

A SEGREGAÇÃO PLANEJADA: O plano de modernização de Teresina

Jose Hamilton L. Leal Junior

Universidade Federal de Santa Catarina

Mail: josehamilton.arq@gmail.com

Ayrton Portilho Bueno

Universidade Federal de Santa Catarina. Curso de Arquitetura e Urbanismo, Brasil.

Mail:ayrtonbueno@hotmail.com

RESUMO

A cidade de Teresina, fundada em 1852, com o traçado inicial planejado pelo governo da Província já para tornar-se capital do Piauí, restringia-se inicialmente ao bairro que hoje é denominado de Centro. Atualmente, a cidade convive com problemas como: a presença de assentamentos em áreas de risco; depredação, assoreamento e poluição dos rios Parnaíba e Poti (assim como de suas bordas); um centro congestionado, com predomínio da atividade comercial e de serviços criando uma zona sem vitalidade noturna devido a falta de atrativos e demolição de edifícios históricos para abrigar estacionamentos. O período compreendido entre 1939 e 1977 é considerado pelos historiadores como uma época de grandes mudanças na dinâmica econômica e espacial da cidade, marcado por grandes investimentos. Com este trabalho pretende-se analisar a participação dos planos urbanos elaborados para Teresina, neste período de estudo, no processo de expansão urbana da capital.

Palavras Chave: segregação, planejamento, Teresina

ABSTRACT

The city of Teresina, founded in 1852, with the initial route planned by the government of the province has to become the capital of Piauí, was initially restricted to the neighborhood of what is now called the Centre. Currently, the city grapples with issues such as: the presence of settlements in hazardous areas; degradation, pollution and siltation of rivers Parnaíba and Poti; a center congested, predominantly commercial creating a zone without vitality night due the unattractiveness and demolition of historic buildings to accommodate parking. The period between 1939 and 1977 is considered by historians as a time of great change in economic dynamics and spatial city, marked by large investments. With this work intend to analyze the participation of urban plans designed to Teresina, this study period, in the process of urban expansion.

Keywords: segregation, urban planning, Teresina

1 TERESINA: UMA BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO

A cidade de Teresina (Figura 01) foi fundada em 1852, já para tornar-se capital do Piauí. Seu traçado inicial foi planejado no estilo xadrez pelo governador da Província Conselheiro Saraiva, político profissional formado em direito. Restringia-se inicialmente ao bairro que hoje é denominado de Centro. Atualmente o município conta com uma população de 814.230 habitantes, já a Região Metropolitana da Grande Teresina possui 1.150.632 habitantes (IBGE, 2010). Situa-se na borda leste do rio Parnaíba, na outra borda encontra-se a cidade de Timon, pertencente ao Estado do Maranhão, município com 155.396 habitantes (IBGE, 2010).

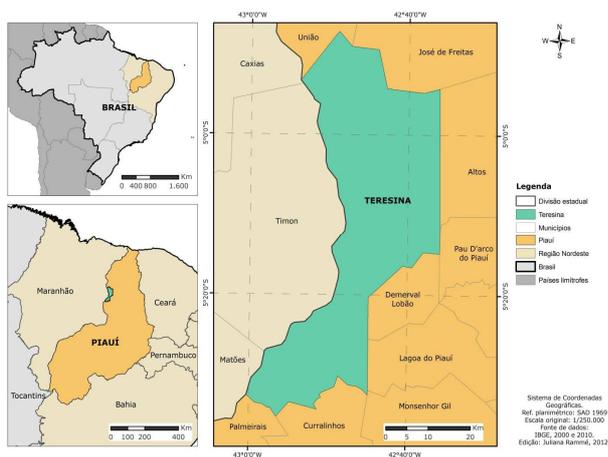


Figura 01: Mapa de localização do Município de Teresina – PI
IBGE, 2000 e 2010. Edição: Juliana Rammé, 2012.



Figura 02: Localização da cidade de Oeiras-Pi
IBGE, 2010. Edição: Jose Hamilton, 2013.

O Piauí, no início da década de 1850, tinha como capital a cidade de Oeiras (Figura 02), localizada no centro do Estado, sem nenhuma atividade comercial desenvolvida, cujo isolamento a impedia de destacar-se como entreposto comercial. A escolha da Vila do Poti, às margens do Rio Parnaíba como nova capital da Província tem a ver com a navegabilidade do Rio, topografia plana e centralidade comercial.

