



**XVIII ENANPUR**  
NATAL2019  
27 a 31 maio

## **O ENTORNO DO CENTRO CÍVICO NA CIDADE DE TERESINA-PI**

### **Autores:**

Beatriz Natalia Guedes Alcoforado Aguiar - INSTITUTO CAMILLO FILHO - [beatriz.guedesg@gmail.com](mailto:beatriz.guedesg@gmail.com)  
MARIANA LIMA VIEIRA - INSTITUTO CAMILLO FILHO - [marianalvieira000@gmail.com](mailto:marianalvieira000@gmail.com)  
PETERSON BARROS ALMEIDA - INSTITUTO CAMILLO FILHO - [peterson.barros.al@hotmail.com](mailto:peterson.barros.al@hotmail.com)  
INDIRA CARDOSO MATOS - INSTITUTO CAMILLO FILHO - [indiramatos@yahoo.com.br](mailto:indiramatos@yahoo.com.br)

### **Resumo:**

A cidade Teresina-PI possui uma malha urbana ortogonal e rigidamente constituída por quadras de formato quadrado com o aspecto do primeiro plano diretor, o Plano Saraiva. Diante disso, com o desenho urbano da cidade ligeiramente influenciado pelo modernismo, o urbanismo e arquitetura que configuram as vias, espaços e edificações da cidade, tornam-se também propulsores do conceito de “cidade moderna”. No entanto, o crescimento territorial, urbano e populacional não compactua com tal conceito e com o intuito de analisar a morfologia urbana e seus elementos arquitetônicos, utilizou-se de entrevistas, mapas mentais e estudos de campo para demonstrar como tais aspectos do urbanismo e da arquitetura interferem no desenvolvimento da sociedade. Esse estudo tem como objetivo promover intervenções e renovações em determinado recorte urbano de Teresina, a fim de aprimorar a segurança, o conforto, a vivencia e a inter-relação da cidade com seus indivíduos, favorecendo o desenvolvimento do conceito de cidade contemporânea.

# O ENTORNO DO CENTRO CÍVICO NA CIDADE DE TERESINA-PI

## Análise e proposta de intervenção

### INTRODUÇÃO

O desenho urbano, com a essência de buscar entender o comportamento ambiental, teorias e percepções das cidades, surge a partir da preocupação pós II Guerra mundial em entender a evolução dos elementos morfológicos, ou até mesmo a perda das suas características (DEL RIO, 1990).

A análise das cidades a partir da definição de desenho urbano proposto por Del Rio, em relação à morfologia urbana, permite compreendê-la em termos de fracassos e sucessos de acordo com os princípios derivados do comportamento e da aparência das cidades.

Este trabalho, desenvolvido por estudantes de Arquitetura e Urbanismo, partiu desta reflexão para compreender a área urbana de um recorte específico, o entorno do Centro Cívico, na cidade de Teresina-PI contemplando-se através de estudos de campo e referencial teórico. Entre as características deste estudo, serão apresentados aspectos urbanos, históricos, funcionais, ambientais, arquitetônicos, entre outros, contidos na situação atual, e posteriormente sustentar a necessidade de intervir por meio da análise do comportamento e percepção ambiental, além da análise visual, a fim de promover intervenções que possibilitem a construção da cidade contemporânea.

O objetivo desta pesquisa é sugerir práticas para a reurbanização planejada do entorno do Centro Cívico favorecendo também as áreas urbanas à sua volta. Intervenções estas que propiciem manejar a complexidade da habitação, trânsito, serviço, institucional, e discutir, por fim, os tipos de problemas que as cidades apresentam e como as modificações na arquitetura e urbanismo da região podem trazer traços de contemporaneidade ao desenho urbano da cidade.

Após a identificação dos setores existentes e pontos de conflitos, serão apresentados os componentes a serem mantidos, renovados ou modificados, este último através de intervenções pontuais, consequência final da pesquisa.

