentes no local. Contudo, em uma de suas laterais – na Travessa Marcellino Almeida –, em determinados momentos, o fluxo de pedestres se intensificava, especialmente devido à circulação de turistas. Próximo dali, o restaurante localizado na esquina do Mercado das Tulhas apresentava um fluxo constante de pessoas, com algumas permanecendo na calçada. Também era possível observar pedestres caminhando a partir da Rua da Feira da Praia Grande em direção à Rua da Estrela (figuras 49 e 50).

Figura 48 – Vistas para a escada da Praça Nauro Machado – dia 15 de junho de 2024, entre as 11h05 e 11h19.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Figura 49 – Vistas da Praça Nauro Machado – dia 15 de junho de 2024, entre as 10h18 e 10h20.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Figura 50 – Vistas da Praça Nauro Machado – dia 15 de junho de 2024, entre as 10h18 e 10h20.

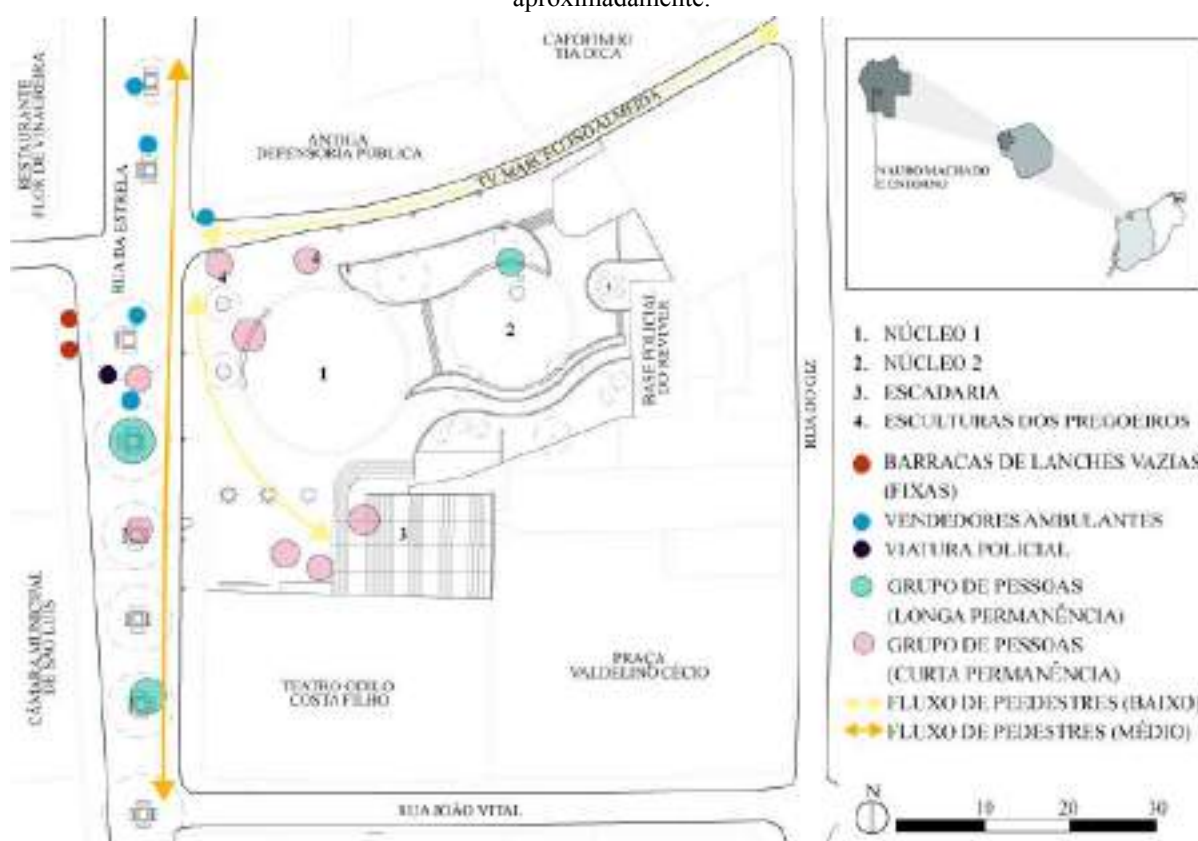


Fonte: Acervo pessoal (2024).

Observei as dinâmicas espaciais por cerca de uma hora, enquanto fazia anotações e refletia sobre as diferentes formas de apropriação do espaço. Nesse intervalo, busquei mapear os acontecimentos na praça e em seu entorno imediato, procurando, de certa forma, traduzir em registros materiais minhas percepções sobre essas dinâmicas. Com isso, foi possível

identificar alguns dos principais atrativos da praça. As estátuas dos pregoeiros e a escadaria se destacam como elementos de forte apelo para os turistas, enquanto os bancos – tanto os internos, quanto os situados na rua, ao redor da praça – são mais utilizados por moradores da cidade como ponto de descanso e socialização (figura 51).

Figura 51 – Mapa de Ações da Praça Nauro Machado e entorno – dia 15 de junho de 2024, das 10h30 às 11h40 aproximadamente.



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Durante o período em que realizava as observações, conversei de forma espontânea com um dos vendedores ambulantes do local – a quem chamarei de Seu José, para preservar sua identidade. Lhe fiz algumas perguntas abertas, relacionadas ao Centro Histórico e à própria Nauro Machado. Ele contou que tem 66 anos e trabalha no Centro há 33 anos, vendendo alimentos e bebidas, e comentou que, em anos anteriores, por essa época, o entorno da Praça Nauro Machado já costumava estar decorado com bandeirinhas juninas, o que, segundo ele, atrai mais visitantes.

Seu José afirmou que frequenta a área com regularidade, exceto em dias chuvosos, quando o movimento costuma ser fraco. Segundo ele, este é o período do ano em que há maior circulação de pessoas, por conta das festas juninas. No dia a dia, relatou que as manhãs são geralmente tranquilas, ao meio-dia o movimento diminui bastante, e a partir das 15h começa a aumentar. À noite, até por volta das 21h, o fluxo de pessoas se mantém intenso,

principalmente devido aos bares localizados na área conhecida como “Reviver” – conhecida assim popularmente em referência ao projeto de requalificação realizado entre 1987 e 1991, que levou esse nome –, quase todos os dias.

Quando conversamos sobre segurança, Seu José disse que hoje em dia se sente mais tranquilo no local. Ele relatou que, no passado, a área era mais perigosa, mas acredita que a presença policial atual – especialmente o posto próximo à Praça Nauro Machado – contribui para a sensação de segurança, e que, também contribui de certa forma para que mais pessoas visitem a área. Ainda assim, considera que o policiamento deveria ser ampliado para outros pontos do Centro.

Segundo ele, os períodos que mais atraem visitantes são o São João, o Carnaval e o Natal, quando tanto turistas quanto moradores da cidade buscam o Centro Histórico para vivenciar mais de perto a cultura local. Sobre a praça especificamente, comentou que ela já foi mais movimentada em anos anteriores, quando recebia eventos com mais frequência e abrigava até um arraial próprio. Este ano, no entanto, não houve nenhuma iniciativa nesse sentido, nem por parte do governo municipal, nem do estadual.

Os relatos de Seu José evidenciam aspectos elementares para a compreensão da caminhabilidade no Centro Histórico, principalmente em torno da Praça Nauro Machado e da área conhecida como “Reviver”. Sua percepção sobre a presença ou ausência de artefatos como a decoração junina e os eventos culturais mostra sua relevância para a ativação do espaço público e atração em períodos distintos. Além disso, sua fala sobre segurança e infraestrutura demonstra como fatores subjetivos e objetivos se entrelaçam na experiência de caminhar. A presença de policiamento, por exemplo, influencia diretamente na sensação de segurança, favorecendo o uso mais frequente do espaço e, conseqüentemente, contribuindo para torná-lo mais seguro por meio da própria ocupação cotidiana.

De volta ao seguimento do percurso, ao longo da Rua da Estrela, por volta das 11h40 diversos grupos de pessoas circulavam, e o fluxo se intensificava ao dobrar na Rua Portugal. Naquela manhã, bandeirinhas de São João foram penduradas na via – de forma tardia, de acordo com o relato de José –, atraindo visitantes que paravam para contemplá-las e registrar fotografias, vendedores ambulantes e tornando o espaço público mais vivo. O Mapa de Caminhografia A a seguir, demonstra, de maneira resumida, as dinâmicas observadas durante o percurso, de modo geral (figura 52).

Figura 52 – Mapa de Caminhografia A – dia 18 de junho de 2024.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Esse primeiro percurso foi fundamental como ponto de partida das caminhografias, permitindo uma aproximação inicial com a área mais voltada ao turismo do Centro Histórico – esta popularmente conhecida como “Reviver”. A observação das dinâmicas cotidianas, combinada aos relatos de Seu José, que vivencia o espaço diariamente, ofereceu subsídios valiosos para compreender as múltiplas formas de apropriação e os fatores que influenciam a experiência de caminhar nessa porção da Praia Grande, marcada, historicamente, tanto por intervenções de requalificação quanto por usos espontâneos e sazonais.

Dado o período em que a caminhada foi realizada – de festividades juninas –, tornou-se evidente a necessidade de ampliar o olhar para diferentes momentos neste mesmo

trecho do Centro, a fim de captar a variação nas dinâmicas espaciais e nos fluxos de pessoas. Assim, os próximos três percursos buscarão aprofundar a investigação dessa área do Centro Histórico e registrar como a caminhabilidade se transforma a partir da interação entre temporalidades, usos sociais e condições físicas do ambiente construído.

3.2.2 Percurso B: transformações das ambiências entre a Praça Nauro Machado e ruas exclusivas para pedestres

No dia 18 de junho de 2024, a partir das 16h, realizei mais uma caminhografia. Como já posto, em um percurso semelhante ao anterior, porém, em um horário distinto, a fim de obter impressões complementares às anteriores. Andando sozinho, outra vez, tomei como ponto de partida o início da Rua da Feira da Praia Grande, passando pela Praça Nauro Machado, Praça da Seresta, Rua da Estrela, Rua Portugal e Rua Djalma Dutra, em um processo de observação que durou 2h (figura 53).

Figura 53 – Mapa de Percurso B – caminhografia do dia 18 de junho de 2024.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Era uma tarde de sol, com algumas nuvens no céu. Iniciando a caminhada em direção à Nauro Machado, enquanto passava pela Rua da Feira da Praia Grande, observei um número pequeno de pessoas circulando. O silêncio predomina, mas, era interrompido pelos sons das pessoas conversando e do vento balançando as bandeirinhas juninas – que diferente do momento do percurso anterior, já haviam sido instaladas, tanto na Rua da Feira da Praia Grande, como na Rua da Estrela.

Ao chegar na Praça Nauro Machado, observei uma viatura da polícia estacionada sob as árvores na Rua da Estrela, o que, por vezes, transmitia uma sensação de segurança objetiva. A presença de pequenos grupos de pessoas conversando na praça e em seu entorno – na Rua da Estrela – reforçava essa ambiência de acolhimento (figura 54). O sol começa aos poucos a dar lugar a sombras mais generosas, principalmente geradas pelas árvores de grande porte localizadas na rua, o que também contribui para tornar a experiência do caminhar mais confortável, considerando que a proteção contra insolação é um fator crucial na caminhabilidade, especialmente em cidades de clima quente como São Luís.

Figura 54 – Vista panorâmica da Praça Nauro Machado – dia 18 de junho de 2024, às 16h17.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Permaneci na praça por alguns minutos, observando. Algumas pessoas passavam caminhando, algumas aparentando ser turistas, outras eram trabalhadores informais, como um catador que recolhe latinhas, compondo o cenário urbano com suas rotinas muitas vezes invisíveis. Alguns pequenos grupos ocupavam os bancos, a escadaria e algumas mesas laterais – na direção da Travessa Marcellino Almeida – e permaneceram por longos períodos, conversando, descansando ou simplesmente contemplando a paisagem – uma apropriação do espaço que sugere que, quando há elementos que oferecem conforto (sombra, bancos, espaço livre), o espaço pode se tornar suporte para sociabilidade e pausa no ritmo da cidade.

De repente, a ambiência começou a se transformar. Um grupo de dança popular se aproximou com uma caixa amplificadora, se organizando no centro da praça. A movimentação das pessoas mudou rapidamente – quem estava apenas de passagem começava a parar, curioso, enquanto outros chegavam, atraídos pelo som e pela movimentação. O grupo iniciou a sua apresentação de Cacuriá, e, rapidamente, a praça foi reforçada como ponto de atratividade. A música, a dança e a expressão cultural deram um maior valor ao espaço, ativando-o social e afetivamente (figura 55). Essa transformação mostra como a caminhabilidade em centros históricos – mas, não exclusivamente neles – não depende apenas da infraestrutura física, mas também da capacidade do espaço ser palco para práticas culturais e encontros espontâneos.

Figura 55 – Apresentação de grupo de Cacuriá na Praça Nauro Machado – entre 16h40 e 17h13.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Algumas pessoas se acomodaram na escadaria da praça, outras se agruparam nas laterais, formando rodas de conversa e observação. A experiência de caminhar se misturou com a de permanecer por alguns minutos. Quando a apresentação chegou ao fim, parte do público se dispersou, retomando seus trajetos, mas uma quantidade significativa permaneceu,

sobretudo nos bancos e na escadaria da praça, prolongando aquele momento de convivência (figura 56).

Figura 56 – Vista da Praça Nauro Machado para a Rua da Estrela – dia 18 de junho de 2024, às 17h31 – após apresentação do grupo de Cacuriá.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Aproveitando a permanência das pessoas, conversei com dois jovens que estavam sentados em um dos bancos da praça. Dois rapazes, de 27 e 21 anos, autodeclarados pardo e negro, respectivamente, que disseram costumar frequentar regularmente a área que compreende o “Reviver”. Falamos sobre suas percepções sobre caminhar e experienciar a área no geral e sobre o que mais os trás ali. Para eles, o que mais os atrai ao local é a combinação entre a tranquilidade, a paisagem histórica e por a considerarem um espaço habitual para pessoas LGBTQIAPN+ – por serem parte da comunidade. Relatam que preferem frequentar a área no período da tarde e da noite, quando há maior movimentação, principalmente em razão dos bares e dos frequentadores que tornam o ambiente mais vivo e interessante.

Apesar disso, apontam que, para eles, a sensação de segurança não é uniforme em todo o Centro. Enquanto afirmam se sentir relativamente seguros na Praça Nauro Machado – onde ocorreu nossa conversa –, e nas proximidades – área exclusiva para pedestres, mais voltada ao turismo – devido à presença constante de guardas, também relatam que, fora desse perímetro, a percepção de insegurança é bastante presente, principalmente à noite. Para eles, seria necessário ampliar o policiamento para outras áreas do Centro, inclusive com a implantação de postos fixos, como forma de reduzir essa sensação de vulnerabilidade.

Logo após esse momento, percebi uma movimentação expressiva vindo da Rua Portugal, então segui pela Rua da Estrela até lá. O caminho estava bastante dinâmico – havia um fluxo constante de pedestres, vendedores ambulantes ocupavam o eixo central da rua, e a própria configuração estreita do espaço, somada às bandeirinhas que cruzam a parte superior

da rua e à movimentação que vinha mais à frente, gerou uma sensação acolhedora, quase festiva (figura 57).

Figura 57 – Vista da Rua da Estrela – dia 18 de junho de 2024, às 17h35.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Ao chegar no cruzamento da Rua da Estrela com a Rua Portugal, havia uma apresentação de Tambor de Crioula. Mais uma vez, o espaço se mostrou transformado por um movimento cultural – o som dos tambores reverberando no chão de pedra e atraindo as pessoas para si, enquanto se misturavam os sons da música aos sons das palmas (figura 58). Fiquei ali por um momento contemplando, e em seguida, caminhei em direção à Rua Portugal, em que, mais adiante, pessoas tiravam fotografias nas bandeirinhas, caminhavam em grupos, visitavam os comércios ou simplesmente contemplavam o cenário (figura 59).

Figura 58 – Apresentação de grupo de Tambor de Crioula entre a Rua da Estrela e a Rua Portugal – dia 18 de junho de 2024, às 17h36.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Figura 59 – Mapa de Caminhografia B – dia 18 de junho de 2024.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

A caminhografia foi encerrada às 18h, e, como sintetizado na figura acima, o percurso se revelou bastante dinâmico e repleto de surpresas positivas – sensoriais, culturais e afetivas. As mudanças na ambiência, provocadas tanto pelos elementos materiais – como sombra,

mobiliário e escalas urbanas – quanto pelas ativações culturais espontâneas, reforçam como o caminhar pode ser uma experiência para além da circulação, articulando a percepção, encontros, sociabilidades e a apropriação do espaço. O diálogo com os jovens também foi bastante enriquecedor, ajudando a ampliar a compreensão sobre o local.

3.2.3 Percurso C: “Reviver” em dinâmicas noturnas e apropriações plurais

O Percurso C foi feito logo no dia posterior e seguiu um trajeto parecido com os dois primeiros, entre vias exclusivas para pedestres e também a principal área de potencial turístico do Centro Histórico – “Reviver”. No entanto, em um horário diferente, a fim de obter uma visão outra à que obtive na caminhografia anterior. O percurso atual teve duração de 1h e foi feito acompanhado de mais uma pessoa, tendo início às 20h do dia 19 de junho de 2024 (quarta-feira), e sendo finalizado às 21h (figura 60).

Figura 60 – Mapa de Percurso C – caminhografia do dia 19 de junho de 2024.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Partindo do Estacionamento do Reviver, ao iniciar o percurso pela Rua da Feira da Praia Grande, havia um movimento discreto, tanto de pedestres quanto de vendedores ambulantes. Apesar da circulação ser pontual nesse trecho, era possível observar que, à medida que nos aproximávamos da Praça Nauro Machado, a dinâmica urbana ganhava outra intensidade, com um fluxo mais expressivo de pessoas (figura 61).

Figura 61 – Vista da Rua da Feira da Praia Grande, em direção à Praça Nauro Machado – dia 19 de junho de 2024, às 20h03.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

O policiamento estava presente de forma ostensiva, com uma viatura estacionada na Rua da Estrela próximo ao Teatro João do Vale e um grupo de policiais reunido na Praça Nauro Machado, compondo parte do cenário (figura 62). As ruas no entorno da praça – especialmente a própria Rua da Estrela e a Travessa Marcellino Almeida – apresentavam um fluxo constante de pessoas, somado à presença de vendedores ambulantes e de frequentadores dos bares da Travessa Marcellino Almeida que ocupavam suas laterais, nas mesas e cadeiras dispostas no local. Nesse trecho, também se destacava o som da música proveniente dos bares, perceptível, mas não incômodo – fazia parte da composição da atmosfera naquele momento (figura 63).