As diferentes correntes urbanísticas surgidas com a modernidade entre meados do século XIX e o início do século XX não tiveram grande influência na definição do traçado de Teresina. O traçado original, o Plano Saraiva executado em 1852 (Figura 03) foi rigidamente obedecido, com as vias dispostas no sentido leste-oeste e norte-sul até o limite da Avenida Miguel Rosa. Esta não obedece ao traçado original, cortando a cidade no sentido norte-sul a partir de uma curvatura acentuada. Isso porque margeia a Estrada de Ferro São Luis-Teresina (Figura 04), inaugurada em 1922, após a construção da ponte João Luis Ferreira (concluída em 1939) sobre o Rio Parnaíba (Estação, 2010). Até então, a travessia Teresina- Timon era feita com canoa. Viana (2005) analisa o papel desta via, para o processo de expansão da cidade:

“As avenidas Barão de Gurguéia e Miguel Rosa contribuíram para a dinâmica econômica da cidade no sentido Sul através do desenvolvimento de áreas especializadas de serviços e comércio, além de atividades industriais, que permitiram o processo de descentralização das atividades econômicas.” (Viana, 2005:02).

Os novos bairros surgidos com o crescimento populacional além da ferrovia, mesmo obedecendo ao desenho xadrez já não eram rígidos com relação à orientação geográfica das vias, se orientando em conformidade com avenidas radiais que surgiam.



Figura 03: Planta da Cidade de Teresina em 1855
Façanha, 1998



Figura 04: Avenida Frei Serafim e Avenida Miguel Rosa.
Google Maps, 2013. Edição: J.Hamilton, 2013

Segundo Nascimento (2010), no final da década de 1930, Teresina (PI) ainda apresentava-se sem grandes avanços, de forma interiorana, com construções em sua maioria, modestas e com uma elite que visava apresentar-se mais moderna para os visitantes. Para tanto, a Prefeitura apresentou, em 1939, um novo Código de Postura, que além de ditar normas de comportamento, determinava que as novas construções da cidade devessem ter paredes de alvenaria de pedra, tijolo e concreto simples, algo fora do alcance da maioria da população, que até a década de 1970 continuou habitando casas de pau-a-pique.

Na década de 1950, a cidade de Teresina preparava-se para festejar o seu centenário, evento para o qual a população se planejava desde a década de 1930, com a implantação do novo Código de Postura. Nascimento (2010) destaca a preocupação dos seus administradores, tanto os prefeitos, quanto os interventores, hoje chamado governadores, com a forma com que a cidade se apresentaria para tal evento. Importante destacar, a determinação do Código de Postura de 1939 proibindo a construção de edifícios térreos ao longo da Avenida Frei Serafim, que deveriam possuir no mínimo dois pavimentos (Nascimento, 2010). Tal determinação expressa o desejo de zoneamento e segmentação da cidade, assim como, a valorização do capital imobiliário, já que o autor afirma que nesta avenida habitavam famílias tradicionais da capital, assim como governadores, prefeitos e ao mesmo tempo comunidades pobres, que residiam em casas de taipa.

Em meados da década de 1970, aproveitando os incentivos federais, que buscavam a redução das desigualdades dentro do território nacional, o governo Estadual e Municipal, empreenderam reformas e medidas que levaram a população mais pobre para áreas mais distantes, impulsionando o crescimento espacial de Teresina (Figura 05).

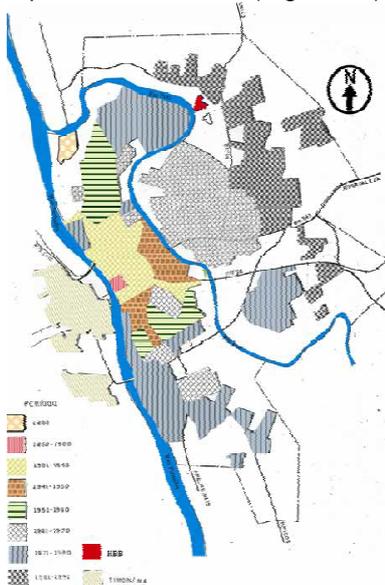


Figura 05: Evolução da ocupação da Cidade de Teresina
Façanha (1998) modificado Kallas (2008,p 73)