Compatibilizar automóveis, espaços vivos, preservação das áreas verdes, a segurança às cidades são um dos desafios de projetá-las de forma funcional e saudável, pois as

necessidades dos automóveis, a exemplo, são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades, enquanto que preocupações econômicas e sociais muitas vezes são mais complicadas do que o trânsito de automóveis. As intervenções pontuais serão baseadas neste ponto de vista: como funciona o recorte específico da cidade Teresina-PI, bairro Cabral e do que mais ela necessita nas ruas.

A qualidade urbana ainda é intrinsecamente influenciada pelos paradigmas do modernismo a partir do momento que direciona o urbanismo brasileiro em construir um modelo idealizado do racional através da forma e da função. Este “Modernismo tardio” intitulado por Vicente Del Rio, coloca o governo e seus planejadores em um papel decisório sobre o que é bom para a população e direciona o comportamento do setor privado, expondo dualidades sociais, econômicas e culturais na sociedade.

Embora se reconheçam os problemas advindos do modelo modernista no desenho urbano, não se pode negar a apreciação também das qualidades por parte dos moradores e visitantes. Estes modelos sofrem uma avançada deterioração, apesar dos esforços com políticas públicas de fazer do modernismo o estilo prevalecente (DEL RIO, 2018). Nesse contexto, Maria Elaine Kohlsdorf (1996) afirma que a leitura dos lugares permite o desenvolvimento de suas demais utilizações e a realização das diversas práticas sociais, metodologia esta intitulada como “análise visual”. As atividades cognitivas nela inserida, tem funções de socialização e tornam-se responsáveis para orientar-nos no espaço e de identificarmos os lugares. Assimilar, adaptar, imitar e identificar: são as inter-relações que Kohlsdorf estabelece como elos entre indivíduo e o meio, a fim de garantir segurança e afirmação emocionais ao longo das interações sociais.

No livro “Morte e vida das grandes cidades”, Jacobs apresenta críticas ao modelo modernista ao destacar fatores e qualidades urbanas totalmente ignoradas pelos planos modernos, a exemplo das inter-relações, variedade de funções e a importância de haver intensas atividades nos espaços públicos a fim de aumentar a segurança (DEL RIO, 1990) ao diminuir o surgimento de espaços ociosos.

O entorno do centro cívico também é caracterizado pela ausência de contato entre a rua e as residências, as quais amuralhadas criam barreiras urbanas entre público e privado e contribuem para o aumento da insegurança em ruas e calçadas. Além disso, a restrição exercida na funcionalidade de determinados instrumentos urbanos destinados ao pedestre compromete suas inúmeras funções relacionadas à segurança, conforto e até mesmo vivência do bairro.

## ASPECTOS HISTÓRICOS E EVOLUÇÃO URBANA

Teresina, capital do estado do Piauí, nasceu as margens do rio Parnaíba, tendo sido inaugurada oficialmente em 16 de agosto de 1852. A cidade planejada para ser capital do estado recebeu um traçado ortogonal e simétrico. Partindo do Rio Parnaíba rumo ao Rio Poti, o presidente da Província da época, Conselheiro José Antônio Saraiva, marcou do ponto central o marco-zero na Igreja Matriz de Nossa Senhora do Amparo, 1.500 braças para o sul e 1.500 braças para o norte, um quadrilátero que englobava a praça central e sete ruas na

direção Leste-Oeste e outras sete na direção Norte-Sul, as quais se cruzavam formando ângulos retos (Abreu e Lima, 2000).

Figura 01: Croqui da planta original de Teresina



Fonte: IPHAN

Este modelo de traçado foi repetido com o avanço da área central da cidade para outros bairros no sentido do Rio Poti, como no bairro Cabral, que corresponde à região do entorno do centro cívico.

Segundo Façanha (2004) o principal motivo do crescimento populacional e estrutural acelerado que aconteceu em Teresina nos seus primeiros anos de fundação foi o importante ciclo econômico de extração da borracha da maniçoba e da cera de carnaúba. Desde então o Estado do Piauí passa por dinâmicas mudanças na economia com o desenvolvimento de suas cidades. O crescimento populacional piauiense foi bastante acentuado durante os anos de 1940 com impactantes consequências para algumas cidades.