Figura 62 – Vista da Praça Nauro Machado para a Rua da Estrela – dia 19 de junho de 2024, às 20h14.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Figura 63 – Vistas da Praça Nauro Machado para a Travessa Marcellino Almeida – dia 19 de junho de 2024, entre as 20h14 e 20h24.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Apesar dos núcleos principais da Praça Nauro Machado estarem vazios na maior parte do tempo, skatistas o atravessavam esporadicamente, enquanto grupos ocupavam as margens do ambiente, tanto na escadaria quanto em uma outra área mais interna, compondo pequenos pontos de sociabilidade e representando a pluralidade das práticas urbanas do lugar (figura 64). Os grupos que estavam na área mais interna da praça eram notadamente compostos por pessoas da comunidade LGBTQIAPN+, o que imediatamente remeteu à conversa realizada no

dia anterior com dois jovens que relataram considerar o ambiente seguro para a comunidade – e, curiosamente, estavam reunidos naquele mesmo ponto da praça.

Figura 64 – Vista da Praça Nauro Machado – grupos de jovens socializando no dia 19 de junho de 2024, às 20h14.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Nos estudos de Costa (2023) e Martins (2024), o Centro Histórico, especificamente a Praia Grande, a área do “Reviver” e a própria Praça Nauro Machado, aparecem como importantes espaços de apropriação e sociabilidade para grupos de diversidade sexual e gênero. Estes, se configuram como lugares de acolhimento, sociabilidade e pertencimento para a população LGBTQIAPN+ em São Luís, agindo como um contraponto aos espaços marcados pela heteronormatividade e pela reprodução de práticas excludentes. Ademais, evidencia que a apropriação desses ambientes resulta na construção de vínculos afetivos e na formação de redes de suporte coletivo, fortalecendo experiências de liberdade, segurança simbólica e afirmação identitária no contexto urbano.

Além de grupos LGBTQIAPN+, Souza e Amaral (2020, p. 1003), em seu trabalho sobre o caminhar em centros históricos de cidades amazônicas, destacam que a Praça e seu entorno também se configuram como lugar de espaços de resistência e expressão para outros grupos, como os ligados ao hip hop, ao reggae e ao teatro de rua – que encontram no espaço público um lugar de encontro, permanência e visibilidade. Desse modo, de acordo com os autores, “configurando-se como um substrato físico da cidade extremamente pulsante, democrático”, tornando-se um espaço onde diferentes vozes e corpos produzem presença e reivindicam pertencimento de forma múltipla, que escapam às lógicas hegemônicas que tentam, historicamente, moldar e higienizar o Centro Histórico.

Essa multiplicidade de usos e presenças na Praia Grande não é algo recente, como apresentado anteriormente, segundo Reis (2002), já desde os anos de 1930, diversos grupos sociais considerados marginais à norma hegemônica frequentam espaços do bairro. O que vemos ao longo do anos, é que, mesmo em contextos marcados pela vigilância, pelo abandono e pela tentativa de higienização social promovida por certos ideais de "revitalização", muito desses grupos continuaram a produzir presença, identidade e modos de habitar que escapam às lógicas excludentes da cidade.

Ao seguir o percurso em direção à Rua Portugal, passamos pela Praça da Seresta, que apresentava baixa intensidade de circulação e permanência. Na Rua Portugal, a dinâmica urbana se mantinha ativa, impulsionada especialmente pela decoração junina e pela interação de grupos que fotografavam e apreciavam a paisagem histórica. No entanto, essa vitalidade não se distribuía de forma homogênea, diminuindo nos trechos com menor oferta de serviços e comércio, o que evidencia a forte dependência da ativação econômica na produção de vitalidade urbana noturna. Esse cenário se modificou novamente nas imediações da Praça dos Catraieiros, onde os bares em funcionamento onde os bares em funcionamento garantiam novamente a presença significativa de pessoas.

A associação entre a oferta de serviços, lazer e consumo se consolida como vetor estruturante da dinâmica urbana noturna na área do “Reviver”, reiterando a centralidade desses estabelecimentos na manutenção de circuitos de permanência e circulação. Ao conectar essas observações aos princípios da caminhabilidade, torna-se evidente que a diversidade de usos, a ocupação ativa do solo e a apropriação espontânea dos espaços são elementos fundamentais para fortalecer os chamados “olhos da rua”, como propõe Jacobs (2000). Essa vitalidade urbana, gerada a partir da presença constante de pessoas, amplia a segurança subjetiva, estimula o encontro e a sociabilidade, além de, diretamente, qualificar a experiência

do caminhar no espaço público. Na figura a seguir, estão apresentadas as percepções apontadas durante o Percurso C (figura 65).

Figura 65 – Mapa de Caminhografia C – dia 19 de junho de 2024.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

3.2.4 Percurso D: vitalidade, alteridade e primeiros contrastes da caminhabilidade

O quarto percurso foi realizado no dia 05 de julho de 2024, com início às 17h e término às 18h. Na ocasião, estive acompanhado de um amigo durante todo o trajeto. Partimos das proximidades da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UEMA (FAU-UEMA), situada na Rua da Estrela, e seguimos em direção à Praça Nauro Machado (figura 66).

Figura 66 – Mapa de Percurso D – caminhografia do dia 05 de julho de 2024.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Nas imediações do ponto de partida da caminhada, na parte mais ao sul da Rua da Estrela, havia pouca circulação de pedestres. O que não surpreende, considerando que a caminhada nesse trecho, nos termos de Speck (2016) não é proveitosa ou interessante, pela pouca variedade de usos e conflitos com veículos automotores. Carros estacionados e em movimento dividem o espaço da via, que, por sua largura reduzida, impõe desafios a quem se desloca a pé. A dinâmica nos levava, assim como a outros transeuntes, a buscar refúgio nas

calçadas estreitas e pouco acessíveis – como mostrado no mapa da figura 35, no item 3.1.3 –, para seguir nosso trajeto.

Ao acessarmos a área exclusiva para pedestres, nos aproximando da Praça Nauro Machado, a ambiência foi se alterando. O espaço se mostrava mais acolhedor e vivo. Havia uma circulação expressiva de pessoas, que variava entre frequentadores locais – como estudantes, famílias e trabalhadores – e turistas (figura 67).

Figura 67 – Vistas da Praça Nauro Machado e entorno – 05 de julho de 2024, entre 17h10 e 17h25.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

A presença da ronda policial no local trazia um tom de segurança, embora ao mesmo tempo, notássemos algumas tensões sutis associadas à presença de pessoas com sinais de uso abusivo de entorpecentes. Desse modo, cabe um olhar atento para as questões de alteridade e afetações no espaço público: a cidade é, antes de tudo, um espaço de encontros, de contrastes e, inevitavelmente, de tensões. Caminhar na cidade nos coloca frente a compartilhar o espaço com a diferença – com aquilo que não é espelho, mas que se apresenta como Outro. Nesse sentido, caminhar torna-se também um exercício ético, corpóreo e sensível de abertura ao inesperado, de afetar-se com a diversidade e de construir, cotidianamente, o direito à cidade.

O entorno da praça também se mostrava dinâmico, com uma presença significativa de vendedores ambulantes tanto na Rua da Estrela quanto na Travessa Marcellino Almeida. As pessoas circulavam, paravam, interagiam, compravam alimentos, bebidas ou artesanato. Mais uma vez, foi perceptível como a ocupação informal contribui para a vitalidade urbana local, compondo a paisagem econômica e social do lugar. Ao subir a escada que dá acesso à Praça

Valdelino Cécio – quase uma extensão da Nauro Machado, um nível acima –, a vimos menos movimentada. Provavelmente, isso se deve à baixa oferta de serviços e atividades em seu entorno imediato, o que reflete diretamente na atratividade e na capacidade do espaço de estimular circulação e permanência.

Demos continuidade às andanças pela Rua do Giz, seguindo até a Travessa Marcellino Almeida, e então viramos à direita para alcançar outro trecho da Rua da Estrela, em frente à Casa das Tulhas. Nesse ponto, a movimentação seguia intensa, tanto de transeuntes quanto de vendedores ambulantes, mantendo a dinâmica viva observada anteriormente (figura 68). Ao avançar, exatamente no mesmo espaço onde, no “Percurso B”, assisti a uma apresentação de Tambor de Crioula, acontecia o Festival Cena Nordeste. A realização desse evento – apoiado pelo Governo Estadual – promovia uma ambiência festiva, com pessoas circulando, interagindo, sorrindo e se deixando afetar pela música, pela arte e pela coletividade que se formava ali.

Figura 68 – Vista da Rua da Estrela, em frente à Casa das Tulhas – dia 05 de julho de 2024, às 17h41.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Chegamos justamente no intervalo entre duas apresentações: uma de palhaços, que acabava de ser concluída, e outra, de Tambor de Crioula, que logo se iniciaria. À medida que o grupo começava a tocar, mais pessoas se aproximavam, formando um momento de alta concentração de pessoas no local. Ao seguir pela Rua Portugal, notamos um fluxo ainda

intenso de pedestres. As pessoas caminhavam, contemplavam a decoração junina e ocupavam o espaço de forma espontânea (figuras 69 e 70).

Figura 69 – Vista para a Rua da Estrela – dia 05 de julho de 2024, às 17h57.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Figura 70 – Vista da Rua Portugal – dia 05 de julho de 2024, às 17h58.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Por fim, descemos a Rua Djalma Dutra em direção à Rua da Feira da Praia Grande. A movimentação ali era mais discreta, mas ainda assim, observamos grupos de pessoas ocupando os quiosques, conversando, esperando pedidos ou simplesmente desfrutando do

Daudén e Schettino (2009), está profundamente relacionada à diversidade de atividades, à riqueza sensorial e à capacidade dos espaços urbanos de oferecer experiências estimulantes. As bandeirinhas coloridas, as apresentações culturais, a arquitetura histórica e a ocupação dos bares e quiosques são elementos que enriquecem a paisagem urbana, tornando-a mais desejável para o caminhar.

O “Percurso D” contribuiu para ampliar a compreensão sobre a área do “Reviver” durante os festejos juninos, que se mostrou bastante dinâmico deste o “Percurso A”, mesmo em horários que, fora desse período, seriam mais esvaziados – como relatado por Seu José, vendedor ambulante, ao descrever os diferentes usos da área ao longo do ano. Os festejos, nesse contexto, atuaram produzindo qualidades atmosféricas singulares que transformam comportamentos, despertam afetos e estimulam novas formas de relação com o espaço.

A presença simultânea de diferentes grupos sociais – estudantes, famílias, trabalhadores, turistas, jovens skatistas, grupos LGBTQIAPN+ e indivíduos em situação de vulnerabilidade, como aqueles que aparentavam estar sob uso abusivo de substâncias – revela o espaço público como um campo de convivência, afetação e até mesmo tensão entre múltiplos modos de existir. Essa coexistência, embora nem sempre harmônica, é essencial para a construção de uma cidade mais democrática. E ela impacta diretamente na caminhabilidade em sua dimensão sensível, pois é da presença e da interação entre esses corpos que emerge a “moldagem do Lugar”, em um processo que Duarte (2013) classifica como quase “artesanal” entre as pessoas e o ambiente construído.

No entanto, vale destacar que este foi o primeiro percurso que incluiu um trecho onde o espaço era compartilhado entre pedestres e veículos motorizados, revelando de forma mais contundente os limites materiais e sensoriais desse tipo de arranjo urbano. Logo no início do percurso, experimentamos as dificuldades de deslocamento e a disputa pelo espaço, contrastante com o restante do percurso – exclusivo para pedestres. Assim, ampliar os percursos investigativos para além dos limites da área mais “turistificada” do Centro Histórico torna-se necessário, pois permite visibilizar outras camadas espaciais e fortalecer a compreensão do caminhar como uma prática experiencial e socioespacial, e como forma de reivindicação do direito pleno à cidade.

3.2.5 Percurso E: caminhar na Praia Grande além do “Reviver”

O quinto percurso das caminhografias, a ser detalhado, ocorreu meses após o anterior – embora tenha feito outra observação no local anteriormente –, no dia 11 de dezembro de

havia alguns poucos ambulantes. A ambiência era tranquila e, apesar da pouca presença de pessoas no momento, nos sentíamos seguros ao caminhar (figura 73).

Figura 73 – (a) Vista para a Rua Djalma Dutra e (b) Vista para a Rua da Feira da Praia Grande – dia 11 de dezembro de 2024, às 16h46.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Ao chegar nas proximidades da Nauro Machado, tanto a circulação quanto a permanência de pessoas eram pequenas, sem grande diversidade de atividades. Alguns caminhavam, outros estavam nas proximidades dos ambulantes ou no restaurante localizado na esquina do Mercado das Tulhas, porém, em poucas quantidades. Havia presença de ronda policial no momento, e, algo que nos chamou atenção, foi que as bandeirinhas juninas – que demoraram a ser colocadas no ano presente – ainda estavam instaladas no mês de dezembro, acredita-se, que, em razão do potencial de atratividade turística delas (figura 74).

Figura 74 – (a) Vistas da Rua da Estrela, nas proximidades da Praça Nauro Machado – dia 11 de dezembro de 2024, às 16h54.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Outro aspecto que observamos, foi o vazio que estava na lateral da Nauro Machado – na direção da Travessa Marcellino Almeida – (figura 75), um espaço que, em percursos anteriores e em horários semelhantes, apresentava mais atividades, com as mesas e cadeiras dos bares adjacentes, configurando um polo de sociabilidade. Este vazio não é acidental, mas sintoma de uma transformação controversa, que parte da cessão – por parte do Governo Estadual – ao prédio do Largo do Comércio⁴² à implantação de unidade da rede de hotelaria do Grupo Vila Galé, que englobou também as estruturas do entorno, como a edificação em que funcionava o Cafofinho Tia Dica – agora, transferido para a esquina da Casa das Tulhas.

Figura 75 – Vista da Travessa Marcellino Almeida – dia 11 de dezembro de 2024, às 16h57.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Apesar do grupo hoteleiro ainda não ter implantado seu empreendimento, a realocação dos bares já apresenta certa mudança nas ambiências e apropriações locais. O “vazio” observado, não é só a ausência dos elementos físicos que os bares traziam, mas é uma alteração forte na atmosfera e na qualidade sensível ao caminhar e permanecer no local. A priorização, por parte do Estado, no estímulo ao turismo e consumo tende a fragilizar fatores como a diversidade e identidade local, no entanto ainda não podemos prever as mudanças que virão, principalmente após a implantação do hotel, porém, já se pode notar certas alterações espaciais resultantes de sua futura instalação.

Continuamos a caminhada através da Rua Humberto de Campos, onde trabalhadores faziam manutenções na escadaria. A partir daqui, entramos em um momento que o percurso

⁴² Em que funcionava a antiga Defensoria Pública.

se modifica de maneira estrutural, pois a área exclusiva para pedestres terminava. Na Rua da Palma – compartilhada entre veículos e pedestres – a imagem é diferente. Assim como outras ruas do Centro Histórico de São Luís, esta apresenta desafios evidentes em sua infraestrutura, e a experiência de caminhar se mostra significativamente comprometida pela presença de automóveis na via estreita (figura 76).

Figura 76 – Vistas da Rua da Palma – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Esses aspectos viários conflitam diretamente com os princípios defendidos por Speck (2016) e Pozueta, Daudén e Schettino (2009). A segurança do pedestre é questionável, pois na maioria do percurso as calçadas são estreitas, forçando os caminhantes a disputarem o espaço da rua com os veículos automotivos (entre carros e motocicletas) que se movimentam, muitas vezes, em velocidades elevadas, além dos que ficam estacionados, que ocupam grande parte da largura da via, reduzindo ainda mais a área de circulação.

Do ponto de vista da atratividade e de um “caminhar interessante” – elementos destacados pelos autores mencionados –, embora a paisagem arquitetônica demonstre o valor histórico e cultural do ambiente, esse potencial é comprometido pela baixa vitalidade urbana. Grande parte das edificações permanece vazia, sem usos ativos que estimulem a permanência, o encontro e a interação. A ausência de atividades comerciais, habitacionais, culturais e de serviços no térreo compromete a dinâmica espacial, tornando o percurso desestimulante, e, por vezes, até hostil para quem experimenta o Centro Histórico a partir do caminhar.

A via apresenta baixa presença de pedestres – em grande parte pela falta de atratividade. Ainda assim, há certo fluxo entre os cruzamentos, embora em pequena

quantidade, vindos da parte mais alta de vias como a Rua Humberto de Campos e a Rua João Vidal, deslocando-se a partir da Rua do Egito (figuras 77 e 78). Esses movimentos aparentam estar associados a caminhadas cotidianas e funcionais, como idas às compras, retorno do trabalho, da escola ou outras atividades diárias.

Figura 77 – Vista da parte mais alta da Rua Humberto de Campos – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

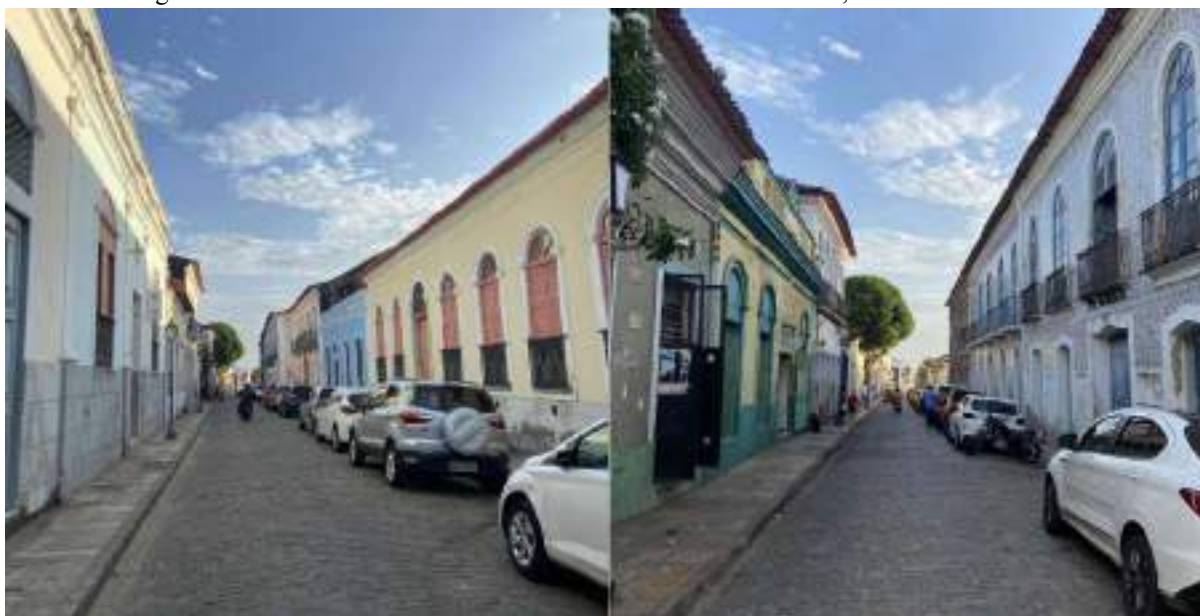
Figura 78 – Vistas da Rua João Vidal – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h06.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Ao longo da via, a caminhada é monótona. Poucas pessoas transitam e o silêncio predominante é frequentemente interrompido pela passagem rápida de veículos automotivos, o que pode ser favorecido tanto pela planície retilínea do trecho quanto pela ausência de sinalização que controle a velocidade. Ao percorrermos a Rua da Palma, percebemos como a riqueza arquitetônica do Centro se mostra ausente de vitalidade – uma paisagem marcada por uma ambiência estática, carente de encontros e de elementos que atribuam significado à experiência urbana (figura 79). O silêncio constante e a previsibilidade do espaço tornam o trajeto repetitivo, e a sensação de insegurança intensifica-se especialmente ao final do trecho percorrido na via, em razão da escassez de usos, do baixo dinamismo e da pouca presença de pessoas no espaço.