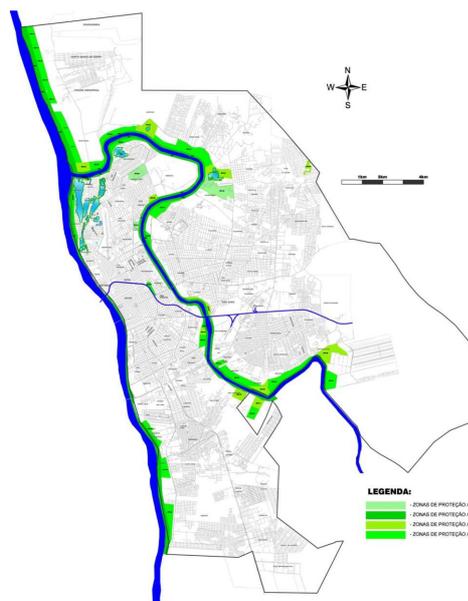


Figura 06: Mapa do Zoneamento de Uso do solo da cidade de Teresina . Percebe-se a consolidação das zonas de expansão além-rio.
Prefeitura Municipal de Teresina, 2012. Edição: Juliana Rammé, 2012.

O Centro era um bairro misto, que servia ao comércio e continha grande número de residências, mas a partir da década de 1950, após a construção da Ponte Juscelino Kubitschek sobre o rio Poti e de um hipódromo na margem leste do rio, teve início o deslocamento das pessoas com renda mais alta para a zona leste da cidade, movimento incentivado pelos promotores imobiliários que vendiam a imagem de um local verde e tranquilo para residir (Lima, 2002). Houve também a retirada das pessoas mais humildes da região central, tanto pelo governo através de programas de habitação, quanto pelo capital imobiliário, que supervalorizou os imóveis (Araújo, 2009).

Com a expansão do território, a segregação espacial torna-se mais evidente. Villaça (2009: 142) define tal fenômeno como “um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes *regiões gerais* ou *conjuntos de bairros* da metrópole. [grifo no original]

Em paralelo o bairro Centro vai perdendo o caráter residencial, consolidando-se como predominantemente comercial já em meados da década de 1970. Desenha-se outro fenômeno exposto por Villaça (2009), a separação Centro-periferia. O autor utiliza-se das ideias de Lojkine (1981, apud Villaça, 2009: 147) para caracterizar as formas de segregação presentes no espaço urbano. Seriam elas:

- Uma oposição entre o centro, [...], e a periferia;
- Uma separação crescente entre as zonas e moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e as zonas de moradia popular;
- Um esfacelamento generalizado das funções urbanas disseminadas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas [...];

A segregação de usos é um processo que ainda não é perceptível no desenho urbano da cidade, com exceção do Polo de Saúde que se consolidou nas imediações do Hospital Getúlio Vargas (inaugurado em 1943) no Centro Urbano.

2 O PLANEJAMENTO URBANO EM TERESINA

No início do século XX, os arquitetos modernos passaram a elaborar estratégias e planos para as cidades a partir do que eles consideravam ser sua principal função: habitar. Da mesma forma que projetavam residências, planejaram cidades modulares, aplicando a mesma solução para problemas recorrentes, setorizando de forma a encurtar a distância entre funções complementares, isolando usos, separando carros e pedestres.

Esta forma de planejamento, foi bastante criticada por ignorar a espontaneidade do fenômeno urbano, dificultando o encontro entre funções urbanas distintas responsáveis pela dinâmica fundamental da rua, do bairro e do distrito, que se fundamenta na diversidade de relações (Alexander, 1965; Jencks, 1977; Holston, 1993; Jacobs, 2000). Lefebvre (2008) vai além da crítica ao modelo de planejamento moderno, estendendo ao urbanismo como um todo, afirmando que o fenômeno urbano, por ser complexo, não pertence a uma única ciência, sendo multidisciplinar. O autor afirma que as ações dos conhecimentos especializados são parciais, apesar de apresentarem-se como gerais na solução do problema urbano.