Por desempenhar o papel de sede administrativa, Teresina recebeu muitos equipamentos urbanos, como hospitais, universidades e companhias de água e luz. Dessa forma, tornou-se a cidade mais atraente para aqueles que pretendiam migrar do campo e, assim, fugir do período de sete anos de seca que assolava a zona rural do Piauí. Tal fator, influenciou significativamente essa migração rural - urbana.

De acordo com Andrade (2014), os primeiros edifícios públicos erguidos em Teresina foram a Igreja de Nossa Senhora do Amparo de 1850, o quartel para o corpo policial em 1851, o Hospital de Caridade em 1854, o Cemitério Velho, conhecido como cemitério São José em 1862, o Mercado Público, também chamado de Mercado Central ou Mercado Velho – próximo à Praça da Constituição (Praça da Bandeira, também chamada de Largo da Matriz) e diz ainda que a cidade de Teresina, que tanto primava pela ordem, pela higiene e pela beleza de seus espaços, buscava entrar em um “mundo moderno”, marcado pelos padrões da civilidade.

Na década de 1980, entretanto, a cidade recebeu um novo centro cívico, com prédios públicos do Judiciário e Legislativo, ao redor da Praça Edgar Nogueira, localizada no bairro Cabral e nas proximidades da margem do Rio Poti. Entre os prédios com maiores destaques da história da nossa cidade, e que está no recorte de estudo desse trabalho, é o Tribunal da

Justiça do Piauí e a Assembleia Legislativa do Piauí, ambos projetados pelo arquiteto Acácio Gil Borsoi, o primeiro em 1891 enquanto o segundo em 1986.

O arquiteto buscou remeter às suas obras traços da arquitetura moderna através do equilíbrio da luz e da sombra sob o sol ofuscante da cidade de Teresina, juntamente com o uso de uma paleta restrita de materiais, como o concreto, a pedra e o vidro que se apresentam em alguns casos ásperos e em outros polidos. Estes aspectos perenes da construção, enriquecem a produção arquitetônica institucional piauiense. Cabe também destacar a acomodação da estrutura do Tribunal da Justiça à topografia, aproveitando os desníveis, assim como a utilização do ferro na escada e uso da planta livre, traços também do modernismo.

Assim, no ano de 2010, Teresina possuía uma população de 814.230 habitantes e já se estimava para 2017 o número de 850.198 habitantes, com a área da unidade territorial equivalente a 1.391,981 Km<sup>2</sup> e a densidade demográfica de 610,78 (hab./km<sup>2</sup>) (IBGE, 2017).

Verifica-se, então, uma área de estudo que apresenta características do primeiro Plano de Teresina, o Plano Saraiva, com sua ortogonalidade e a formação das quadras caracteristicamente quadradas. Tem-se também a relação imponente dos prédios administrativos, situados na beira rio onde encontram-se privilegiados, e acompanhados de um terreno distinto das quadras planejadas por sua topografia e proximidade ao rio.

## ANÁLISE MORFOLÓGICA

Para o melhor estudo da área, decidiu-se dividir o recorte em análise em doze partes. Neste trabalho haverá o foco no recorte de número 1 que está destacado em azul na Figura 02, marcando a delimitação da nossa área de estudo.

Destacada em rosa, está a Avenida Frei Serafim que é uma importante via arterial de nossa cidade, que se encontra com a Avenida Miguel Rosa (em verde) e passa por cima da Avenida Marechal Castelo Branco (em preto) com o advento da Ponte Juscelino Kubitschek que à interliga a Avenida João XXIII.

Figura 02: Planta de Situação



Fonte: Google Maps adaptada pelos autores, acesso em 25 de setembro de 2018.