Figura 79 – Vistas da Rua da Palma – dia 11 de dezembro de 2024, entre 17h10 e 17h13.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Chegando ao cruzamento com a Rua da Saúde, seguimos à esquerda, e seguimos caminhando, mesmo já saindo da área delimitada para o estudo. A decisão foi motivada pela curiosidade em registrar diferentes situações em áreas mais distantes do principal núcleo turístico. Seguimos, então, pela Rua Jacinto Maia, onde a sensação de insegurança persistia. Por volta das 17h20, o cenário era de poucas edificações em funcionamento, algumas fechadas e outras aparentando funcionar como cortiços, o que reforçava a percepção de um ambiente pouco atrativo naquele horário.

Então, chegamos na Avenida Magalhães de Almeida, próximo ao Mercado Central, onde a atmosfera era saturada por um tráfego de veículos automotivos e ruídos intensos (figura 80). A partir desse ponto, seguimos de volta à área delimitada para o estudo, por uma calçada mais ampla, porém, sempre acompanhados dos ruídos oriundos do trânsito.

Figura 80 – Vista da Avenida Magalhães de Almeida – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h27.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Ao fim da rua, já no trecho que compromete à Rua do Egito, adentramos a Praça João Lisboa, que se apresentava como um ponto positivo de circulação, encontro e permanência urbana (figura 81). A decoração de natal estava sendo instalada, algumas pessoas estavam sentadas nos bancos, ou simplesmente transitando. Novamente, o caminhar parecia ser funcional, não apenas contemplativo ou turístico. A diversidade nas atividades, mesmo que sutis, entre conversas, passeios e descansos, contribuía para uma perceptível sensação de conforto.

Figura 81 – Vista da Praça João Lisboa – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h36.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Contudo, na Rua do Egito, que margeia a praça, a presença ostensiva de carros e motos representa um ponto crítico para a caminhabilidade. Observava-se que algumas pessoas enfrentavam dificuldades para atravessar a via, mesmo com a presença de faixas elevadas, pois, apesar da quantidade de veículos não ser elevada, alguns circulavam em alta velocidade (figura 82). Essa interface representa um ponto fraco, comprometendo tanto o conforto quanto a segurança dos pedestres, especialmente nos momentos de chegada ou saída do espaço. A falta de controle efetivo do fluxo de veículos e a ausência de medidas mais robustas de moderação do tráfego rompem com a continuidade do percurso pedestre e fragilizam a experiência de caminhar no entorno imediato da praça.

Figura 82 – Vista da Rua do Egito, a partir da Praça João Lisboa – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h36.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Seguimos o trajeto pelo trecho exclusivo para pedestres da Rua de Nazaré em uma caminhada confortável, favorecida pelo calçamento regular. Ao final do trecho, alcançamos a Praça Benedito Leite, que se revelava em transição: os vendedores ambulantes começavam a organizar seus utensílios de trabalho, enquanto brinquedos removíveis – como camas elásticas e piscinas de bolinhas – eram posicionados nos arredores, indicando preparação do espaço como um ponto de lazer familiar e encontro (figura 83). Esse momento de pré-ativação conferia à praça uma ambiência em estado de latência, que já sugeria maior vitalidade e apropriação social.

Figura 83 – Vista panorâmica da Praça Benedito Leite – dia 11 de dezembro de 2024, às 17h59.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Posteriormente, continuamos o percurso pela Avenida Dom Pedro II. A Praça Pedro II estava bastante movimentada, com mesas e cadeiras espalhadas, os mesmos brinquedos removíveis presentes, vendedores ambulantes, pessoas circulando e apreciando a decoração natalina já instalada (figura 84). Também havia um ostensivo policiamento na área. A partir daqui, por volta das 18h, percebemos que a decoração já estava atraindo visitantes, assim como no período do São João.

Figura 84 – Vistas da Praça Pedro II – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h02.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

A Praça dos Poetas, também no entorno da Avenida, tinha a presença de algumas pessoas sentadas, porém, a maior parte das pessoas estavam nas calçadas e canteiros com bancos presentes na via. O espaço era vibrante, no entanto, toda a movimentação era compartilhada com a presença de carros e motos pela Avenida Dom Pedro II, que interrompiam os caminhantes (figuras 85 e 86).

Figura 85 – Vista da Praça dos Poetas – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h06.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Figura 86 – Vistas da Avenida Dom Pedro II – dia 11 de dezembro de 2024, entre 18h03 e 18h10.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Nos mantivemos na área até por volta das 18h40 experienciando o espaço, conversando e assistindo a um *video mapping*, com uma apresentação de imagens natalinas projetadas no Palácio dos Leões. Logo após, percorremos a rua Djalma Dutra – em uma caminhada tranquila, com a presença de algumas pessoas ao redor e uma iluminação

suficiente (figura 87). No entrando, ao olhar para a Rua de Nazaré, como mostram as imagens da figura, às 18h45 desta noite, o cenário era notavelmente distinto: a rua estava essencialmente vazia, com exceção dos presentes carros estacionados ao longo das calçadas (figura 88). A falta de usos noturnos presentes na rua a mantinha quase deserta, o que impacta profundamente a experiência e a percepção da caminhabilidade neste trecho.

Figura 87 – Vista de trecho da Rua Djalma Dutra – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h44.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Figura 88 – Vistas de ambas as direções da Rua Narazeth – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h45.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Logo em frente, em direção ao conhecido como Beco Catarina Mina – na Rua Djalma Dutra, em trecho exclusivo para pedestres –, era possível observar pessoas sentadas em bares

ou circulando pela escadaria (figura 89). A área, no momento, servia como principal ligação entre os dois principais atrativos que ocorriam no Centro Histórico naquele momento, as decorações natalinas da Avenida Dom Pedro II, juntas às apresentações em *video mapping* do Palácio dos Leões e, mais a frente, o show de luzes que ocorria na Rua Portugal (figura 90) – também exclusiva para pedestres.

Figura 89 – Vista do Beco Catarina Mina – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h45.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Figura 90 – Vista do show de luzes na Rua Portugal – dia 11 de dezembro de 2024, às 18h50.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Como apresentado no Mapa de Caminhografia E (figura 91), esse foi o percurso mais longo e diversificado realizado até então. Ao atravessarmos diferentes trechos do Centro

Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Em síntese, durante o Percurso E, ficou explícita a lógica de ocupação e investimento do Estado, ao privilegiar os pontos mais consumíveis, com maior número de comércios e monumentos relevantes historicamente e, por consequência, turisticamente, em detrimento de outras áreas, que sofrem com abandono, esvaziamento e perda de vitalidade urbana. Essa seletividade reflete a manutenção de uma urbanidade desigual, onde o capital simbólico e financeiro é concentrado em pontos específicos de atratividade e o restante do tecido urbano é relegado à precariedade, produzindo um Centro Histórico fragmentado, com zonas de presença e de ausência, de visibilidade e de invisibilidade.

Quanto à percepção da caminhabilidade – vivida diretamente na corporeidade, indo além do que é material –, foram identificados cenários contrastantes, que variam entre vibrantes e desertos, modulando o modo como os espaços são experienciados e apropriados. A ausência de usos ativos, a presença excessiva de veículos na maior parte do percurso e a perda de marcos simbólicos e afetivos (como os bares realocados) alteram as atmosferas urbanas, por muitas vezes, quebrando o ritmo e a continuidade da experiência do caminhar. Nesse contexto, o "vazio" se apresenta como algo além da ausência de pessoas circulando ou permanecendo nos espaços, mas na dissolução da relação entre memória, identidade e espaço vivido, o que impacta negativamente na construção de um lugar habitável e acolhedor.

3.2.6 Percurso F: entardecer na Praia Grande – contrastes nas ambiências em um fim de tarde

O Percurso F ocorreu ainda no mês de dezembro, dia 30, sendo o último feito no ano de 2024. O trajeto foi feito entre as 16h30 e 18h30, e estava acompanhado de uma pessoa. Iniciamos pelo Estacionamento do Reviver, repetindo alguns trechos já percorridos, mas, também tentando alcançar novas ruas ainda não registradas nas caminhografias anteriores. Caminhamos em direção à Rua Portugal, acessando a Rua Djalma Dutra – em direção ao Beco Catarina Mina –, em seguida, pela Avenida Dom Pedro II – em frente ao Palácio dos Leões –, continuando pela Rua de Nazaré, Humberto de Campos, do Giz, Quatorze de Julho, da Palma, da Saúde – onde decidimos retornar.

Desse ponto, voltamos o percurso pela Rua do Giz, passando pela lateral da Praça Valdelino Cécio – Rua João Vital –, e pela Rua da Estrela, passando pela Praça Nauro Machado, em frente ao Mercado das Tulhas, e, novamente, ao entorno do Palácio dos Leões – que já apresentava características ambientais distintas –, descendo para a Avenida Beira-Mar, Praça dos Catraieiros, e, concluindo os registros na Praça da Fé (figura 92 – para localizar todas as ruas e equipamentos mencionados, consultar os Apêndices B e C)

Figura 92 – Mapa de Percurso F – caminhografia do dia 11 de dezembro de 2024.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Às 16h30, ao sairmos do Estacionamento do Reviver, observava-se baixa presença de pessoas em seu entorno. O clima estava ensolarado, e havia pouca atividade nos quiosques da Rua da Feira da Praia Grande, sinalizando uma vitalidade urbana reduzida para aquele horário. Na Rua Portugal, por volta das 16h50, havia movimentação moderada de pedestres, com alguns bares e cafés abertos e uma ambiência tranquila, marcada predominantemente pelo som das bandeirinhas balançando com o vento (figura 93). Essa rua, ao longo das caminhografias, tem demonstrado constante vitalidade ao longo de diferentes períodos do dia, se afirmando como um dos principais pontos de atratividade do Centro Histórico, onde o ambiente construído – aliando, seus usos e estética urbana – confere ao espaço um caráter receptivo e vivencial, que reforça a ideia da caminhabilidade como algo que depende da infraestrutura física e de qualidades sensoriais.

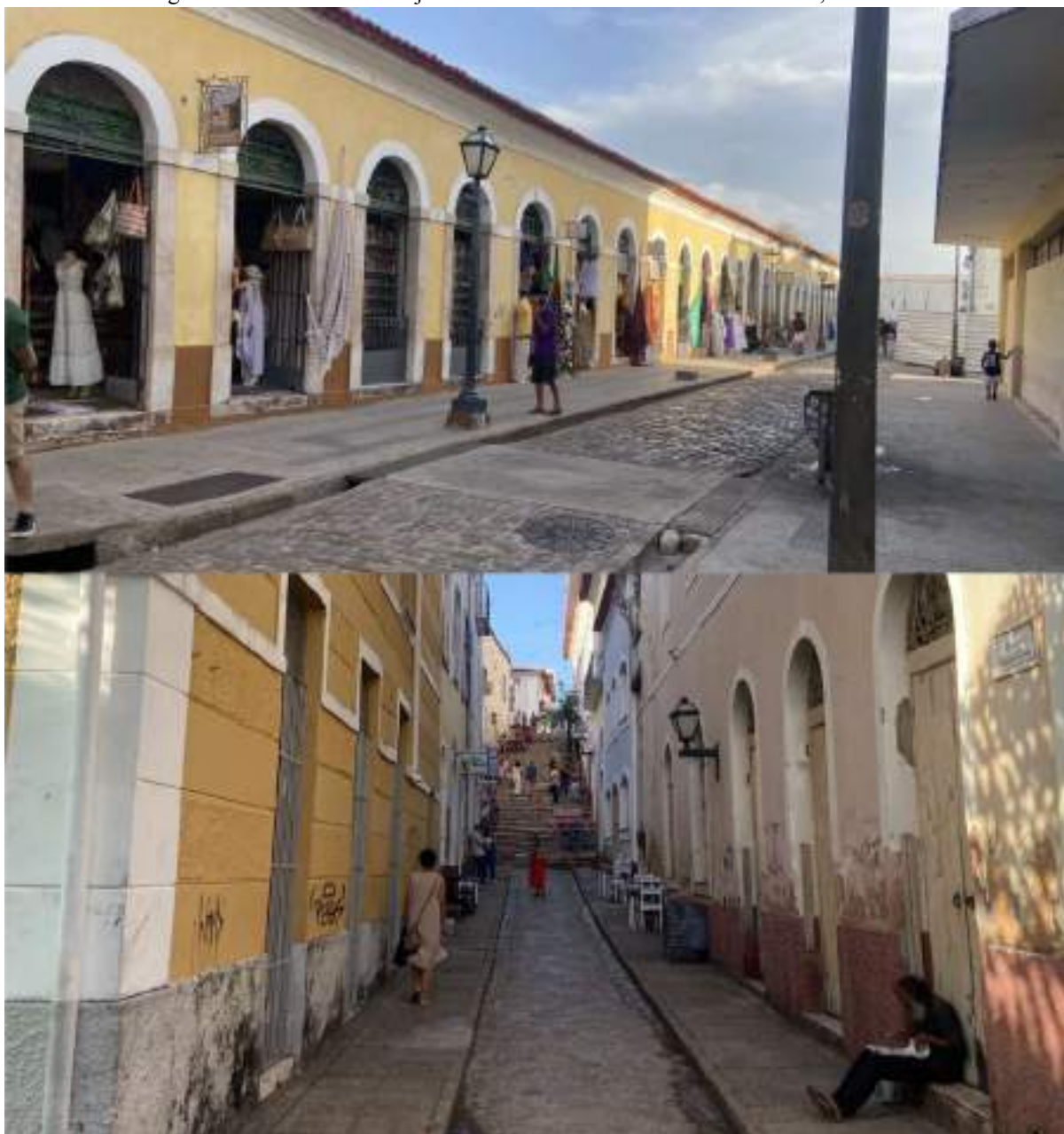
Figura 93 – Vistas da Rua Portugal – dia 30 de dezembro de 2024, às 16h56.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Na Rua Djalma Dutra, ao seguir em direção à Rua da Feira da Praia Grande, a movimentação era escassa. No entanto, na direção do Beco Catarina Mina, a presença humana se intensificava: um senhor fazia desenhos sentado no batente de uma porta de um casarão, enquanto outras pessoas circulavam pela escadaria e permaneciam nas mesinhas dos empreendimentos existentes nas laterais (figura 94). Esse encontro com o outro – o artista, o passante, o comerciante – demonstra a potência da alteridade no cotidiano, além de tornar explícito como o espaço urbano pode ser ativado por práticas sensíveis e singulares.

Figura 94 – Vistas da Rua Djalma Dutra – dia 30 de dezembro de 2024, às 16h57.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Ao seguir em direção ao Palácio dos Leões, havia pessoas nos arredores, reunidas conversando, admirando a paisagem, vendendo e comprando petiscos. A atmosfera era bastante tranquila (figura 95). Retornamos pela Rua Engenheiro Couto Fernandes, a área apresentava pouca movimentação, e essa baixa ocupação se mantinha ao longo da Rua de Nazaré, que, embora contasse com muitos veículos estacionados, carecia de presença pedestre e de estímulos visuais e funcionais que estimulassem a permanência (figura 96).

Figura 95 – Vista do entorno do Palácio dos Leões, na Avenida Dom Pedro II – dia 30 de dezembro de 2024, às 17h02.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Figura 96 – (a) Vista da Rua Engenheiro Couto Fernandes, (b) Vista da Rua de Nazaré – dia 30 de dezembro de 2024, entre as 17h05 e 17h08.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

A Rua do Egito, que no “Percurso E” apresentava fluxo intenso de veículos e pedestres, estava relativamente tranquila às 17h10. Poucos veículos circulavam e a Praça João Lisboa mostrava-se pouco ocupada, com uma ambiência calma e silenciosa. Seguimos por uma caminhada monótona pela Rua Humberto de Campos, passando por sua escadaria e alcançando seu cruzamento com a Rua do Giz, onde havia maior circulação e permanência de sujeitos na Praça da Faustina. Nessa área, desenhos retratando cenas do Centro Histórico estavam expostos para venda em um dos lados da calçada, conferindo ao espaço um caráter interativo (figura 97).

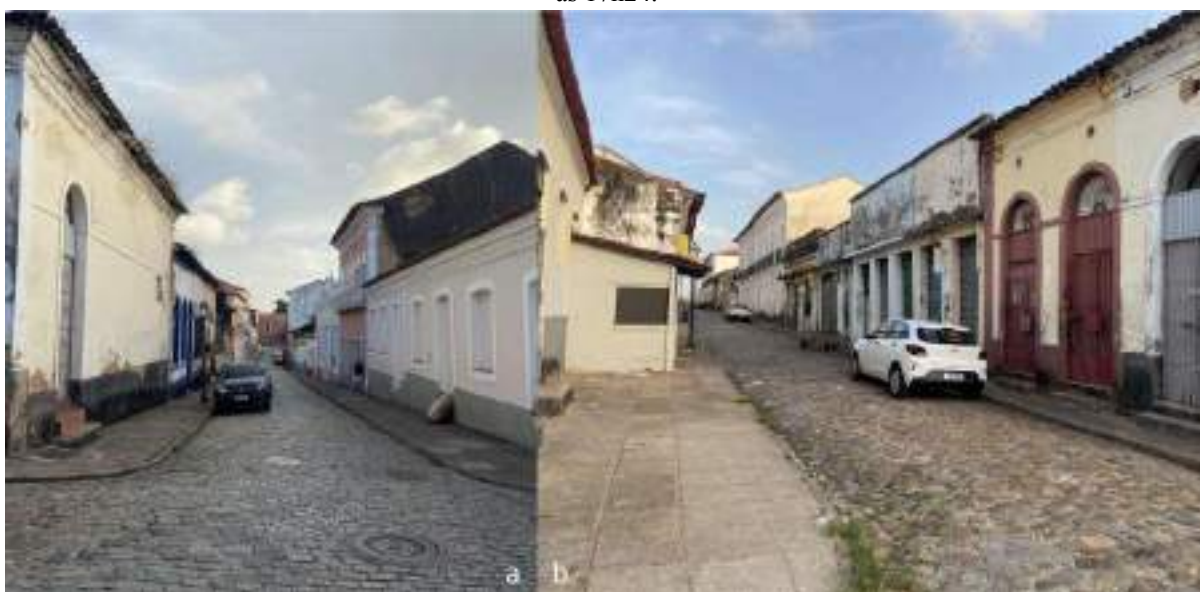
Figura 97 – Vistas da Rua do Giz – dia 30 de dezembro de 2024, às 17h14.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Ao nos afastarmos daquele núcleo mais ativo e seguirmos em direção sul pela Rua do Giz, passando por trechos da Rua Quatorze de Julho, Rua da Palma e Rua da Saúde, a movimentação de pessoas era bastante reduzida por volta das 17h30. As ruas vazias, associadas à ausência de usos ativos das edificações, compunham uma paisagem inóspita, onde o caminhar se fazia por inércia, e não por desejo (figura 98). Esse trecho também esteve de modo parecido no percurso anterior, feito em horário semelhante, se mostrando como um espaço carente de estímulos afetivos, relações e presenças.