“A política do espaço apenas o concebe como meio homogêneo e vazio, no qual se estabelecem objetos, pessoas, máquinas [...]. Tal representação fundamenta-se numa logística de uma racionalidade limitada, e motiva uma estratégia que destrói, reduzindo-os, os espaços diferenciais do urbano e do “habitar” (Lefebvre, 2008: 51).

Na busca deste conhecimento multidisciplinar, partindo da colaboração entre História e Geografia, Abreu (2011) defende que a memória urbana é fundamental na constituição da identidade de um lugar e seu resgate requer o conhecimento dos processos sociais urbanos ancorados nos lugares em que ocorreram. Na mesma linha, Lamas (2004: 38) defende que o estudo da morfologia urbana “deve necessariamente tomar em consideração os níveis ou momentos de produção do espaço urbano”. Essa maneira de pensar justifica-se em Gottdiener (1997) que ao criticar o pensamento analítico marxista, por dar grande ênfase na contribuição da luta de classes na produção do espaço, negligencia aspectos políticos, culturais e sociais de igual importância para o autor.

Ao longo deste trabalho tais aspectos vão aparecendo através da análise de elementos morfológicos que evidenciam a configuração urbana, e dos elementos que propiciaram o crescimento com rupturas (os Rios

Parnaíba, Poti e a Ponte Juscelino Kubitschek) ou do Desenho Urbano proposto (a topografia plana), o momento econômico do país e os conflitos sociais.

As orientações do Código de Postura de 1939 para a cidade de Teresina expressam os interesses do mercado imobiliário e das classes dominantes na busca por uma melhor localização. Inicialmente, a cidade estava restrita ao bairro Centro, que reunia os prédios administrativos e as residências, além dos principais espaços públicos.

O novo Código de Postura, que substituiu o Código de Postura de 1905, proibia a construção de moradias com cobertura de palha na Avenida Getúlio Vargas, atualmente Avenida Frei Serafim, principal acesso à cidade. As existentes receberam prazo para que fossem demolidas ou tivessem cobertura trocada. Também não se permitia a construção de casas de um só pavimento (Nascimento, 2010: 192). A Avenida Frei Serafim já aparecia nos primeiros mapas da cidade, diferencia-se em relação às demais por sua largura. Segundo Melo (2009) foi alargada e arborizada na década de 1930. Outro diferencial é o Gabarito das edificações. A limitação do gabarito é um instrumento urbano que serve tanto para complementar um zoneamento, quanto para preservar elementos da paisagem. No caso de Teresina, percebe-se o interesse do capital imobiliário em expulsar as camadas mais pobres desta região com grande potencial no mercado devido à proximidade com o Centro da Capital.

Um aspecto importante do texto do Código de Postura de 1939 é a presença do discurso progressista com base em argumentos supostamente técnicos. Neste momento, é interessante para o trabalho a diferenciação feita pela pesquisadora Marilena Chaui (1978) entre o “saber” e a ideologia. Para a autora no “saber” as ideias são produtos de um trabalho de clareamento de uma situação obscura. A “ideologia” seria a ideia assumindo a forma de conhecimento, ideia instituída. Em outro momento Chaui (1978: 05) completa que “a ideologia [...] realiza-se agora pelo descomunal prestígio conferido ao conhecimento, confundido com a ciência ou com a cientificidade”.

Faz-se importante ressaltar que o discurso da época atrelava-se a componentes tipicamente ideológicos, como “progresso” e “modernidade” devido o país estar vivendo uma ditadura: o Estado Novo de Getúlio Vargas (1937-1945). Após a Revolução de 1930, forma como ficou conhecido o golpe militar que levou Getúlio Vargas a presidência da República, a cidade de Teresina cresceu espacialmente e recebeu muitos melhoramentos, semelhante desenvolvimento voltaria a acontecer durante outro importante momento político do país: a ditadura militar (1964-1985). Sobre o período compreendido entre 1932 e 1945, Melo (2009) afirma:

“(...) haviam sido implantados importantes projetos de abertura de grandes vias que ligavam os pontos de entradas e saídas da cidade, como estradas de trânsito de passagem, consolidando Teresina com um polo regional (Melo, 2009: 20).”

Em 1952, Teresina possuía uma população segregada, onde os mais ricos moravam na região central da cidade, área servida pelas redes de abastecimento d’água, de energia elétrica, de telefone, com ruas calçadas, e os mais pobres na periferia do Centro, uma área suburbana não atingida por esses serviços (Nascimento, 2010).