#### LEGENDA DE SITUAÇÃO

	DELIMITAÇÃO DA ÁREA
	AV. MIGUEL ROSA
	SHOPPING CENTERS
	TRIBUNAL DE JUSTIÇA
	COLÉGIO CEV
	AV. MARECHAL CASTELO BRANCO
	AV. FREI SERAFIM

A área na qual se refere o estudo, encontra-se em uma localização estratégica para a cidade de Teresina devido a importantes pontos de referência para os cidadãos como o primeiro shopping de Teresina, o Riverside Shopping e o maior shopping da capital que é o Teresina Shopping. Além da concentração de inúmeros edifícios parlamentares e institucionais como o Tribunal da Justiça, representado em amarelo também na Figura 01, o Tribunal Regional Eleitoral e a Sede da OAB no Estado do Piauí.

Completando o fluxo de cidadãos no recorte, tem-se ainda uma sede do grupo empresarial de educação CEV destacado em azul escuro na Figura 02, que movimentava centenas de estudantes, professores e servidores todos os dias nessa área e em diferentes horários.

O Rio Poti também se encontra dentro da área estudada nesse trabalho, trazendo maior relevância e impacto em qualquer intervenção que possa ser feita nessa área. Contando ainda com a importância dos rios para nossa cidade, como afirma Sandra Mello em 2008 com relação as cidades que nascem margeadas por rios, como é Teresina. Diz ela:

“As cidades nasceram da água. A história urbana pode ser traçada tendo como eixos as formas de apropriação das dinâmicas hídricas. A trajetória das relações entre cidades e corpos d’água refletem, assim, os ciclos históricos da relação entre homem e natureza.” (MELLO, 2008, p.126)

É necessário salientar que de acordo com o mapa de Zoneamento da Prefeitura Municipal de Teresina - PMT (Figura 03), o recorte estudado possui cinco zoneamentos diferentes, sendo assim permitido e restringido diferentes aspectos em cada uma destas zonas de acordo com a Lei Complementar nº 3.562, de 20 de outubro de 2006, que trata sobre as diretrizes para a ocupação do solo urbano e dá outras providências, como mostra a tabela 01.



diretamente as recomendações da legislação ambiental em vigor (BRASIL, 2008), como não edificar na região demarcada e não poluir a fauna e as águas da região.

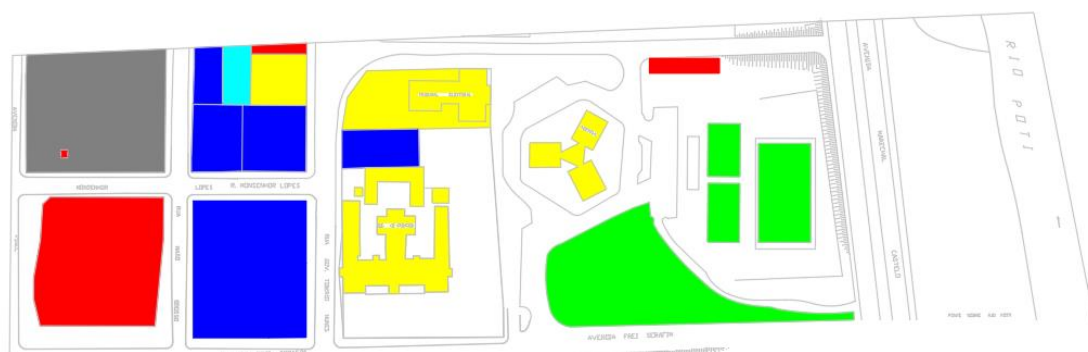
## ASPECTOS FUNCIONAIS

No recorte estudado, apresentam-se diversos tipos de uso nos lotes como é possível observar na Figura 04. Em vermelho estão os edifícios comerciais, que são a empresa Fiat, vendedora de carros, e sua guarita no lote acima, alguns pontos de vendedores autônomos e uma empresa de xerox e encadernação.