Figura 98 – (a) Vista para a direção sul da Rua do Giz, (b) Vista da Rua Direita – dia 30 de dezembro de 2024, às 17h24.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Retornamos pela própria Rua do Giz, no sentido norte, e seguimos em direção à Rua da Estrela, nas proximidades da Praça Nauro Machado, que apresentava maior dinamismo urbano – como de costume para esse horário (figura 99). Havia pessoas caminhando ao redor da praça, paradas nos bancos, além de também, trabalhando em seus carrinhos ambulantes, tanto na rua quanto na calçada do antigo Largo do Comércio – tal prédio recém cedido à rede hoteleira internacional.

Figura 99 – Vistas da Praça Nauro Machado e Rua da Estrela – dia 30 de dezembro de 2024, entre 17h28 e 17h35.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Na lateral da praça – na Travessa Marcellino Almeida – o movimento era significativamente menor em comparação às caminhografias realizadas em junho e julho do

mesmo ano, o que se relaciona diretamente à realocação do Cafofinho da Tia Dica, que antes contribuía para a ativação daquele trecho. Seguimos pela Rua da Estrela em direção ao norte do mapa, e a movimentação de pessoas se mantinha até as áreas mais elevadas da via. Ao nos aproximarmos da Praça do Reggae, observamos que o entorno também estava bastante movimentado, com a presença predominante de visitantes e turistas, reforçando o caráter turístico e simbólico desse espaço no Centro Histórico (figura 100).

Figura 100 – Vista da Rua da Estrela, em torno à Praça do Reggae – dia 30 de dezembro de 2024, às 17h42.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Às 17h45, chegamos novamente à Avenida Dom Pedro II, no entorno do Palácio dos Leões, e a presença de pessoas já era significativamente mais intensa do que aquela observada cerca de 45 minutos antes. Havia diversos vendedores ambulantes, além de visitantes e turistas, ativando o espaço com circulação e permanência. No entanto, também se fazia presente o conflito com os veículos automotores que transitavam pela avenida, o que comprometia a experiência de fruição do espaço público por parte dos caminhantes.

O pôr do sol, observado do alto da fortificação construída pelos franceses no século XVII, funcionava como elemento atrator: muitas pessoas se posicionavam ao longo do guarda-corpo, tirando fotografias e contemplando a paisagem, enquanto outras interagiam socialmente e consumiam produtos dos ambulantes (figura 101). Aquele ambiente combinava memória histórica, paisagem natural e uso social, criando um momento singular de apropriação sensível do espaço urbano repleto de ambiências sensíveis.

Figura 101 – Vistas do entorno do Palácio dos Leões – dia 30 de dezembro de 2024, às 17h50.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Após alguns minutos experienciando no local, decidimos descer até a Avenida Beira-Mar, atravessando a Praça Marcílio Dias. A avenida apresentava fluxo intenso de veículos automotores, e nas proximidades da Praça dos Catraieiros, observamos pessoas enfrentando dificuldades para atravessar a via, devido à ausência de sinalização adequada ou dispositivos de travessia que priorizassem os pedestres (figura 102).

Figura 102 – Vista da Avenida Beira-Mar, a partir da Praça dos Catraieiros – dia 30 de dezembro de 2024, às 18h02.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Permanecemos por alguns minutos sentindo a ambiência do local, e seguimos até a Praça da Fé, que servia, naquele momento, principalmente como espaço de passagem. No entanto, alguns visitantes conversavam em suas extremidades, havia uma barraca de comidas no cruzamento com a Rua Portugal, e uma pessoa – aparentemente em situação de rua – dormia em um dos bancos (figura 103).

Figura 103 – Vista da Praça da Fé – dia 30 de dezembro de 2024, às 18h05.



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Do outro lado da avenida, algumas pessoas assistiam ao pôr do sol pela calçada da Beira-Mar, enquanto jovens pulavam e nadavam no Rio Bacanga (figura 104). A atmosfera era marcada por interações espontâneas, usos diversos e apropriação corporal e sensível do espaço – elementos que compõem uma ambiência viva e plural, mesmo em meio aos desafios de circulação e às contradições socioespaciais da cidade.

Figura 104 – Vista da Avenida Beira-Mar a partir da Praça da Fé – dia 30 de dezembro de 2024, às 18h10.

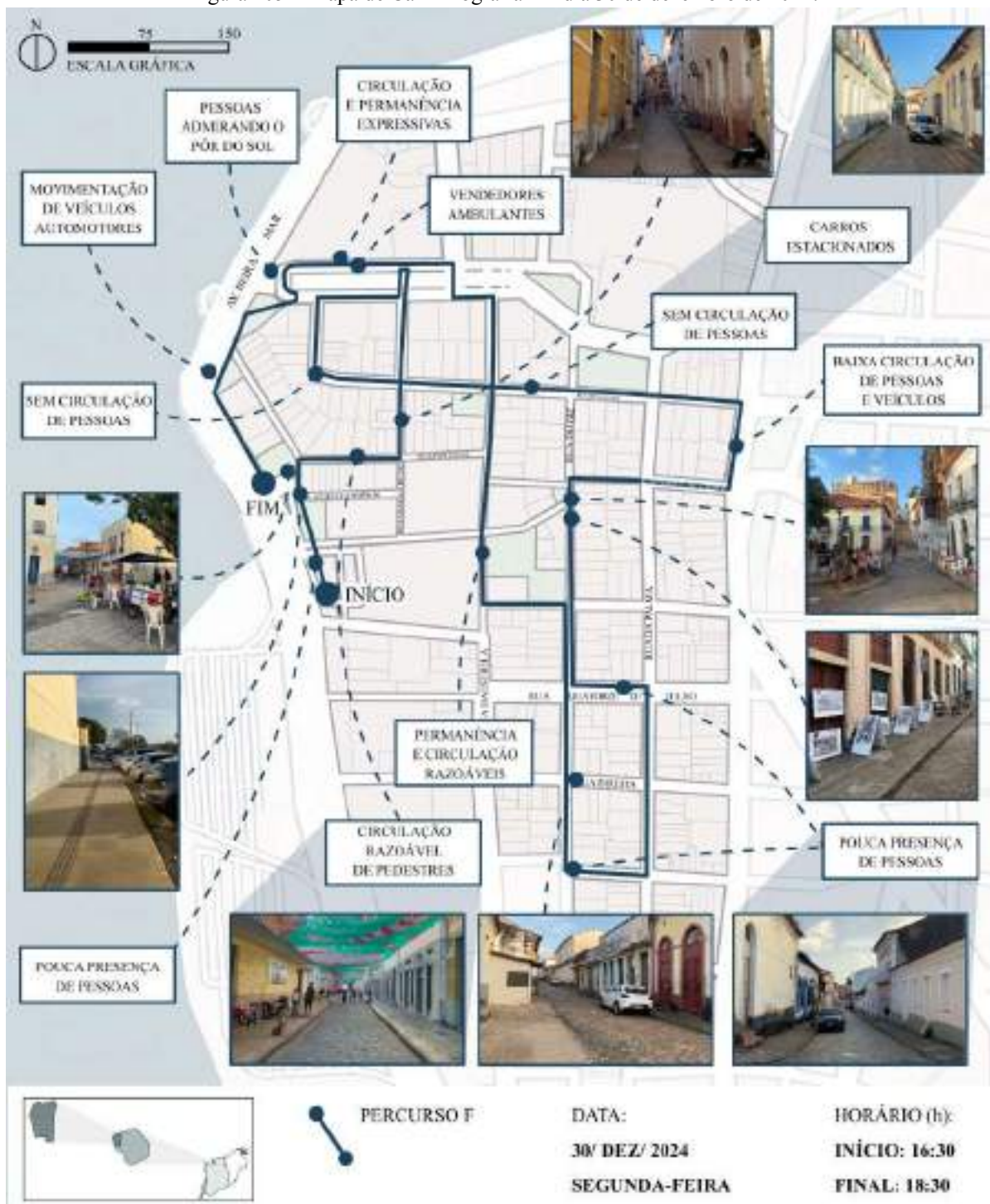


Fonte: Acervo pessoal (2024).

Durante esse percurso de final de tarde, foram observados e reafirmados contrastes marcantes sobre a caminhabilidade na Praia Grande, no Centro Histórico de São Luís. Ao

longo do trajeto, a ambiência variava entre o acolhimento sensível de alguns espaços e a inospitalidade de outros, evidenciando a importância dos elementos físicos, sociais e simbólicos na experiência urbana como um todo. O conjunto de observações descritas ao longo deste tópico está representado no Mapa de Caminhografia F, na figura a seguir.

Figura 105 – Mapa de Caminhografia F – dia 30 de dezembro de 2024.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

3.2.7 Percurso G: atravessamentos e novas bordas na área de estudo

No dia 09 de janeiro de 2025, caminhando sozinho, dei início ao primeiro percurso deste ano. Esse percurso também foi o primeiro a ser feito no período da manhã, desde que havia começado a registrar áreas além do núcleo exclusivo para pedestres da Praia Grande. Era uma quinta-feira e iniciei o percurso às 9h na Avenida Dom Pedro II, no entorno da Praça Pedro II, o objetivo era observar outras áreas por onde ainda não havia passado, na parte sul do mapa, entre a Rua Graça Aranha e a Rua Parque 15 de Novembro, por exemplo, além de obter registros do trecho próximo à Avenida Beira-Mar, indo de uma extremidade à outra do perímetro (figura 106).

Figura 106 – Mapa de Percurso G – caminhografia do dia 09 de janeiro de 2025.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Fazia um dia ensolarado, e a presença de pessoas no ponto de partida do percurso era reduzida. A movimentação de veículos era baixa, mas era notável a grande quantidade de carros estacionados ao longo da via, sobretudo de trabalhadores vinculados às instituições governamentais da área (figura 107). Havia a presença de flanelinhas (guardadores de carros),

e, embora o ambiente transmitisse tranquilidade, sua ambiência não era convidativa à permanência nem a um caminhar dinâmico.

Figura 107 – Vista da Avenida Dom Pedro II – dia 09 de janeiro de 2025, às 09h07.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Seguindo pela Rua Dr. Netto Guterres, a ocupação das ruas por veículos continuava, inclusive com carros estacionados sobre as calçadas, comprometendo a estrutura física e dificultando a circulação por elas, evidenciando o conflito entre o uso hegemônico do carro e o direito de caminhar no espaço público (figura 108). Em direção às ruas Parque 15 de Novembro, Graça Aranha, da Trindade e Isaac Martins Barrocas, a paisagem tornava-se progressivamente inóspita: vias desertas, silenciosas, com trechos murados e ausência de relações visuais ou funcionais entre os lotes e o espaço público. A falta de transparência e

interação entre o interior dos edifícios e a rua reforça a sensação de insegurança, afetando a experiência sensível no trecho.

Figura 108 – Rua Dr. Netto Guterres – dia 09 de janeiro de 2025, às 09h10.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Mesmo em ruas com predominância residencial, como a Graça Aranha e a da Trindade, as edificações estavam fechadas (figura 109). Supõe-se que algumas edificações estejam desocupadas e outras habitadas por moradores que se ausentam durante o dia. Desse modo, a ausência de comércio de vizinhança ou de usos mistos contribui para a estagnação da ambiência urbana: o espaço se mantém inerte, indiferente à presença humana. A caminhabilidade, aqui, é comprometida pela monotonia funcional e pela fragmentação do uso do solo, que não estimula a vitalidade urbana.

Figura 109 – Rua Graça Aranha – dia 09 de janeiro de 2025, às 09h20.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Segui caminhando até a Rua do Egito, onde a movimentação era mais equilibrada: carros transitavam e pessoas circulavam em ambos os lados. Mesmo caminhando sozinho, não me sentia inseguro – a ambiência era mais amigável, apesar da velocidade excessiva dos automóveis, que acaba realçando conflitos também era notável a presença escassa de pessoas (figura 110). Ao chegar à Praça Benedito Leite, a presença de pessoas era novamente escassa. Havia uma viatura policial próxima, em ronda local, por volta das 10h.

Figura 110 – Rua do Egito – dia 09 de janeiro de 2025, às 09h25.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

A presença da viatura próximo à praça me fez recordar de uma fala de um dos jovens com quem conversei durante o Percurso B, em que ele mencionou o desejo de ver mais policiamento em áreas além dos pontos turísticos mais consolidados do “Reviver”. Nesse caso, embora a Praça Benedito Leite e seu entorno ainda sejam um ponto focal de turismo, também é ponto de passagem entre pessoas que vêm de caminhadas cotidianas na direção da Rua do Egito, ou outras áreas. O que gera uma impressão positiva em relação ao policiamento. No entanto, o ato ainda se mostra restrito a zonas mais centrais e visíveis. Há uma necessidade nítida de ampliar a presença do policiamento para outras áreas mais afastadas ou menos turísticas do Centro Histórico, garantindo maior sensação de segurança em diferentes horários do dia, sobretudo no período noturno.

Descendo a Rua da Palma, logo no início, próximo ao cruzamento com a Rua Humberto de Campos, havia um caminhão médio estacionado e trabalhadores descarregavam bebidas dele, para abastecer um dos bares nas imediações (figura 111). Havia um odor de esgoto naquele trecho, que causava certo incômodo sensorial e interferia na qualidade do percurso. No decorrer da rua, a atmosfera era típica do que já vimos em percursos anteriores, um ambiente pouco movimentado, com muitos carros estacionados e pouca circulação de pessoas. Observava vez ou outra alguém passando, porém, a falta de usos e elementos convidativos da rua não atraía os poucos caminhantes a permanecerem ou interagirem com mais intensidade com o ambiente construído.

Figura 111 – Rua da Palma – dia 09 de janeiro de 2025, às 10h02.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Ao virar na Rua Direita, uma pequena lanchonete abrigava alguns frequentadores, gerando um ponto de convivência mais acolhedor. Esse contraste pontual ilustra como pequenos usos de caráter cotidiano podem ativar o espaço urbano, favorecendo relações de alteridade e troca. Já na Rua da Estrela, o ambiente seguia esvaziado, com veículos estacionados ao longo do trecho – marcadamente institucional (figura 112). A Rua do Deserto, por sua vez, parecia fazer jus ao nome, imersa em silêncio e ociosidade.

Figura 112 – Rua da Estrela – dia 09 de janeiro de 2025, às 10h16.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Ao fim da Rua do Deserto, um tapume chama minha atenção: era a obra de restauração e requalificação do Complexo Trapiche Santo Ângelo, vinculada ao Programa Municipal de Revitalização do Centro Histórico (PRCHSL/PROCIDADES-BID) e proveniente de recursos do BNDES e do Instituto Cultural Vale, através da Lei Federal de Incentivo à Cultura (Lei Rouanet), com contrapartida do Município de São Luís. Que deveria ter sido inaugurada no mês seguinte à realização deste percurso, no entanto, segue em atraso até então.

Sigo o percurso na Avenida Beira-Mar, caminhando para a o sentido norte do mapa. A calçada era estreita e repleta de obstáculos, o que tornava a caminhabilidade difícil e desconfortável, especialmente diante da proximidade de veículos em alta velocidade que passavam na avenida. Enquanto caminho, observo, ao lado direito, o início da Rua Quatorze de Julho – trecho popularmente conhecido como Beco da Prensa. Ali, um pequeno grupo de homens estava reunido, fumando. Trata-se de uma área que, entre frequentadores do Centro,

carrega certo estigma associado ao uso de substâncias ilícitas, embora não fosse possível afirmar com precisão o que, de fato, ocorria naquele momento.

Essa impressão, ainda que baseada em estigmas, contribui para reforçar uma imagem do Centro como espaço inseguro, o que, por sua vez, acaba desestimulando ainda mais o uso cotidiano da área por moradores da cidade. Do ponto de vista da caminhabilidade, esse aspecto exemplifica como as barreiras físicas e de infraestrutura, somadas a barreiras simbólicas – como o medo e os preconceitos associados a determinados grupos sociais – limitam não apenas o deslocamento, mas também o direito pleno à cidade. Caminhar, nesses contextos, deixa de ser uma prática livre e espontânea para se tornar um exercício seletivo, restrito a certos trajetos “aceitáveis”. Tal representação alimenta um ciclo de esvaziamento da área por parte da população ludovicense.

Sigo o trajeto, as proximidades da Travessa Boa Ventura e da Rua da Feira da Praia Grande estavam bastante monótonas. Vou em direção à Rua Portugal, que nos percursos anteriores apresentava sempre bastante vitalidade, e também estava mais amena. Algumas pessoas passavam, parecendo fazer caminhadas cotidianas, enquanto outras – aparentemente trabalhadores das lojas – estavam sentados nas calçadas esperando clientes (figura 113).

Figura 113 – Rua Portugal – dia 09 de janeiro de 2025, às 10h25.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

O percurso foi concluído no final da Rua da Estrela, outro ponto que tem se mostrado bastante emblemático durante as caminhografias anteriores. Havia mais circulação do que na Rua Portugal, mas sem grandes surpresas: predominavam passagens rápidas, com poucas pausas, principalmente na área compartilhada entre veículos e pedestres (figura 114). Esse contraste entre a intensa ocupação durante eventos festivos e a rotina mais esvaziada nos dias comuns evidencia um uso desigual e episódico da Praia Grande. Ruas como a Portugal e a da Estrela, que, em certos períodos, se tornam vitrines da cidade, revelam, no cotidiano, a fragilidade das políticas de ocupação contínua do espaço público.