Em 1969, a Prefeitura lança o Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), elaborado, segundo Araújo (2009), a partir de estudos desenvolvidos por engenheiros e arquitetos, contemplando diferentes áreas de desenvolvimento. Façanha (1998) afirma que o PDLI de 1969 já descrevia, em números, um intenso crescimento da população das Zonas Norte e Sul e um decréscimo da população residente no Centro. Segundo Araújo (2009) o PDLI só foi executado em partes, por ser audacioso e requerer um alto grau de interação entre vários órgãos em diferentes esferas do poder público. A autora afirma ainda:

“O PDLI de 1969 teve o intuito de disciplinar o uso do solo da capital, que há muito estava sendo extrapolado sem planejamento oficial. Existem algumas ressalvas, como a construção do conjunto habitacional na zona Sul o Parque Piauí, inaugurado em 1967. O qual foi construído a uma distância de 7 km do centro da cidade, numa área considerada rural [...]” (Araujo, 2009: 27)

O PDLI teve como principal repercussão a construção de um anel viário, que deu origem à Avenida Miguel Rosa (representada na Figura 04) e Avenida Jose dos Santos e Silva, desafogando o trânsito de ônibus da Zona Central. Em 1976 foi lançado o I Plano Estrutural de Teresina, visando disciplinar o uso e aproveitamento do solo teresinense (Araujo, 2009).

Para reduzir as desigualdades sociais e econômicas no país, entre as décadas de 1960 e 1970, o governo federal propunha um modelo de *planejamento integrado*, com o objetivo de atuar juntamente com os governos estaduais e municipais (Azevedo; Prates, 1991). Neste período, foi retomada a Política de Integração Nacional, responsável pelo I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-1974), responsável por investimentos macroeconômicos liberados pelo Ministério do Planejamento (Monte, 2010).

A partir de 1971, teve início, em Teresina, um período de muitas obras, em consonância com o pensamento desenvolvimentista da época. De acordo com Monte (2010: 307), o governo via a construção de uma infraestrutura moderna como “a viabilização necessária à implantação de um sistema industrial que transformaria o Brasil em um país de primeiro mundo”.

Segundo Façanha (1998), estas transformações promovidas pelo estado desenvolvimentista pós-64, aumentaram os desníveis sociais já existentes, anteriormente, entre o Piauí e os demais estados da federação sem alcançar o objetivo de desenvolvê-lo. Em 1988, foi elaborado o II Plano Estrutural de Teresina, que dividia a cidade em cinco zonas administrativas: Zonas Centro, Norte, Sul, Sudeste e Leste com o objetivo de facilitar a gestão pública (Façanha, 1998).

A tentativa em abandonar o planejamento integrado por parte do Estado Brasileiro é perceptível na Constituição de 1988, quando no artigo 182 é passada ao município a responsabilidade sobre a elaboração e aplicação de políticas urbanas de desenvolvimento. Somente no ano de 2001 foi aprovada a Lei Federal 10.257 (Estatuto das Cidades), que regulamenta este capítulo.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Era inevitável que a cidade de Teresina expandisse para além dos rios. Na busca por uma melhor localização e proximidade ao centro urbano, onde até pouco tempo estavam concentrados os principais serviços, a zona leste consolidou-se como área de interesse da elite da capital. Ao tempo que a ocupação da zona sul, onde foram instalados os grandes loteamentos populares da década de 1960 propiciou a rápida urbanização daquela área, favorecendo economicamente os proprietários dos vazios urbanos existentes entre estes loteamentos e o Centro.

Ao implantar os loteamentos populares em zonas de expansão urbana, apesar da grande quantidade de vazios em meio a malha urbana, o Estado tornou-se um dos principais atores no processo de segregação urbana presente na cidade de Teresina. Grandes deslocamentos, quando não planejados e dotados de infraestrutura adequada são ruins para a sustentabilidade urbana, principalmente quando somados à concentração das atividades em determinada região do território provocando o congestionamento das vias arteriais, uma consequência da segregação Centro-Periferia.