Em azul, temos os serviços de ensino particular, com alguns prédios do Colégio CEV e um lote usado como estacionamento do mesmo. Já em amarelo, tem-se os prédios institucionais, como a empresa de Águas e Esgotos do Piauí (AGESPISA), o Tribunal Regional Eleitoral (TRE) e o Centro Pastoral Paulo VI.

Na mesma área, tem-se poucas residências e lotes sem uso, apenas um grande estacionamento privado que funciona como um depósito aberto para a empresa FIAT em algumas épocas do ano.

Figura 04: Planta de uso.



Fonte: Autoria do grupo

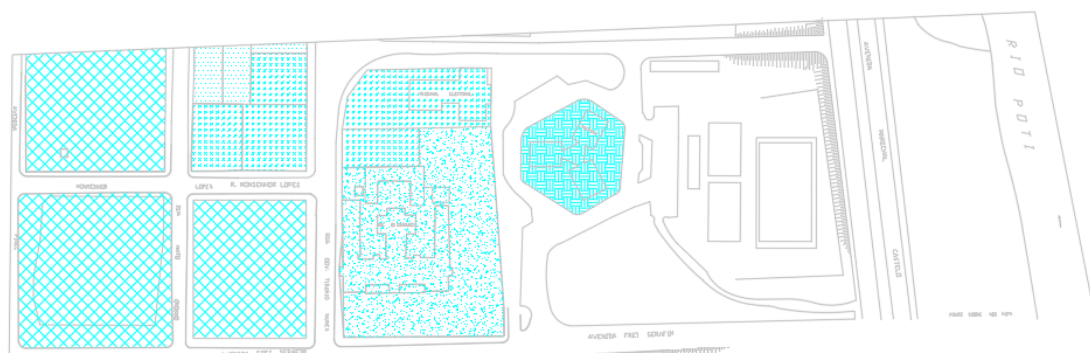
### LEGENDA DE USOS

- COMERCIAL
- SERVIÇO (\*ESTACIONAMENTO)
- INSTITUCIONAL
- ÁREA VERDE
- RESIDENCIAL
- SEM USO

Com relação a áreas verdes, não são muitas, mas tem-se a presença de três campos de futebol, em diferentes tamanhos, em uma área considerada como um clube privado para servidores públicos da AGESPISA. Além disso, existe também a vegetação preservada na descida da ponte Juscelino Kubitschek para a avenida Marechal Castelo Branco.






Já se tratando dos lotes mais especificamente, a princípio, a cidade expandiu-se mantendo o traçado ortogonal e com lotes retangulares com dimensões próximas e generosas, como já foi dito e pode ser melhor observado na Figura 05, e com lotes irregulares em sua forma e topografia principalmente os que encontram-se mais próximos ao rio.

Figura 05: Planta de lotes.



Fonte: Aatoria do grupo

#### LEGENDA DE LOTES

-  LOTE RETANGULAR COM ÁREA ENTRE 5100 e 7800m<sup>2</sup>.
-  LOTE RETANGULAR COM ÁREA ENTRE 950 e 2800m<sup>2</sup>.
-  LOTE RETANGULAR COM ÁREA ENTRE 200 e 550m<sup>2</sup>.
-  LOTE REGULAR COM ÁREA APROXIMADA DE 10.000m<sup>2</sup>.
-  LOTE IRREGULAR COM ÁREA APROXIMADA DE 3000m<sup>2</sup>.

Os lotes apresentam uma variação entre 200m<sup>2</sup> até 10.000m<sup>2</sup>, sendo os lotes retangulares entre 200m<sup>2</sup> e 7800m<sup>2</sup> e os com formas diferentes entre 3000m<sup>2</sup> e 10.000m<sup>2</sup>, tendo esses lotes irregulares privilegiados de uso institucional.

Pode-se observar também essa relação entre quadras e lotes na Figura 06, onde mostra que as quadras do recorte em estudo, são em sua maioria retangulares e equivalem ao próprio lote.

A parte em azul explicita essa relação regular e ortogonal das quadras e a área na cor roxa representa quadras do poder público em sua maioria que, historicamente, encontram-se em regiões de destaque e de dimensões generosas apesar de ser a região mais irregular em sua forma, por conta do relevo e da proximidade com o rio.