Figura 114 – Rua da Estrela – dia 09 de janeiro de 2025, às 10h30.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

As impressões reunidas ao longo do percurso permitiram uma leitura mais abrangente de trechos menos explorados nos registros anteriores, ampliando a compreensão do cotidiano urbano da Praia Grande. Essas observações foram sistematizadas e representadas no Mapa de Caminhografia G (figura 115), que sintetiza o trajeto, bem como os principais aspectos sensíveis e situações identificadas ao longo do percurso.

Figura 115 – Mapa de Caminhografia G – dia 09 de janeiro de 2025.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

3.2.8 Percurso H: “Vem pro Centro”

O oitavo, e último, percurso a ser sistematizado por completo aconteceu no dia 22 de fevereiro de 2025. Na cidade, ocorriam as prévias carnavalescas, e um dos circuitos – o Circuito Vem pro Centro, promovido pelo Governo do Estado – acontecia na área da Praia

Grande, mais precisamente na área de exclusividade pedonal. Os festejos duraram todo o mês de fevereiro, e considerei relevante registrar momentos tanto dentro quanto fora da área onde ocorriam, para ampliar ainda mais a compreensão dialética das apropriações humanas no bairro.

Fiz o percurso acompanhado por uma pessoa, e como mostra a figura 116, iniciamos os registros às 18h, a partir do Largo João Lisboa, na Rua do Egito. Desse ponto, seguimos a Rua Afonso Pena, depois viramos na Rua Direita, seguindo até o extremo sul do mapa, saindo brevemente da área delimitada do estudo até chegar na Rua Jacinto Maia, onde retornamos para a Afonso Pena e seguimos para o trecho onde aconteciam as festividades de pré-carnaval. Em um caminho marcado por encontros e trocas, andamos pela Avenida Beira-Mar até o final da área delimitada e, diferente dos demais percursos, fizemos o caminho de volta pelo mesmo trajeto, com o objetivo de ampliar o olhar sobre o espaço naquele momento, finalizando o percurso na Rua da Estrela, às 22h25.

Figura 116 – Mapa de Percurso H – caminhografia do dia 22 de fevereiro de 2025.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Ao iniciar o percurso, a Praça e o Largo João Lisboa apresentavam baixa presença e movimentação de pessoas. Também não havia grande fluxo de veículos na Rua do Egito. Algumas poucas pessoas transitavam e havia movimentação discreta em dois restaurantes localizados nos arredores da via. Ao adentrarmos a Rua Afonso Pena, já era possível perceber muitos carros estacionados, tanto na própria via, quanto nas avistadas em seus cruzamentos, como a Quatorze de Julho (figura 117), principalmente em razão do evento que acontecia na área do “Reviver”.

Figura 117 – Rua Quatorze de Julho – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h08.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Seguimos em direção à Rua Direita, que também apresentava muitos carros estacionados, mas com maior presença de pessoas. Um grupo estava reunido tocando berimbau e jogando capoeira – a ambiência ali era mais acolhedora e vibrante. Esse tipo de manifestação cultural espontânea ajuda a transformar o espaço urbano, tornando o caminhar uma experiência sensorial enriquecida pela presença do outro. Essa condição contrasta com o trecho que seguimos adiante, a porção sul da Rua da Estrela, que se apresentava mais inóspito, com pouca circulação de pessoas e maior presença de veículos em movimento (figura 118).

Figura 118 – (a) Vista da Rua Direita e (b) Vista para a direção sul da Rua da Estrela – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h11.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Apesar de não nos sentirmos propriamente convidados a seguir nessa direção, optamos por continuar, buscando ampliar nossas percepções sobre a área. Caminhamos até a Rua Jacinto Maia, onde observamos algumas residências e bares funcionando, apresentando uma configuração de uso misto. Algumas pessoas interagem nas calçadas, em certos casos, em visível estado de embriaguez, o que nos induziu a caminhar com um certo cuidado e mais atenção ao nosso entorno. Conversamos entre nós, posteriormente, e refletimos sobre como a sensação do desconhecido naquela área pode ter nos afetado, com a necessidade de reconhecer e lidar com a presença do outro em suas múltiplas formas e vulnerabilidades.

Retornamos à Rua Afonso Pena, agora no sentido sul. A rua se mantinha ociosa como anteriormente. Nenhuma edificação estava em funcionamento, o que pode ser explicado pelo fato de a maioria ser de uso comercial ou institucional, e, além disso, muitas encontravam-se desocupadas ou em processo de degradação. A falta de vitalidade urbana e de fachadas ativas contribui para a sensação de insegurança e fragilidade ao caminhar nessa área (figura 119).

Seguimos à esquerda pela Rua Quatorze de Julho e, em seguida, pela Rua da Palma. Percorrer esse trecho nos provocou certo incômodo e sensação de vulnerabilidade. As edificações continuavam fechadas, e havia a presença de alguns homens circulando que aparentavam estar sob efeito de substâncias, embora isso não fosse possível afirmar com certeza. Ainda assim, seguimos atentos, em direção à escadaria da Rua Humberto de Campos, por onde descemos para a área de exclusividade pedonal da Praia Grande (figura 120).

Figura 120 – Rua Afonso Pena – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h30.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Figura 120 – Escadaria da Rua Humberto de Campos – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h36.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

A escadaria estava vazia, sem a presença de pessoas ou atividades nas edificações laterais. Contudo, ao nos aproximarmos da Rua do Giz e do cruzamento com a Travessa Marcellino Almeida, já era possível ver algumas poucas pessoas circulando ou paradas nos arredores. Vale destacar, mais uma vez, a mudança na ambiência entre a Travessa Marcellino Almeida e a Praça Nauro Machado, que em outros momentos apresentava alta vitalidade,

mas, desde a realocação dos bares do antigo Largo do Comércio, deixou de transmitir o mesmo dinamismo (figura 121).

Figura 121 – (a) Vista da Rua Humberto de Campos, sentido Rua da Estrela e (b) Vista da Travessa Marcellino Almeida, sentido Rua da Estrela/Praça Nauro Machado – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h38.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Ainda assim, havia uma concentração razoável de pessoas na praça, especialmente na escadaria. Grupos se reuniam nos bancos e nas barracas ambulantes onde eram vendidos petiscos e bebidas (figura 122, a). Seguimos pelo sentido sul da Rua da Estrela, e a ambiência se mantinha vibrante e acolhedora. A presença de carrinhos de comida e de grupos diversos interagindo no espaço tornou o caminhar mais fluido e seguro perceptivamente, evidenciando o papel do uso ativo do solo na qualidade da experiência pedonal (figura 122, b).

Figura 122 – (a) Vista da Rua da Estrela, no entorno da Praça Nauro Machado e (b) Vista da Rua da Estrela, em direção à Rua Portugal – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h40.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Na Rua Portugal, ponto central do Circuito Vem pro Centro promovido pelo Governo do Estado, observava-se uma concentração considerável de pessoas envolvidas em diversas atividades – bebendo, comendo, conversando, tirando fotografias nos guarda-chuvas que funcionam como as bandeirinhas do período junino, entre outras ações. Ficamos ali por um longo período, socializando com conhecidos, encontrando colegas e observando a diversidade de públicos presentes – pessoas de diferentes idades, perfis e identidades conviviam de forma harmoniosa no espaço (figura 123). O policiamento era visível ao longo da via, e, aliado à intensa movimentação, contribuía para a sensação de segurança.

Figura 123 – Vista da Rua Portugal – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h45.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Três palcos estavam distribuídos ao longo da rua: um no início do Beco Catarina Mina, outro na Praça da Fé e o terceiro na Praça dos Catraieiros, mantendo o ambiente constantemente animado, com variações de maior ou menor intensidade de fluxos e permanências, principalmente quando passavam os bloquinhos de bairros da cidade de São Luís (figura 124). A partir desse ponto, deixamo-nos levar pelas atividades – sem seguir um trajeto rígido – indo e voltando, encontrando mais amigos e nos permitindo a uma vivência mais imersiva. Em determinado momento, voltamos em direção à Praça Nauro Machado e assistimos a uma roda de Tambor em uma tenda em frente à Casa do Tambor de Crioula. Permanecemos ali por alguns minutos, experienciando as apresentações e o lugar de maneira afetiva (figura 125).

Figura 124 – Vista da Rua Portugal – dia 22 de fevereiro de 2025, às 18h56.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Figura 125 – Vista da Rua da Estrela, em frente à Casa do Tambor de Crioula – dia 22 de fevereiro de 2025, às 19h20.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Depois, retornamos ao circuito dos palcos na Rua Portugal. Por volta das 20h, as apresentações começaram a se encerrar. Participamos, como brincantes, do encerramento no palco da Praça dos Catraieiros e, em seguida, descemos com outros amigos que encontramos para a Avenida Beira-Mar, onde os trios elétricos iriam iniciar suas passagens. Nesse trecho, a presença de guardas ainda era notável, o que reforçava a segurança percebida, embora

estivéssemos sempre atentos aos nossos pertences, dada a elevada concentração de pessoas em certos momentos.

Ficamos interagindo por ali, até cerca das 22h, decidimos refazer o trajeto de volta. O movimento já havia diminuído bastante devido ao encerramento das atividades. Não avistávamos mais os policiais que estavam anteriormente no local. Seguimos, então, em direção à parte sul da Rua da Estrela, saindo da área exclusivamente pedonal. Este trecho se apresentava quase que de modo opressivo. No cruzamento com a Rua Quatorze de Julho, era possível avistar pessoas aparentemente fazendo uso de substâncias ilícitas no Beco da Prensa, o que agravava a sensação de insegurança.

Seguimos sem nos demorar, registrando a última fotografia do percurso às 22h25, mostrando uma rua pouco movimentada, com apenas alguns flanelinhas aguardando os proprietários dos veículos e uma iluminação pública que, apesar de razoável, deixava pontos escuros e pouco visíveis, comprometendo a caminhabilidade e a sensação de proteção no espaço urbano (figura 126).

Figura 126 – Vista da Rua da Estrela, em frente à Casa do Tambor de Crioula – dia 22 de fevereiro de 2025, às 19h20.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Os registros do oitavo percurso evidenciaram e reforçaram importantes aspectos relacionados à caminhabilidade no Centro Histórico, em especial na Praia Grande. Assim como nos primeiros percursos (do 1 ao 4) realizados no período de festas juninas, a promoção

de eventos, como o Circuito Vem pro Centro, embora dinamize parte do território, estimulando a permanência, o encontro e a ocupação do espaço público, essa vitalidade não é homogênea, conforme sistematizado no Mapa de Caminhografia H (figura 127).

Figura 127 – Mapa de Caminhografia H – dia 22 de fevereiro de 2025.



Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Em muitos trechos, especialmente nas vias de menor atratividade ou em trechos mais afastadas da concentração de atividades, prevalece uma imagem inóspita, com fachadas inativas, ausência de usos mistos e presença de fatores que desencorajam o caminhar, como o compartilhamento das ruas estreitas com os veículos automotores e a insegurança percebida. Esse fenômeno já havia sido registrado nos percursos 5 e 6 – mas, em períodos mais cotidianos –, e se reafirma aqui, em um momento festivo que acontecia em determinadas áreas do bairro. A experiência de caminhar torna-se, assim, fragmentada e intermitente, revelando como a qualidade do ambiente construído interfere diretamente na vivência urbana, tanto em sua dimensão funcional quanto sensível.

Além disso, o percurso evidencia como a experiência do caminhar está constantemente atravessada por encontros e desafios relacionados à alteridade. A presença de pessoas em situações de vulnerabilidade, de grupos culturais tradicionais ou de diferentes formas de apropriação do espaço urbano convida o caminhante a lidar com outras realidades e subjetividades. Isso exige, de quem percorre a área a pé, além da atenção aos aspectos físicos do percurso, abrangendo um campo de aspectos que compõem a corporeidade sensível que pode ser positiva ou negativa.

Entre os oito percursos sistematizados de forma integral – de A a H –, foi possível obter registros variados, realizados em distintos períodos do ano, dias da semana e horários do dia. Essas caminhografias permitiram observar diferentes formas de apropriação dos espaços, bem como captar variações nas ambiências e nas dinâmicas de uso ao longo do tempo, contribuindo para a apreensão de importantes impressões acerca da caminhabilidade local no campo perceptivo e sensorial.

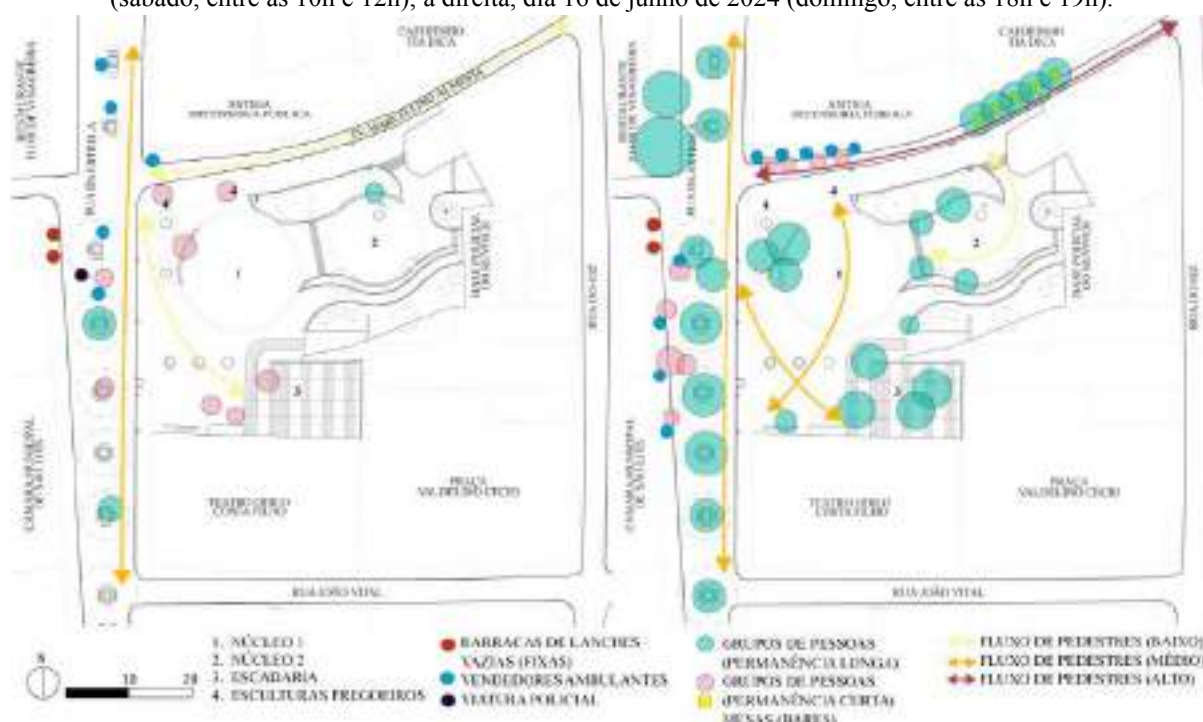
Entretanto, tais registros não esgotam todas as experiências de campo, nem demonstram a totalidade das situações observadas ao longo da pesquisa. Outros trajetos – mais 8, que somaram os 16 que compuseram a pesquisa de campo –, realizados em diferentes momentos também contribuíram para a compreensão de aspectos relevantes da área de estudo. Contudo, em muitos desses, se repetiram impressões já registradas nos outros trajetos, o que motivou a decisão de selecionar quais seriam descritos integralmente, a fim de evitar redundâncias desnecessárias.

3.3 Contribuições complementares: narrativas e caminhos outros

Esta seção apresenta elementos considerados marcantes observados nas “caminhadas outras” de forma complementar. Apontando características que se repetem de forma expressiva nos demais percursos, ou que aparecem de maneira singular. Dessa forma, a figura

128 apresenta dois mapas de ações focados na Praça Nauro Machado e seu entorno⁴³. Um (à esquerda), do dia 15 de junho de 2024, durante o Percurso A (manhã de sábado), e o outro, de um dia que não teve seu percurso detalhado, 16 de junho de 2024 (noite de domingo). Os mapas apresentam o contraste entre usos e apropriações nos diferentes horários. Domingo à noite, é notável como o movimento de pessoas que chegam e saem da praça aumenta em relação ao período anterior, em especial nos pontos centrais, nas escadas e nos bancos, onde se vê mais gente permanecendo por mais tempo e fazendo atividades diversas.

Figura 128 – Mapas de ações da Praça Nauro Machado e seu entorno – à esquerda, dia 15 de junho de 2024 (sábado, entre as 10h e 12h); à direita, dia 16 de junho de 2024 (domingo, entre as 18h e 19h).



Fonte: Acervo pessoal (2024).

Isso demonstra a volatilidade do espaço urbano, cuja caminhabilidade é constantemente moldada por dinâmicas sociais, temporais e afetivas. A mesma praça pode se apresentar ora vazia e inóspita, ora viva e acolhedora, a depender do dia, do horário e das práticas que ali emergem. Tal oscilação evidencia um aspecto frequentemente observado, a dependência institucional e turística da área, que, em uma manhã de sábado sem o amplo funcionamento de equipamentos culturais e institucionais e com pouca oferta cultural, mostra-se esvaziada, ao passo que, em um domingo à noite, ativa-se como ponto de lazer referencial e mais acolhedor à presença humana – e através dela.

Um caso frequentemente observado – que já apareceu no Percurso G, mais precisamente na Rua Dr. Netto Guterres –, tanto na área delimitada para o estudo, quanto nos

⁴³ Vale lembrar que nesse período, o Cafotinho da Tia Dica ainda funcionava no local.

percursos em que decidi ir além dessa área – pelas imediações do Teatro Arthur Azevedo e da Fonte do Ribeirão –, foi a persistência de carros estacionados sobre as calçadas. Isso não só prejudica a experiência dos pedestres e compromete a segurança nas vias, mas também causa danos em áreas de grande valor histórico dos passeios públicos. Muitas dessas calçadas foram revestidas com pedras de cantaria, durante a colonização de São Luís e a preservação dessas estruturas é essencial para manter a história e a identidade da cidade vivas, além de proporcionar um ambiente urbano mais seguro e acessível.

Outro aspecto que se manteve forte nas demais caminhadas, foi o esvaziamento das áreas mais afastadas do eixo turístico-pedonal principal – do “Reviver”. Outros percursos por ruas internas ao perímetro, como as ruas da Palma, Afonso Pena e Rua do Deserto, Graça Aranha, da Trindade, Isaac Martins Barrocas e Santo Antônio, assim como porções mais ao sul da Rua da Estrela e Rua do Giz e predominava um ambiente silencioso com pouca ou nenhuma interação entre os edifícios e o espaço público. Fora da área delimitada, nas imediações do Teatro Arthur Azevedo e da Fonte do Ribeirão, o problema também era constante, embora no entorno imediato da fonte fosse mais movimentado devido aos bares e lanchonetes existentes.