O alargamento e estabelecimento de gabarito mínimo da então Avenida Getúlio Vargas (hoje Avenida Frei Serafim), na década de 1930, propiciaram, de forma indireta, o afastamento das camadas populares e valorização destes lotes. A consolidação da ocupação da margem leste do Rio Poti incentivado pelos promotores imobiliários e possível pela construção da Ponte Juscelino Kubitschek, ainda na década de 1950, assim como o crescimento populacional da cidade e sua afirmação como polo econômico do Estado exigindo o surgimento de serviços mais complexos, que viriam a se estabelecer no Bairro Centro, contribuíram para o quadro atual de esvaziamento noturno e consequente aumento da violência ao tempo que valorizaram tais terras impossibilitando a permanência da população mais pobre.

Desta maneira, é possível sugerir que a alteração da configuração de alguns elementos morfológicos, ocorrida no recorte temporal de estudo, para atender ao Código de Postura de 1939 e Plano de Desenvolvimento Local Integrado de 1969, direcionaram a expansão da malha urbana, originando duas segregações: uma não desejada, das camadas de baixa renda e outra, desejada, das camadas de mais alta renda, a primeira no sul e outra no leste, criando a base da configuração atual da cidade.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, M (2011). *Sobre a memória das cidades*. In CARLOS, A., SOUZA, M. e SPOSITO, M. (Orgs.). A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios (9-39). São Paulo: Contexto.

ALEXANDER, C. (1965). *A Cidade não é uma árvore*. Architectural Forum.vol 122, n. 01, 58-62 (Part I).

- ARAUJO, C. (2009). *Trilhas e Estradas: a formação dos bairros Fátima e Jockey Clube (1960-1980)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Piauí, Teresina, PI, Brasil.
- AZEVEDO, S.; PRATES, A. (1991). *Planejamento Participativo, Movimentos Sociais e Ação Coletiva*. Ciências Sociais Hoje, v. 1, 122-152.
- FAÇANHA, A. (1998). *A Evolução Urbana de Teresina: Agentes, Processos e Formas Espaciais da Cidade*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, PE, Brasil.
- GOTTDIENER, Mark. (1997). *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp.
- HOLSTON, J. (1993). *A cidade modernista*. São Paulo: Companhia das Letras.
- JACOBS, J. (2000). *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- JENCKS, C. (1977). *The Language of Post-Modern Architecture*. London: Academy Editions.
- KALLAS, L. (2008). *Desenhando com o Clima e a Vegetação: um estudo de caso do loteamento HBB em Teresina-Pi*. Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília, Brasília, DF, Brasil.
- LAMAS, J. M. (2004). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- LEFEBVRE, H. (2008). *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG.
- LIMA, I. (2002). *Teresina: Urbanização e Meio Ambiente*. In *Scientia et Spes* ano 1, n. 2, 181-206. Teresina
- MELO, C. (2009). *Expansão Urbana do Município de Teresina e as Políticas Habitacionais a partir de 1966*. Dissertação de Mestrado. Universidade Prebisteriana Mackenzie, São Paulo, SP, Brasil.
- MONTE, R. (2010). *Memória e (Res)sentimentos em torno do processo de modernização de Teresina durante a década de 1970 (297-324)*. In: NASCIMENTO, F. (Org). *Sentimentos e Ressentimentos em Cidades Brasileiras*. Teresina: EDUFPI.
- NASCIMENTO, F. (2010). *As múltiplas portas da cidade no centenário de Teresina*. In: NASCIMENTO, F. (Org). *Sentimentos e Ressentimentos em Cidades Brasileiras (181-208)*. Teresina: EDUFPI.
- VIANA, B. (2005). *O sentido da Cidade: Entre a Evolução Urbana e o Processo de Verticalização*. In *Carta Cepro*. V.23, n.1, 2005.
- VILLAÇA, F (2009). *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP. Lincoln Institute.

Fontes eletrônicas

- CHAUÍ, M. (1978). *O Discurso Competente*. Recuperado em 07 de dezembro, 2012 de <http://www.abimaelcosta.com.br/2012/10/o-discurso-competente-marilena-chau.html>.
- ESTAÇÃO Ferroviária São Luís-Teresina (2010). *Estações Ferroviárias do Brasil*. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/teresina.htm>> (Consulta: 28/12/2012).
- IBGE. (2010). *Censo 2010*. IBGE. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br/>> (Consulta: 23/12/2013).