Figura 06: Planta de quadras.



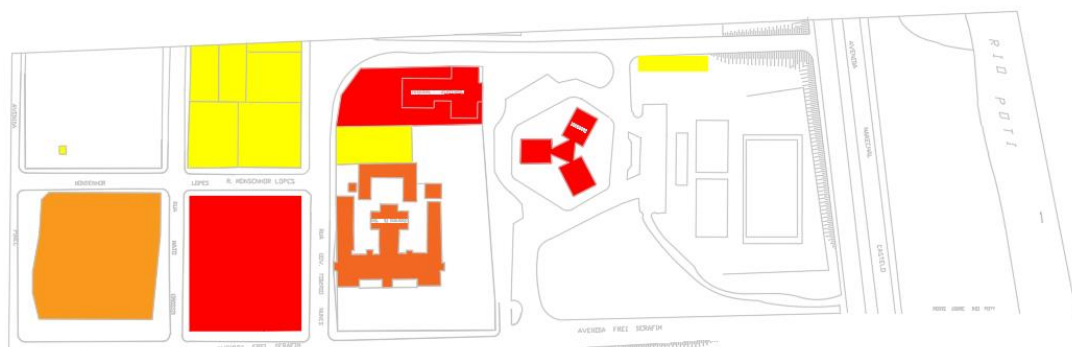
Fonte: Aatoria do grupo

#### LEGENDA DE QUADRAS

- QUADRA RETANGULAR (PLANO ORTOGONAL)
- QUADRA IRREGULAR (TOPOGRAFIA E FORMA)

Já na Planta de gabarito, Figura 07, a relação é feita entre o prédio e seus pavimentos. Vê-se a maior quantidade de edificações térreas, representadas na figura pela cor amarela, com uma mescla de usos tendo residencial, comercial e serviços. Logo em seguida, tem-se maior quantidade da cor vermelha, que significa que o edifício tem mais de dois andares além do térreo, porém tem-se aí uma predominância de uso institucional com esse aspecto e um prédio com uso de serviços.

Figura 07: Planta de gabarito.



Fonte: Aatoria do grupo

#### LEGENDA DE GABARITO

- TÉRREO
- TÉRREO +1
- TÉRREO +2
- ACIMA DE TÉRREO +2

Então, tem-se aqui a relação entre o uso do lote e a altura de seus edifícios, entendendo que para atender cada vez mais alunos, no uso de serviço, e tendo uma grande quantidade de servidores públicos que precisam ser locados no mesmo prédio, contemplam-se edifícios com maiores pavimentos.

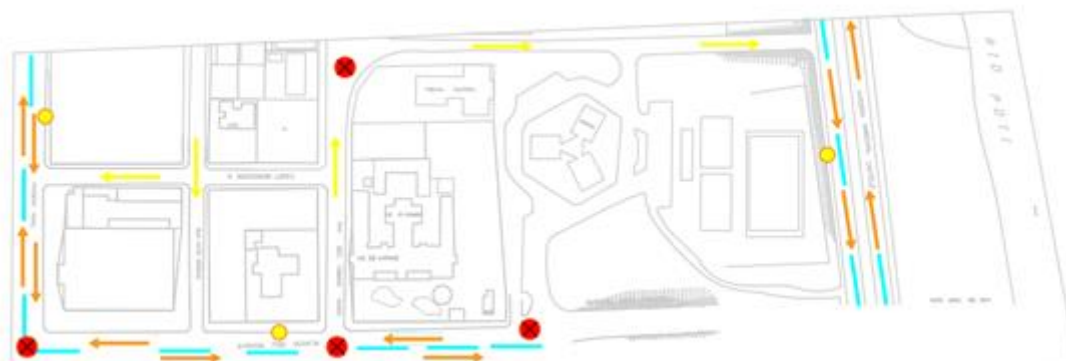
Já no térreo mais dois, temos representação de um prédio comercial e um institucional, onde apesar de terem finalidades bastante diferentes, apresentam-se no mesmo gabarito dentro do nosso recorte.