Mais um fator a ser considerado, recorrente nas observações de campo, foi a presença de pessoas em situação de vulnerabilidade ocupando espaços públicos para dormir, como registrado já no Percorso F, na Praça da Fé, e novamente nas imediações da Fonte do Ribeirão (17 de janeiro de 2025) e próximo ao Centro de Criatividade Odylo Costa Filho (22 de janeiro de 2025). Esses episódios exprimem como o espaço construído acaba sendo apropriado de forma precária por populações excluídas e marginalizadas.

A forte presença de turistas foi notada em boa parte das caminhadas, porém, em menor número durante períodos fora do calendário festivo. Esse padrão evidencia o uso sazonal do Centro Histórico, reforçando sua imagem como território de consumo cultural temporário e não como espaço onde a vivência cotidiana é valorizada. Em contraste com essa apropriação episódica, algumas condições ambientais se revelam recorrentes e impactam diretamente a experiência urbana, como a presença de lixo nas calçadas.

Isso foi observado em diferentes trechos, como na Rua de Nazaré, entre a Rua da Estrela e o Beco da Prensa, no cruzamento entre a Rua da Estrela e a Rua Direita, e também em pontos próximos à Rua do Egito – já fora do perímetro delimitado para o estudo, mas ainda perceptivelmente integrados à paisagem geral da área (figura 129). Esses resíduos acumulados não apenas comprometem a estética do ambiente, mas também enfraquecem o

vínculo afetivo com o espaço a partir do mau odor que prevalece no local, além de funcionarem como barreiras físicas à caminhabilidade.

Figura 129 – Presença de lixo nas calçadas – (a) no cruzamento entre a Rua da Estrela e a Rua Direita e (b) na Rua de Nazaré, próximo à Praça Benedito Leite.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Outro ponto que se destaca na paisagem da área estudada são as poucas edificações residenciais e de uso misto – com pequenos comércios –, que, na maioria das vezes, se encontram em estado de degradação. Esse aspecto é mais evidente na porção sul da área de estudo, como indicado no Mapa de Usos e Ocupações do Solo ao longo deste capítulo. Apesar de já representarem um número reduzido, muitas dessas edificações exibem fachadas com sinais de deterioração estrutural, infiltrações, fechamentos precários e ausência de manutenção contínua.

Tal cenário expressa a fragilidade das políticas públicas voltadas à permanência habitacional no Centro Histórico desde o final do século XX. Embora o Programa Nosso Centro tenha proposto medidas voltadas à reocupação residencial com a concessão de imóveis para moradia (Sombra, Farias e Longhi, 2023), sua atuação teve impacto mais visível no eixo do patrimônio estadual e fora dos eixos tombados, com poucos resultados efetivos no perímetro delimitado por esta pesquisa. A falta de uma política habitacional robusta, integrada à realidade social e econômica da população local, contribui para a reprodução de áreas visivelmente degradadas, impactando diretamente a experiência de caminhar na Praia Grande.

Durante a última incursão realizada, no dia 20 de junho de 2025, no período noturno e voltada para trechos mais afastados do núcleo turístico-pedonal, foi possível perceber a baixa circulação de pessoas, associada à escassa iluminação pública em alguns trechos – mais ao sul da área delimitada, e, principalmente, nas vias que fazem cruzamento com a Rua Afonso Pena, que já não fazem parte da nossa área de delimitação e por consequência não tiveram seus equipamentos urbanos de apoio ao pedestre mapeados. Na figura 130 é mostrado o trecho da Rua da Estrela, com vista para o bairro do Desterro, exemplificando a situação.

Figura 130 – Vista da Rua da Estrela – dia 20 de junho de 2025, às 18h48.



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Ainda nessas proximidades, foi possível observar pessoas em visível estado de alteração – principalmente no Beco da Prensa, na Rua Quatorze de Julho. Essas cenas, aliadas à degradação física do ambiente construído – como as edificações em estado de degradação – tendem a gerar uma sensação constante de tensão e instabilidade. A caminhabilidade, nesses contextos, deixa de ser uma prática fluida e segura para se tornar um deslocamento tenso, marcado pela necessidade de vigilância constante e pelo cerceamento da experiência livre.

As ambiências produzidas por fatores como esses, reforçam um sentimento de insegurança, como já apontado por um dos jovens entrevistados no Percurso B, ao sugerir a ampliação da presença policial em áreas mais periféricas do bairro. Impressões quanto à segurança também foram concebidas em diálogos com indivíduos ao longo das caminhadas

ocorridas em outros dias em campo, como durante as observações dos dias 16 e 27 de junho e 30 de novembro de 2024.

No dia 16 de junho, por exemplo, durante percurso feito das 18h às 19h, nas proximidades da Praça Nauro Machado, conversei com uma jovem de 27 anos, e ela apontou vários aspectos positivos para ela, como a diversidade de pessoas, eventos culturais e o fato de ser um importante ponto de encontro e localizado próximo a um terminal de integração de ônibus. No entanto, apontou não se sentir completamente segura, apesar de, naquele momento – em que havia muitas pessoas e atividades, em um início de noite movimentado de domingo, tal como foi mostrado no mapa comparativo da figura 128 –, não se sentia ameaçada.

Essa demanda, no entanto, não deve ser compreendida como um apelo por práticas de vigilância ostensiva e excludente – como aquelas adotadas em meados da década de 1930, que restringiam a circulação de grupos marginalizados no Centro –, mas sim como um chamado à presença de agentes capazes de mediar conflitos e garantir condições mínimas de segurança para que o espaço público possa ser experienciado com liberdade, especialmente no período noturno. Trata-se de pensar um modelo de segurança pública comprometido com os direitos humanos e urbanos, que atue de forma sensível ao contexto, acolhedora e não intimidatória, assegurando o acesso pleno e democrático ao espaço por diferentes grupos sociais e valorizando a alteridade.

Com base nos procedimentos relatados até aqui, o quadro a seguir sistematiza as principais percepções sobre a caminhabilidade na área de estudo, organizando-as em categorias que emergiram diretamente das caminhografias e dos registros sensíveis produzidos no campo.

Quadro 6 – Percepções sobre a caminhabilidade.

CATEGORIA	PERCEPÇÕES-CHAVE
Influência de eventos e sazonalidade	- Eventos culturais (festas juninas, carnaval, natal) aumentam significativamente o fluxo de pessoas e a vitalidade dos espaços, tornando a caminhabilidade mais dinâmica e prazerosa. - Ativações culturais espontâneas (como Cacuriá e Tambor de Crioula) reconfiguram as ambiências e reforçam o sentido de pertencimento. - A ausência de eventos ou decorações festivas impacta negativamente a atratividade e o uso dos espaços devido à pouca diversidade de usos contínuos do solo. - Os eventos que ocorrem apenas na área do “Reviver” não ativam outras áreas do Centro Histórico de modo significativo.
Segurança	- A presença policial (viaturas, postos fixos) aumenta a sensação de segurança, incentivando o uso do espaço. - A percepção de segurança não é uniforme, sendo menor em áreas menos turísticas ou à noite. - Há uma demanda por ampliação do policiamento para outras áreas, de forma

CATEGORIA	PERCEPÇÕES-CHAVE
	sensível e não excludente.
Infraestrutura física e conforto ambiental	- A falta de áreas sombreadas inibe o uso de praças em horários de sol intenso; a presença de árvores e sombras contribui para uma experiência mais confortável durante as observações. Áreas muito expostas ao sol não costumam atrair indivíduos ao local. - Bancos e escadarias são importantes para descanso e socialização, incentivando a permanência. Isso se vê, principalmente, no entorno da Praça Nauro Machado. - Vias exclusivas para pedestres são mais acolhedoras e dinâmicas. Vias compartilhadas com veículos apresentam desafios (calçadas estreitas, velocidade, estacionamento), comprometendo a segurança e o conforto. Esse dinamismo se dá, entre outros fatores, à maior diversidade de usos do solo na maioria das ruas pedonais com potencial turístico. - Calçamentos irregulares tornam a experiência de caminhar mais hostil, principalmente em ruas estreitas compartilhadas com veículos automotores.
Vitalidade urbana e usos do solo	- A presença de comércio ativo, bares, restaurantes e atividades culturais espontâneas (música, dança) ativa o espaço e estimula a permanência e a interação social. - Edificações vazias, falta de usos ativos e fachadas inativas contribuem para a monotonia, esvaziamento e sensação de insegurança. Isso se repete com frequência na Rua da Palma, trechos da Rua de Nazaré, na porção mais ao sul da Rua da Estrela, entre outras. - Ocupação de bancos, escadarias e espaços livres para conversas, descanso e contemplação indica que elementos de conforto favorecem a sociabilidade. - Manhãs geralmente tranquilas, aumento de movimento à tarde e intenso à noite (devido a bares e eventos). Períodos festivos atraem mais visitantes.
Fatores simbólicos e afetivos	- Estátuas, escadarias e decorações (bandeirinhas, iluminação natalina) são fortes atrativos para turistas e visitantes locais. - A realocação de estabelecimentos tradicionais (ex: Cafofinho Tia Dica) e a perda de marcos simbólicos alteram a atmosfera e a qualidade sensível do caminhar em determinadas áreas. - Áreas com estigmas (uso de substâncias ilícitas), como o Beco da Prensa, reforçam a imagem de insegurança e desestimulam o uso cotidiano.
Alteridade e pluralidade de usos	- O espaço público é compartilhado por uma multiplicidade de sujeitos: trabalhadores informais, turistas, estudantes, skatistas, população LGBTQIAPN+, artistas, pessoas em situação de rua, entre outros. - Essa coexistência revela tensões, mas também potencializa uma cidade mais inclusiva e democrática, onde o caminhar é prática de convivência e resistência.
Manutenção e degradação	- Presença de lixo nas calçadas compromete a estética, polui a paisagem e funciona como barreira física. - Odores causados pelo lixo encontrado pontualmente prejudicam a experiência do caminhar. - Imóveis residenciais e de uso misto em estado de degradação, especialmente em áreas menos turísticas, impactam negativamente a experiência de caminhar e a vitalidade urbana. - Escassez de iluminação em alguns trechos à noite contribui para a sensação de insegurança, principalmente mais periféricos à área delimitada no estudo de campo.
Conflitos e desigualdades	- Disputa por espaço entre pedestres e veículos, especialmente em ruas estreitas e compartilhadas, com carros estacionados e em alta velocidade. - Concentração de investimentos em pontos turísticos e comerciais, em detrimento de outras áreas que sofrem com abandono e precariedade, resultando em um

CATEGORIA	PERCEPÇÕES-CHAVE
	Centro Histórico fragmentado. - O caminhar em áreas precárias torna-se um ato de resistência e uma forma de reivindicar o direito à cidade e à justiça socioespacial.
Observações metodológicas	- As caminhografias revelam como o espaço se transforma com o tempo, os usos e os corpos que o atravessam. - Conversas com caminhantes e trabalhadores locais enriquecem a leitura do espaço vivido. - A observação em diferentes horários, eventos e condições climáticas permite captar variações sutis, mas decisivas na experiência urbana.

Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Sendo assim, pode-se afirmar que a Praia Grande tem uma grande dependência quanto às festividades, pois as ativações culturais ajudam a ressignificar as ambiências. Ao contrário, a ausência desses estímulos evidencia a fragilidade do uso contínuo e imprime um Centro que pulsa em ciclos de "turistificação" constantes para se manter ativo – devido à escassez em uma população de moradores mais densa, resultado das falhas das políticas urbanas habitacionais. No tocante à segurança, é percebida de forma desigual, concentrada nas áreas mais turísticas, enquanto partes mais periféricas do perímetro permanecem mais vulneráveis, especialmente durante a noite. A distribuição seletiva do policiamento reforça desigualdades e indica a necessidade de estratégias mais equitativas e sensíveis à diversidade dos sujeitos.

As caminhografias mostraram também, que, elementos como sombra, bancos e calçamento adequado tornam o caminhar local mais acolhedor, enquanto a exposição solar intensa, a irregularidade das calçadas e a convivência conflituosa com veículos dificultam a experiência. A diversidade de usos também se mostrou essencial para a vitalidade urbana da Praia Grande. Nos momentos em que o comércio, os bares, as apresentações espontâneas e as atividades informais ocupam o espaço, percebe-se uma ambiência mais viva, segura e convidativa à permanência.

Elementos como estátuas, bandeirinhas e iluminações festivas reforçam o sentimento de pertencimento, ao passo que a perda de marcos populares simbólicos ou a descaracterização de pontos tradicionais diluem a atmosfera do lugar – o que aconteceu com a realocação dos bares da Travessa Marcellino Almeida, principalmente o Cafofinho da Tia Dica. Além disso, a presença de uma multiplicidade de sujeitos – artistas, jovens, ambulantes, turistas, pessoas em situação de rua, entre outros – evidencia que o caminhar é também um exercício de convivência, negociação de usos e reconhecimento da diversidade, mesmo diante de tensões e exclusões presentes no cotidiano da cidade.

As falhas em uma manutenção constante, expressas na presença de lixo, mau cheiro, falta de iluminação e imóveis em ruínas, compromete a experiência sensível do caminhar e acentua o sentimento de insegurança, principalmente nas áreas menos privilegiadas. A convivência entre pedestres e veículos, especialmente em ruas estreitas e com calçadas degradadas, reflete conflitos latentes e desigualdades espaciais.

Por fim, é importante destacar que, ao longo de alguns dos percursos mais recentes e também em momentos corriqueiros da minha vida cotidiana no Centro de São Luís – em trajetos espontâneos por demais ruas da área central, como a Rua Grande, Rua de Santana e demais vias voltadas principalmente ao comércio – foi possível perceber desafios que se mostraram, em primeira vista, ainda mais complexos do que aqueles observados na Praia Grande no sentido da caminhabilidade. Nesses trechos, os contrastes entre o patrimônio edificado e a precariedade das condições urbanas se acentuam, revelando realidades marcadas por maior vulnerabilidade social, fluxos desordenados, infraestrutura deficitária e descaso do poder público para a dimensão humana.

A caminhada, nesses contextos, torna-se ainda mais permeada por tensões e incertezas, em que o deslocar-se a pé exige não apenas atenção, mas também resistência frente às desigualdades espaciais. Essas experiências ampliaram meu olhar sobre as múltiplas camadas que compõem o Centro Histórico e sobre como a caminhabilidade – mais do que uma questão de planejamento sensível – se conecta à justiça socioespacial, ao direito à cidade e à dignidade humana. Contudo, abordar essas demais áreas com a profundidade e o cuidado que exigem demandaria uma nova delimitação de escopo, com métodos e objetivos específicos que ultrapassam os limites definidos para este trabalho. Por isso, essas observações ficam registradas aqui como um prelúdio – uma breve janela que aponta a um horizonte de questões que merecem nossa atenção.

Esses lugares (ou não) pedem uma atenção cuidadosa e dedicada, que consiga perceber, nas frestas das calçadas e nos ritmos da vida cotidiana, as potências que persistem mesmo nos espaços marcados pela falta de sensibilidade dos governantes. Que este trabalho, ao percorrer e narrar as experiências do caminhar na Praia Grande, possa inspirar outras pesquisas que busquem seguir desbravando a cidade com sensibilidade, olhos curiosos e o corpo inteiro entregue às materialidades e subjetividades – permeadas por processos dialéticos – da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A motivação inicial para este estudo surgiu de inquietações pessoais que, gradualmente, foram ganhando forma acadêmica. O desejo de apreender a cidade pela experiência nos espaços e lugares, articulando percepção e dialética conduziram este trabalho pelas ruas da Praia Grande, no Centro Histórico de São Luís. Para além de um levantamento técnico da arquitetura da área, foi buscado um olhar cuidadoso sobre as camadas materiais e sensíveis que conformam o campo, partindo do princípio de que a cidade não se manifesta apenas em seus traçados e edificações, mas também nas sensações que ela evoca em nós ao vivenciá-la, percorrê-la e nos sentirmos parte dela.

Com esse olhar, esta dissertação, se dedicou a responder à questão central sobre como as mudanças ao longo da história, nas formas urbanas e nas políticas locais refletiram na caminhabilidade do bairro, em um esforço contínuo de refletir sobre esse conceito de modo multidimensional. No Capítulo 1, os fundamentos teórico-metodológicos deram suporte a uma compreensão ampliada da caminhabilidade, ancorada em autores como Lefebvre (2001 e 2006), Labbucci (2013), Gehl (2013), Carlos (2014 e 2017) entre outros. A perspectiva dialético-fenomenológica possibilitou entender o caminhar como prática cotidiana de resistência, que se contrapõe à lógica tecnocrática e reconecta o sujeito ao espaço. Em um mundo acelerado e fragmentado, caminhar se revela como gesto de desaceleração, presença e reivindicação do direito à cidade.

A historicização desenvolvida no Capítulo 2 permitiu compreender como, desde sua formação colonial até o presente, a Praia Grande foi moldada por interesses econômicos, políticas públicas seletivas e dinâmicas de valorização e esvaziamento. O caminhar, nesse percurso, foi sendo tensionado por múltiplos vetores: ora integrado à vida cotidiana e ao tecido urbano, ora limitado por processos de segregação socioespacial, estigmatização e priorização da lógica rodoviarista.

Durante o período colonial e imperial, a área foi núcleo comercial e administrativo central, sustentado por estruturas econômicas excludentes, como o trabalho escravizado. Com a abolição e a retração econômica subsequente, a elite migrou para outras áreas da cidade, resultando em abandono institucional, estigmatização e progressiva degradação urbana. Contudo, é importante destacar que mesmo interpelado por esses, o bairro continuou a abrigar vivências, resistências e sociabilidades, principalmente aquelas que escapavam às normativas dominantes.

A Zona do Baixo Meretrício, por exemplo, se mostra, para além de um espaço de segregação moral, como um território de afetos, de criação de redes e de reinvenção da presença urbana por parte de sujeitos invisibilizados. Nesse contexto, o ato de caminhar reafirma seu caráter de prática socioespacial, expressão do pertencimento e da produção de sentido nos espaços cotidianos – principalmente no entorno da Praia Grande, mas, refletindo nela.

A partir do século XX, intervenções pontuais buscaram reverter esse processo, mas muitas delas priorizaram a imagem patrimonial e o apelo turístico em detrimento da vida cotidiana dos moradores e trabalhadores locais. Os diferentes programas investigados: PPRCHSL, PRSH, PRCHSL/PROCIDADES-BID, PAC Cidades Históricas e Nosso Centro evidenciam avanços importantes, como a requalificação de trechos urbanos, melhorias em acessibilidade e valorização do patrimônio edificado. Entretanto, a dissociação entre discurso e prática resultou, muitas vezes, em uma caminhabilidade restrita a setores turísticos, desarticulada da vivência cotidiana da população local.

As intervenções não estimularam o uso residencial em escala significativa, comprometendo a permanência de moradores e a vitalidade urbana ao longo do dia. A ausência de incentivos habitacionais perpetua a segregação entre áreas turísticas e aquelas usadas cotidianamente pela população local. Sem uma população residente fixa, a ocupação do centro torna-se intermitente, e o comércio local depende majoritariamente de consumidores temporários, como turistas e funcionários públicos. Isso não só afeta a segurança e a circulação de pedestres em diferentes momentos, mas também enfraquece a economia local, que poderia se beneficiar de uma demanda contínua de serviços gerada por moradores permanentes.

As cartografias realizadas no Capítulo 3, foram fundamentais para uma maior compreensão da caminhabilidade e seus entraves no cotidiano da Praia Grande. Na primeira parte, com a cartografia do ambiente construído, foi possível lançar luz sobre os múltiplos elementos físicos que compõem o ambiente construído local, revelando como sua morfologia urbana pode tanto potencializar quanto limitar as experiências de caminhabilidade. Ao mapear e interpretar aspectos materiais como desenho viário, tipologias de circulação, usos e ocupações do solo, entre outros, foi possível identificar contradições da cidade concebida.

Observa-se que, apesar de características como as quadras curtas e a existência de áreas exclusivas para pedestres indicarem uma relativa vocação para o caminhar, esses atributos encontram-se, na prática, condicionados a lógicas seletivas de uso do espaço. A prioridade conferida a áreas de apelo turístico evidencia uma política urbana que valoriza

mais o espetáculo patrimonial do que a vivência cotidiana dos moradores e trabalhadores locais. A ausência de conexões funcionais com o sistema de transporte público, a precariedade das calçadas, principalmente fora do eixo turístico-pedonal, e os obstáculos topográficos não mitigados indicam um projeto urbano que ainda negligencia o caminhar como prática democrática e cotidiana.

A leitura sobre os usos e ocupações do solo do perímetro delimitado reafirmou o espaço fragmentado da Praia Grande. O que outrora foi um núcleo habitacional vibrante, com intensa ocupação residencial e uso cotidiano, hoje se mostra atravessado por lógicas de esvaziamento e seletividade, evidenciadas na dispersão das moradias, na predominância de usos administrativos e institucionais e na ausência de usos mistos suficientemente ativos para sustentar uma vitalidade urbana constante.

Essas transformações expressam um projeto de cidade que, ao priorizar o consumo turístico e a valorização patrimonial de cunho mercadológico, acaba por negligenciar a permanência cotidiana dos corpos que historicamente constituíram o lugar. A entrega de edifícios públicos ao capital estrangeiro, como no caso da Casa do Maranhão, é um símbolo enfático desse processo de desterritorialização cultural e de mercantilização do espaço urbano, em que o valor de troca se sobrepõe ao valor de uso, conforme já alertavam autores como Lefebvre (2006) e Carlos (2014).

As lacunas espaciais mapeadas – sejam edificações em ruínas, desocupadas ou lotes vazios – não representam apenas o abandono físico de partes do território, mas também a ausência de uma política urbana comprometida com o direito à cidade e com a justiça socioespacial. Esses vazios interrompem fluxos e vínculos de pertencimento e fragmentam a paisagem urbana, comprometendo a caminhabilidade tanto em sua dimensão funcional quanto em sua potência sensível e relacional. Ainda assim, práticas de resistência como as ações de coletivos culturais, ocupações simbólicas e rituais cotidianos mostram que a Praia Grande continua sendo espaço de criação, encontro e reinvenção – mesmo à margem das lógicas institucionais. Essas iniciativas reafirmam o caminhar como prática transformadora, capaz de (re)significar o espaço urbano a partir da presença e da convivência.

No entanto, as melhorias de infraestrutura para o caminhar ainda ocorrem de forma pontual e fragmentada. Embora existam trechos com calçadas niveladas, rampas ou pisos táteis, a ausência de continuidade e planejamento integrado limita sua efetividade, sobretudo para pessoas com mobilidade reduzida. Barreiras físicas como calçadas estreitas, mal conservadas ou obstruídas, aliadas à escassez de iluminação em algumas vias, sinalização

precária e falta de mobiliário urbano de apoio ao pedestre, dificultam a permanência e a vivência nos espaços.

Em seguida, ao aprofundar-se na Praia Grande por um olhar imersivo no ambiente, os oito percursos registrados de forma detalhada através da caminhografia urbana, permitiram compor uma cartografia sensível da caminhabilidade local. Ao longo dessas caminhadas – realizadas em diferentes horários, dias da semana e contextos urbanos (festivos e cotidianos) – foi possível observar com nitidez as contradições, potências e limites do direito de caminhar.

Nos Percursos A a D, realizados durante os festejos juninos, evidenciou-se uma ambiência sensível constantemente transformada. A vitalidade urbana se intensificava a partir da presença massiva de pessoas, da diversidade de usos, da presença cultural e de práticas coletivas. A sensação de segurança, a corporeidade, e a fluidez do caminhar revelavam a potência de uma ocupação democrática do espaço público. Contudo, mesmo nesse período de efervescência, registraram-se zonas de estagnação, trechos de difícil acesso e a persistência de barreiras físicas e simbólicas – como calçadas danificadas, ausência de sinalização, desníveis e iluminação precária em pontos mais afastados, problemas que não se resolvem com a promoção de atividades culturais.

Ainda entre os percursos, especialmente o Percurso C, a noite no “Reviver” mostrou-se bastante diversa. A presença marcante de grupos da comunidade LGBTQIAPN+, os encontros espontâneos em bares e a apropriação informal de calçadas e praças contribuíram para ressignificar a paisagem urbana e possibilitar ambiências variadas. Essa vivência noturna evocou, inclusive, a memória do antigo território de sociabilidades e transgressões da ZBM, historicamente habitado por sujeitos dissidentes e marginalizados.

Nesse sentido, a constante presença dessa comunidade – identificada nos Percursos B e C – atualmente, enfatiza uma continuidade simbólica que reafirma o Centro como espaço de visibilidade e afirmação. Essa pluralidade, vivida e sentida, confirma o local como um campo dinâmico de alteridades – e é justamente nela que repousa a potência de uma caminhabilidade sensível, enraizada na convivência, na liberdade de ser e no direito à cidade.

Durante os Percursos E e F, realizados fora do calendário de eventos e em áreas mais distantes do “Reviver”, a paisagem urbana apresentou-se sob perspectiva diferente: ruas silenciosas, fachadas inativas, baixa circulação de pessoas e alta presença de automóveis estacionados. A ausência de usos mistos e a predominância de funções institucionais ou comerciais comprometem a diversidade de ambiências e a dinâmica dos espaços. A sensação de insegurança e o sentimento de isolamento surgem como obstáculos perceptivos que limitam a experiência sensível do caminhar e reiteram a desigualdade no uso da cidade.

Já o Percurso G adentrou trechos mais periféricos da área de estudo, explicitando bordas marcadas pela inospitalidade. A monotonia funcional, a fragmentação do uso do solo e a falta de transparência entre as edificações e o espaço público intensificaram a sensação de vulnerabilidade. O caminhar, nesse contexto, se tornou uma prática frágil, restrita e não incentivada, em contraste direto com os momentos de festividade vivenciados anteriormente.

Ao decorrer do Percurso H, último percurso detalhado, durante as prévias carnavalescas, novamente o potencial transformador dos eventos culturais na reativação do território aparece. A presença de públicos diversos, manifestações culturais espontâneas, segurança institucional e usos temporários do solo deram “vitalidade” à área, ainda que concentrada em zonas específicas. Persistiram áreas invisibilizadas – como as bordas do circuito festivo – onde o medo, a falta de estrutura e a negligência do poder público seguem limitando a experiência urbana.

Por fim, as contribuições complementares registradas nos “caminhos outros” – percursos não sistematizados integralmente – reforçaram essas impressões e ampliaram o escopo do olhar para além da área delimitada inicialmente. Ao transitar por vias fora do eixo turístico consolidado, bem como por áreas não contempladas no escopo inicial do estudo, evidenciam-se com ainda mais nitidez as contradições espaciais da área central de São Luís.

A recorrente presença de carros sobre calçadas, a degradação de edifícios históricos, o acúmulo de lixo, a ausência de iluminação e a vulnerabilidade social de pessoas expostas ao uso abusivo de substâncias psicoativas compõem uma imagem pouco acolhedora, limitando a fruição plena nos espaços públicos. A segurança, tema recorrente nos relatos, revela-se como algo que vai além da presença de patrulhas ou viaturas, mas que pode se construir por meio do “olho da rua”, da continuidade dos usos, do reconhecimento entre corpos que dividem o mesmo chão. Exige, portanto, políticas públicas comprometidas não com o controle e a exclusão, mas com o cuidado, a dignidade e o convívio.

Os trajetos aqui reunidos – descritos, intuídos ou sugeridos – registram não apenas caminhos físicos, mas também encontros, silêncios e percepções que emergem do simples e potente ato de caminhar. Reconhece-se, no entanto, os limites do presente trabalho, tanto no recorte espacial quanto nas ferramentas metodológicas adotadas, que não esgotam a complexidade do território. No entanto, que estas narrativas possam provocar outras perguntas, estimular novas incursões e contribuir para formas mais sensíveis de pensar a cidade – não a partir da frieza dos diagnósticos puramente técnicos, mas, com os sentidos atentos às histórias contadas pelas pedras, fachadas, e pelos passos de quem luta por cidades mais resilientes.

REFERÊNCIAS

A) Bibliografia

ANDRÈS, Luiz Phelipe de Carvalho Castro (Coord.). **Centro histórico de São Luís Maranhão: patrimônio mundial**. São Paulo: Audichromo Editora, 1998.

ANDRÈS, Luiz Phelipe. **São Luís: reabilitação do Centro Histórico - patrimônio da humanidade**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2012. 179 p.

AUGOYARD, Jean-François. Vers une esthétique des Ambiance. In : AMPHOUX, Pascal; THIBAUD, Jean-Paul et CHELKOFF, Grégoire. **Ambiances en Débat**. Bernin : À La Croisée, 2004 pp. 07-30

BARROS, Laura Pozzana de; KASTRUP, Virgínia. Cartografar é acompanhar processos. In: **Pistas do método da cartografia. Pesquisa-intervenção e produção de subjetividades**. 4. ed. Porto Alegre: Salinas, 2015. p. 52-75.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Tradução: Plínio Dentzien. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2021.

BECKER, Howard. **Métodos de pesquisa em ciências sociais**. 4.ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

BRITTO, Fabiana Dutra.; JACQUES, Paola Berenstein. Corpocidade: arte enquanto micro-resistência urbana. **Fractal: Revista de Psicologia**, v. 21, n. 2, p. 337-350, 16 set. 2009.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. O Estado e o patrimônio cultural: políticas de elitização e popularização na área central de São Luís. In: **III JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS**, 3., 2007, São Luís. Anais [...]. São Luís: UFMA, 2007.

BURNETT, Carlos Frederico. **Urbanização e desenvolvimento sustentável: a sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão**. São Luís: Editora UEMA, 2008.

CAMPOS, Marize Helena. **Maripozas e Pensões: um estudo da prostituição em São Luís do Maranhão na primeira metade do século XX**. 2001. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001. Acesso em: 20 jun. 2025.

CARDOSO, Carina Folena; FONSECA, Thalita Pereira; GONÇALVES, Pedro Henrique. Caminhabilidade, paisagem e ambiência no centro histórico de Goiás-GO. **Paisagem e Ambiente**, São Paulo, Brasil, n. 40, p. 35–57, 2017. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i40p35-57. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/123468..> Acesso em: 20 mar. 2024.

CARDOSO, Paula Paoliello. **A reabilitação de edifícios para uso residencial multifamiliar no centro histórico de São Luís/MA**. 2012. 147 f. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Rio de Janeiro, 2012.

CARERI, Francesco. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2013.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. O poder do corpo no espaço público: o urbano como privação e o direito à cidade. **GEOUSP – Espaço e Tempo**. São Paulo, v. 18 n. 2 p. 472-486, 2014.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A Privação do Urbano e o Direito à Cidade em Henri Lefebvre. In. **Justiça espacial e o direito à cidade**. São Paulo: Contexto. 2017.

CARVALHO, Jessica Mendonça de. **Patrimônios do nosso Centro: as práticas sócio-espaciais insurgentes e os programas de desenvolvimento do Centro Histórico de São Luís**. 2023. 151 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2023.

CERVERO, R.; KOCKELMAN, K. Travel demand and the 3Ds: density, diversity, and design. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, [S. l.], v. 2, n. 3, p. 199–219, 1997. Disponível em: [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6). Acesso em: 6 abr. 2025.

CONSTANT, Nieuwenhuys. [1959]. O grande jogo do porvir. In: JACQUES, Paola Berenstein (org.). **Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. p. 98–99.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.

COSTA, Angela de Cassia. **Entre o Centro Histórico, a Praia Grande e o “Projeto Reviver”: espaços de socialização LGBTQIAPN+ em São Luís - MA**. 2023. 103 f. Dissertação (Mestrado em Graduação em Cartografia Social e Política da Amazônia) – UEMA, São Luís, 2023.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. Vol. 1. Tradução de Aurélio Guerra Neto e Célia Pinto Costa. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995. 94 p. (Coleção TRANS).

DUARTE, Cristiane Rose; PINHEIRO, Ethel. Imagine uma tarde chuvosa... pesquisas sobre ambiência, alteridade e afeto. In: **6º Projetar - O Projeto como Instrumento para a Materialização da Arquitetura: ensino, pesquisa e prática**. Salvador. 2013.

DUARTE, Cristiane Rose; MIRANDA, Cybelle; PINHEIRO, Ethel; SILVA, Luiz de Jesus. **Experiência do lugar arquitetônico: dimensões subjetivas e sensoriais das ambiências**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2022. 194 p.

DUARTE, Cristovão F. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley; PROURB, 2006

FERREIRA, Willian R. **O espaço público nas áreas centrais: a rua como referência**. 2002. 327 f. Tese (Doutorado em geografia) - Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002

FIOL, Paula Pedreira Del. **Entre galerias e a rua: caminhografia urbana em Pelotas/RS**. 2023. 239 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2023.

FIORIN, Evandro; DIAS, Guilherme do Carmo Gomes. Caminhografia no Minhocão em São Paulo. **Revista 5% Arquitetura + Arte**, v. 1, n. 20, jul./dez. 2020. Disponível em: <https://revista5.arquitetonica.com/ojs/index.php/revista5/article/view/137/204>. Acesso em: 30 mar. 2025.

FRANK, L. D.; SALLIS, J. F.; SAELENS, B. E.; LEARY, L.; CAIN, K.; CONWAY, T. L.; HESS, P. M. The development of a walkability index: application to the neighborhood quality of life study. **British Journal of Sports Medicine**, [S. l.], v. 44, n. 13, p. 924–933, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1136/bjsm.2009.058701>. Acesso em: 6 abr. 2025.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013, 280p.

GHIDINI, Roberto Jr. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 127, p. 21-33, 2011.

GIESE, Juliana Varejão; SILVA, Luciana Bosco e; MELO, Caique de Souza. Fenomenologia: aplicações metodológicas em pesquisas sobre cidades. **Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo IAU-USP**, São Carlos, v. 21, 2023. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/190631>. Acesso em: 13 abr. 2024.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. - 4. ed. - São Paulo : Atlas, 2002

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução: Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

ISRAEL, Haniel; GIANNELLA, Isabela. ; FRANCA, André ; CALDANA, Valter. A relação dialógica entre a Rua e a Cidade: panorama histórico no desenho urbano. **RUA**, v. 27, p. 334-356, 2021.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JACQUES, Paola Berenstein. **Elogio aos errantes**. Salvador: EDUFBA, 2012. 331 p.

LABBUCCI, Adriano. **Caminhar, uma revolução**. Trad. Sérgio Maduro. São Paulo: Martins Fontes, 2013.

LAMAS, José Manuel Ressano G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 3. ed. Porto: Galouste Gulbenkian, 2004.

LE BRETON, David. Experiências olfativas da cidade para o pedestre. **Revista Ponto Urbe**, [S.l.], n. 27, p. 45-56, 2020. Tradução de Juliana Caruso e Tiago Hyra Rodrigues. Disponível em: <https://journals.openedition.org/pontourbe/9937>>. Acesso em: 19 out. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **Lógica Formal, Lógica Dialética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Editora Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Editora Centauro, São Paulo, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. Do original: *La production de l'espace*. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000.
Primeira versão: início - fev. 2006.

LÉVY, Jacques. Os Novos Espaços da Mobilidade. **GEOgraphia**, v. 3, n. 6, p. 7-17, 21 set. 2009.

LONGHI, Luis Eduardo Paim. **O FEDERALISMO COOPERATIVO E O PATRIMÔNIO CULTURAL: uma análise do Programa Nosso Centro, em São Luís do Maranhão**. 2024. 212 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2024.

LOPES, Ana Carolina Fróes Ribeiro. **A cidade sob a poética do andar: as deambulações de Hélio Oiticica**. 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2012.

LOPES, José Antonio Viana (org.). **São Luís, Ilha do Maranhão e Alcântara: Guia de Arquitetura e Paisagem**. 1. ed. Sevilha: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 2008. v. 1, 448 p.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução Jefferson Luiz Camargo. 3. Ed. São Paulo: editora WMF Martins Fontes, 2011.

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. Caminhabilidade e segurança: o desafio do desenho urbano nas cidades brasileiras. In: ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. 1. ed. Rio de Janeiro: Rotaplan, 2017. p. 69-81.

MARICATO, Ermínia. O automóvel e a cidade. **Ciência e Ambiente**, n. 37, p. 5-12, 2008.

MARTINS, Ian Moura. **Lugares da qualiragem na Ilha do Amor: dissidências LGBTQIAPN+ no espaço urbano de São Luís - MA**. 2024. 207 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFMA, São Luís, 2024.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da Percepção**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MILLS, C. Wright. **A imaginação sociológica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

MOREIRA, Clarissa da Costa. **Relatório final de avaliação dos estudos de viabilidade de imóveis de uso habitacional em sítios históricos: Recife, São Luís e Belém**. Consultoria para a Caixa Econômica Federal no contexto do Programa de Revitalização de Sítios Históricos – PRSH. Abril de 2003.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

OLIVEIRA, Antonio Guimarães de. **São Luís: memória & tempo – São Luís nos cartões postais e álbuns de lembranças**. Primeiro volume. São Luís: Novagraf Comunicação Visual, 2010.

PAES, Maria Tereza Duarte; SOTRATTI, Marcelo Antonio (Orgs.). **Geografia, turismo e patrimônio cultural: identidades, usos e ideologias**. São Paulo: Annablume, 2017.

PAIVA, Lincoln. **Urbanismo caminhável: a caminhabilidade como prática de construção de lugares**. 2017. 427 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2017.