## SISTEMA VIÁRIO

No recorte estudado, apresentam-se vias coletoras que tem um maior fluxo de veículos, com avenidas largas e rotas de ônibus com faixa própria para sua circulação e vias locais que são de uso secundário com sua faixa reduzida e sem paradas de ônibus.

As avenidas Marechal Castelo Branco, Frei Serafim e Pinel são caracterizadas como vias coletoras pelas características acima citadas, e da mesma forma, as ruas Governador Tibério Nunes, Mato Grosso e Monsenhor Lopes são identificadas como vias locais.

Figura 08: Planta de sistema viário.



Fonte: Aatoria do grupo.

### LEGENDA SISTEMA VIÁRIO

- VIA COLETORA
- VIA LOCAL
- PONTO DE CONFLITO
- PARADA DE ONIBUS
- ROTA DE ONIBUS

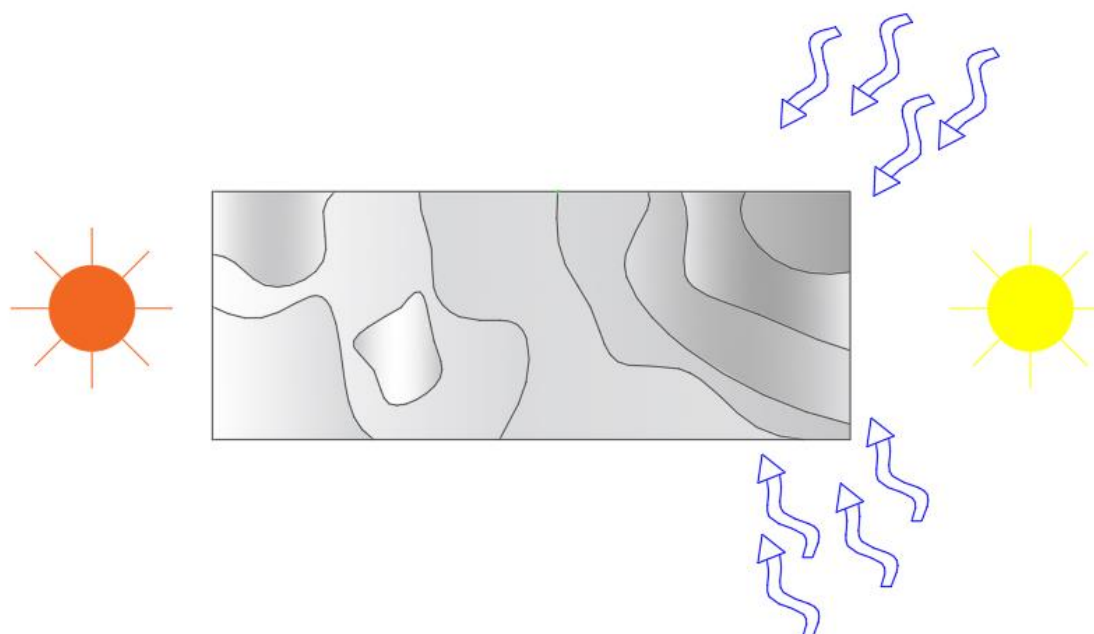
As paradas de ônibus são localizadas em pontos estratégicos para atender o maior número de pessoas ao mesmo tempo. Tem-se paradas nas avenidas Frei Serafim e Marechal Castelo Branco, e na Rua Goiás, onde também apresentam-se os maiores pontos de conflito, e na rotatória próxima ao edifício do Tribunal de Justiça.

## ASPECTOS AMBIENTAIS E PAISAGÍSTICOS

Na implantação da cidade foi estabelecida uma malha ortogonal cujas ruas tem orientação sudeste-noroeste e sudoeste-noroeste. A orientação sudeste coincide com a dos ventos dominantes da região com a finalidade de fazer com que o ar circule mais facilmente pela cidade, como demonstrada na Figura 09.