PALLASMAA, Juhani. **Os olhos da pele. A arquitetura e os sentidos**. 1a edição, Porto Alegre, Bookman, 2011.

PASSOS, Eduardo; BARROS, Regina Benevides de. A cartografia como método de pesquisa-intervenção. In: **Pistas do método da cartografia. Pesquisa-intervenção e produção de subjetividades**. 4. ed. Porto Alegre: Salinas, 2015. p. 17-31.

POZUETA, Julio Echavarri (Dir.); DAUDÉN, Francisco José Lamíquiz ; SCHETTINO, Mateus Porto. **La ciudad paseable**. Madrid: Cedex, 2009.

REIS, José Ribamar Sousa dos. **ZBM: o reino encantado da boêmia**. São Luís: Lithograf, 2002.

RIBEIRO, Sandra Bernardes (Org.). **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos**. Brasília: Iphan, 2014. 120 p. (Cadernos Técnicos; 9).

ROCHA, Eduardo; SANTOS, Tais Beltrame dos. Como é a caminhografia urbana? Registrar, jogar e criar na cidade. **Arquitextos**, São Paulo, ano 24, n. 281, 2023. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/24.281/8923>. Acesso em: nov. 2024.

ROCHA, Eduardo; SANTOS, Beltrame dos Santos; FIOL, Paula Pedreira Del. Registrar, jogar e criar: a caminhografia nos processos de transcrição da cidade. **Revista GEARTE**, [S. l.], v. 11, 2024. DOI: 10.22456/2357-9854.134401. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/gearte/article/view/134401>. Acesso em: dez. 2024.

ROCHA, Eduardo. TRANScidade: a caminhografia urbana no centro de Pelotas/RS. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, [S. l.], v. 16, 2024. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/Urbe/article/view/31260>. Acesso em: 26 mar. 2025.

ROCHA, Nathália Christine Garcez; BORGES, Débora Garreto. Práticas cotidianas no espaço público tombado: uma análise do complexo Deodoro de São Luís – Maranhão. **Brazilian Journal of Development**, Curitiba, v. 7, n. 2, p. 16740-16769, fev. 2021. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/24862/19827>. Acesso em: 25 maio 2024.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

ROLNIK, Suely. **Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo**. Porto Alegre: Sulina; Editora da UFRGS, 2011. 247 p.

SCHETTINO, Mateus Porto. Moderação do tráfego e a nova cultura da mobilidade em áreas de valor histórico e cultural. In: RIBEIRO, Sandra Bernardes (org.). **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos**. Brasília: IPHAN, 2014. p. [112-122]. (Cadernos Técnicos; 9).

SENNETT, Richard. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. 3. ed. Tradução de Marcos Aarão Reis. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SEBALHOS, Carolina Frasson. **Heterotopias na cidade: caminhografia do evento “Sofá na Rua” em Pelotas**. 2021. 172 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2021.

SERPA, Ângelo. Parâmetros para a construção de uma crítica dialético-fenomenológica da paisagem contemporânea. **Formação (Online)**, [S. l.], v. 2, n. 14, 2011. DOI: 10.33081/formacao.v2i14.642. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/642>. Acesso em: 20 jun. 2025.

SERPA, Ângelo. Paisagem, lugar e região: perspectivas teórico-metodológicas para uma geografia humana dos espaços vividos. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 33, p. 168-185, 2013.

SERPA, Angelo. Teoria das representações em Henri Lefebvre: por uma abordagem cultural e multidimensional da geografia. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 18, n. 3, p. 487-495, 2014.

SILVA, Claudio O. da; SCHVARSBURG, Benny. O direito à cidade na ótica do pedestre: uma experiência de safári urbano em Brasília. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico | RBDU**, Belo Horizonte: Fórum, v. 4, n. 7, p. 151–165, 2018. Disponível em: <https://biblioteca.ibdu.org.br/direitourbanistico/article/view/596>. Acesso em: 30 jun. 2024.

SILVA, Georgia Patrícia da. **DE VOLTA À PRAIA GRANDE: o "velho" centro com o "novo" discurso**. 200 f. Tese (Doutorado em Políticas Públicas) – Programa de Pós-graduação em Políticas Públicas, Universidade Federal do Maranhão (UFMA), São Luís, 2010.

SILVA, Ivanilde da Conceição. **REPRESENTAÇÕES SOBRE O PATRIMÔNIO: participação popular nas políticas habitacionais de interesse social no Centro Histórico de São Luís - MA**. 183 f. Dissertação (Mestrado em Cultura e Sociedade) - UFMA. São Luís, 2019

SILVA, João Ricardo Costa. **Patrimônio arquitetônico: os desafios para a preservação do Centro Histórico de São Luís**. 2016. 235 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Maranhão (UFMA), São Luís, 2016.

SILVA, Luiz de Jesus Dias da. Percepção do ambiente construído humanizado. In: SILVA, Luiz de Jesus Dias da (org.). **Percepção do ambiente construído: por mais humanização em arquitetura e urbanismo**. 1. ed. Belém (PA): Paka-Tatu, 2021. p. 17-32.

SILVA, Luiz de Jesus Dias da; MIRANDA, Cybelle Salvador. Percepção, etnografia e ambiente construído: potencializando pesquisas de alteridade em ciências sociais aplicadas. In: SILVA, Luiz de Jesus Dias da (org.). **Percepção do ambiente construído: por mais humanização em arquitetura e urbanismo**. 1. ed. Belém (PA): Paka-Tatu, 2021. p. 49-61.

SILVA, Karina Guimarães; LEÃO, Ana Luiza Favarão; URBANO, Mariana Ragassi; KANASHIRO, Milena. Percepções do ambiente construído e sua associação com a caminhabilidade objetiva. **Revista de Morfologia Urbana**, [S. l.], v. 7, n. 2, p. e00084, 2019.

Disponível em: <https://revistademorfologiaurbana.org/index.php/rmu/article/view/84>. Acesso em: 10 mar. 2025.

SILVA, Karla Victória Nunes da. **Pelas ruas da cidade: a influência do ambiente construído na experiência do caminhar – uma análise em Manaíra, João Pessoa-PB**. 2023. 229 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2023.

SOMBRA, Daniel Borges; FARIAS, Andressa Silva; LONGHI, Luis Eduardo Paim. Programa Adote um Casarão: Contribuições para as políticas de preservação de centros históricos. In: **ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL**, 20., 2023, Belém. Anais... Belém: ANPUR, 2023.

SOUZA, José Arilson Xavier de; AMARAL, Márcio Douglas Brito. Caminhar por Centros Históricos de Cidades Amazônicas: ver e sentir os usos do território em São Luís-MA e Belém-PA. **Ciência Geográfica**, v. XXIV, p. 989-1018, 2020.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016, 278 p.

THIBAUD, Jean-Paul. *Les parcours commentés*. In: GROSJEAN, Michèle; THIBAUD, Jean-Paul (Eds.). **L'espace urbain en méthodes**. Marseille: Editions Parenthèses, 2001. p. 79-99.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência**. São Paulo: Difel, 1983.

VARGAS, Amanda Santos. **A cidade vista pelos pés: o papel da caminhabilidade para a percepção da lugaridade dos espaços públicos urbanos na cidade de Manhuaçu- MG**. 2022. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, MG, 2022.

VASCONCELOS P. JR, Magno. **Construção e transformação do centro urbano de São Luís-MA: uma análise do patrimônio histórico**. 2016. 375 f. Tese (Doutorado em Geografia, Planif Territorial y Gestión Ambiental) – Universitat de Barcelona, Barcelona, 2015.

YÁZIGI, E. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Imprensa Oficial, 2000.

B) Documentos

ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos – SIMOB/ANTP: relatório geral 2018**. 2018. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/simob-metodologia-v11.pdf>. Acesso em: jun. 2025.

BRASIL. **Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm>. Acesso em: 20 out. 2024.

BRASIL. **PAC Cidades Históricas: Manual para execução de ações em edificações de uso público – Período 2013 a 2020**. Versão 5. Brasília: IPHAN, 2013.

ATENAS - CARTA DE ATENAS. **Assembleia do CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, novembro de 1933**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2025.

CCVMA – CENTRO CULTURAL VALE MARANHÃO. **Cartografias Urbanas do Maranhão**. Disponível em: <https://ccv-ma.org.br/programacao/exposicoes/cartografias-urbanas-do-maranhao>. Acesso em: 03 ago. 2024.

ITDP – INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Índice de Caminhabilidade: Ferramenta, versão 2.0**. ITDP Brasil: Rio de Janeiro. 2019.

MARANHÃO – ESTADO DO MARANHÃO. **Proposta do Governo do Estado do Maranhão para inclusão do centro histórico de São Luís na lista do patrimônio mundial da UNESCO**. 2ª versão. São Luís, 1997.

MARANHÃO – ESTADO DO MARANHÃO. Decreto Nº 34.959, de 26 de junho de 2019. **Institui o Programa Nosso Centro. São Luís, MA, 26 jun.** 2019. Disponível em: <https://stc.ma.gov.br/legisla-documento/?id=5546>. Acesso em: 24 set. 2024.

MARANHÃO – ESTADO DO MARANHÃO. Decreto Nº 36.468, de 28 de janeiro de 2021. **Altera o Decreto nº 34.959, de 26 de junho de 2019, que institui o Programa Nosso Centro**. São Luís, MA, 28 jan. 2021. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/ma/decreto-n-36468-2021-maranhao-altera-o-decreto-no-34-959-de-26-de-junho-de-2019-que-institui-o-programa-nosso-centro>. Acesso em: 24 set. 2024.

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Transformando nosso mundo: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. [S.l.]: ONU, 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/sites/default/files/2020-09/agenda2030-pt-br.pdf>. Acesso em: mar. 2025.

SÃO LUÍS – PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS. Lei nº 3.253, de 29 de dezembro de 1992. **Dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e dá outras providências**. Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/lei-de-zoneamento--parcelamento,-uso-e-ocupacao-do-solo-1992/>. Acesso em: maio 2025.

SÃO LUÍS – PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS. **Programa de Revitalização do Centro Histórico de São Luís**. São Luís, 2006.

SÃO LUÍS – PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS. **Programa de Revitalização do Centro Histórico de São Luís: Diagnóstico de Habitação do Centro Histórico**. São Luís, 2007. 48 p.

SÃO LUÍS – PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS. **P8 – Avaliação da Infraestrutura Urbana, Viária e da Mobilidade**. 2016. Disponível em: https://www.saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/2217_etapa_8_plano_de_mobilidade.pdf. Acesso em: mar. 2024.

SÃO LUÍS - PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS. **Revitalização do Centro Histórico de São Luís**. São Luís, 2022.

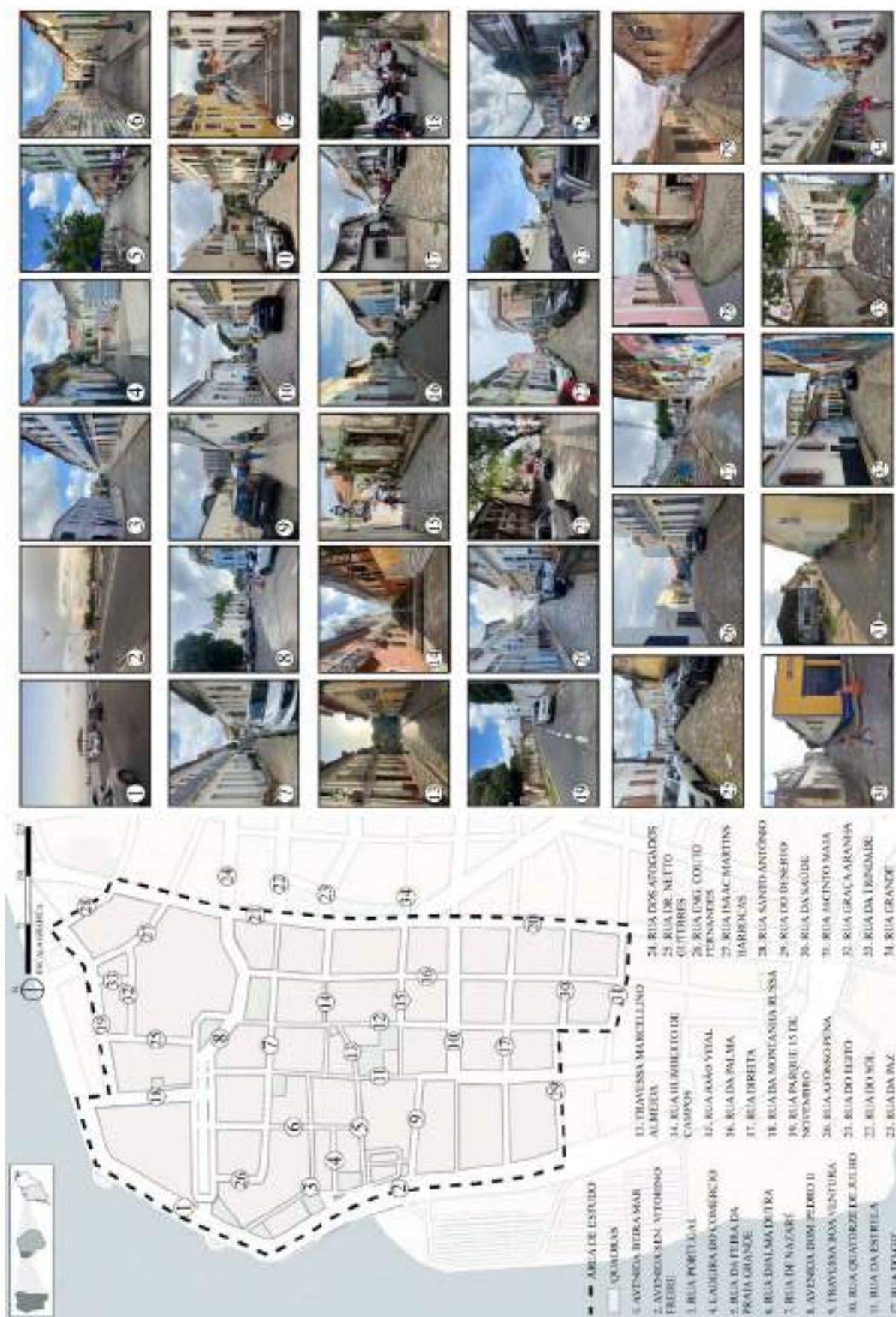
APÊNDICES

APÊNDICE A – QUADRO DE IDENTIFICAÇÃO DA PESQUISA DE CAMPO

Nº	DATA	DIA DA SEMANA	HORÁRIO (h)	OBSERVAÇÕES
1	15/06/2024	Sábado	10:00 – 12:00	Sozinho, primeiras observações, tempo ensolarado, originou o/a “Percurso/Caminhografia A”.
2	16/06/2024	Domingo	18:00 – 19:00	Entre as imediações da Rua da Feira da Praia Grande e da Praça Nauro Machado – acompanhado de uma pessoa – o tempo oscilava entre céu nublado e chuvas esparsas. Apesar disso, o ambiente apresentava grande movimentação, com diversidade de pessoas e usos no espaço.
3	17/06/2024	Segunda-feira	15:00 – 17:00	Entre a Rua Portugal, o perímetro exclusivo para pedestres da Rua da Estrela e a Praça Nauro Machado – acompanhado de uma pessoa, em um dia de tempo ensolarado – observou-se uma movimentação moderada de pessoas na área. As lojas do Mercado das Tulhas estavam em funcionamento, havia presença de policiamento na Praça Nauro Machado, e, embora a circulação de pedestres não fosse intensa em seu interior, vez ou outra passavam grupos pelo local. A maioria das pessoas permanecia sentada nos bancos distribuídos pelo entorno.
4	18/06/2024	Terça-feira	16:00 – 18:00	Sozinho, originou o/a “Percurso/Caminhografia B”.
5	19/06/2024	Quarta-feira	20:00 – 21:00	Acompanhado de uma pessoa, originou o/a “Percurso/Caminhografia C”.
6	27/06/2024	Quinta-feira	08:00 – 10:00	Entre as imediações da Rua da Feira da Praia Grande e Praça Nauro Machado – em um dia de tempo ensolarado e caminhando sozinho – observou-se baixa movimentação de pessoas na área.
7	05/07/2024	Sexta-feira	17:00 – 18:00	Acompanhado de uma pessoa, originou o/a “Percurso/Caminhografia D”
8	30/11/2024	Sábado	19:00 – 21:30	Entre a Rua da Estrela – em seu perímetro de exclusividade pedonal – e Rua Portugal, acompanhado de uma pessoa, havia movimentação média de pessoas nos bares da área.
9	11/12/2024	Quarta-feira	16:30 – 19:00	Acompanhado de uma pessoa, originou o/a “Percurso/Caminhografia E”
10	30/12/2024	Segunda-feira	16:30 – 18:30	Acompanhado de uma pessoa, originou o/a “Percurso/Caminhografia F”
11	09/01/2025	Quinta-feira	09:00 – 10:30	Sozinho, originou o/a

Nº	DATA	DIA DA SEMANA	HORÁRIO (h)	OBSERVAÇÕES
				“Percurso/Caminhografia G”
12	17/01/2025	Sexta-feira	16:20 – 17:30	Buscando ampliar a área de observação – inclusive explorando trechos fora da delimitação principal do estudo – realizou-se o percurso acompanhado de uma pessoa. O tempo estava ameno, com algumas nuvens no céu, e a movimentação de pessoas e presença de usos ativos era bastante baixa.
13	22/01/2025	Quarta-feira	08:30 – 09:30	Caminhando sozinho, em um dia de tempo ensolarado, o percurso teve como foco o registro fotográfico e o mapeamento de aspectos físicos do ambiente construído, bem como das variações de uso em determinado horário. Observou-se baixa presença de pessoas circulando ou permanecendo na área, e os usos ativos eram bastante limitados.
14	22/02/2025	Sábado	18:00 – 22:25	Acompanhado de uma pessoa, originou o/a “Percurso/Caminhografia H”
15	23/05/2025	Sexta-feira	09:00 – 12:30	Caminhando acompanhado de uma pessoa, em um dia de sol intenso, o percurso teve como objetivo confirmar aspectos físicos relevantes para a elaboração das cartografias e ampliar a percepção sobre os usos do espaço. Mais uma vez, o trajeto se estendeu para além da área originalmente delimitada no mapa.
16	20/06/2025	Sexta-feira	18:30 – 19:30	O trajeto, realizado acompanhado de uma pessoa, ocorreu durante festividades juninas em parte da Praia Grande. No entanto, o objetivo era registrar as condições das áreas em que essas atividades não estavam concentradas – especialmente os trechos mais afastados da zona de exclusividade pedonal, ainda dentro da área delimitada para o estudo.

APÊNDICE B – MAPA DE IDENTIFICAÇÃO DE RUAS DA ÁREA DE ESTUDO



APÊNDICE C – MAPA DE PONTOS DE INTERESSE