Pode-se observar também a relação da topografia com a proximidade do rio, onde percebe-se os pontos mais baixos do terreno com 62,6m mais escuro na parte direita e os pontos mais altos, chegando a 82,1m, mais claros, na parte esquerda da imagem.

Figura 09: Planta de topografia.






Fonte: Aatoria do grupo

### LEGENDA DE TOPOGRAFIA



### LEGENDA DE INSOLAÇÃO

-  INSOLAÇÃO MAIS FORTE AO POENTE
-  INSOLAÇÃO MAIS FORTE AO NASCENTE
-  VENTILAÇÃO PREDOMINANTE

Com relação a insolação, o sol nasce no leste da cidade de Teresina, sendo assim representado pelo sol mais amarelo na Figura 09, tendo uma iluminação mais intensa no período da manhã, e se põe ao oeste da cidade, onde temos a cidade vizinha Timon no Maranhão, com uma insolação mais forte e intensa depois do meio dia, representado aqui pelo sol mais laranja.

A vegetação da cidade de Teresina-PI é caracterizada pelas regiões de mata densa e de cocais, onde predominam as palmeiras babaçu e carnaúba, que no recorte percebe-se sua concentração devido à proximidade das margens do rio, como força das leis federais de preservação ambiental.


A atual legislação de Teresina prevê que, novos loteamentos, um percentual de 10% da área loteada destine-se a área verde. Esta medida ameniza o clima e possibilita que as águas pluviais penetram no solo.

Figura 10: Planta de áreas verdes.



Fonte: Autoria do grupo

#### PLANTA DE ÁREAS VERDES

 ÁREAS VERDES

Analisando a Figura 10, observa-se que há um grande percentual de áreas verdes nos prédios institucionais próximas ao rio, e nas áreas de comércio e serviço há um pequeno número de vegetação. Isso se dá pela prioridade do uso do comércio, não preocupando-se com o uso de áreas verdes.

O arquiteto Acácio Gil Borsoi que projetou o Tribunal de Justiça tinha desejo de expor áreas verdes para uso de reflexão e contemplação para os funcionários públicos, que tinham uma rotina aprisionada em salas fechadas.

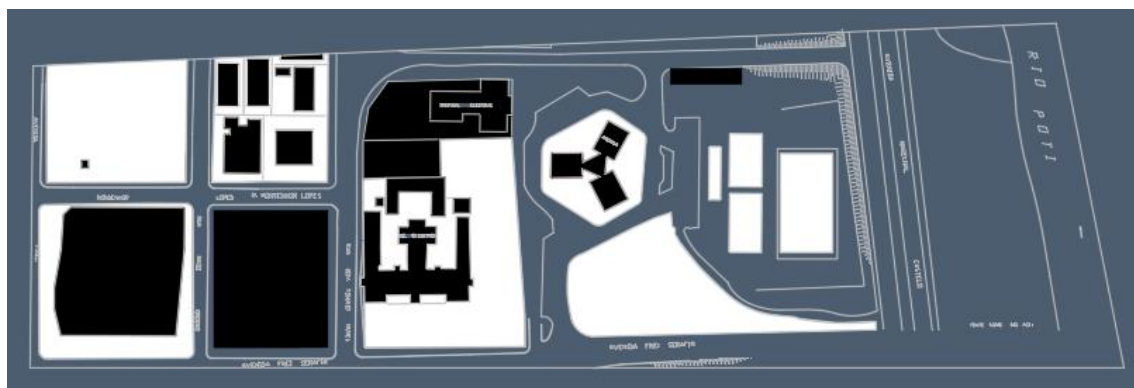
Outro ponto importante a ressaltar é a valorização da mata ciliar a beira do rio, e sua preservação. O uso de maneira inadequada pode trazer danos graves para vegetação e conseqüentemente para o rio.

## ASPECTOS ARQUITETÔNICOS E URBANÍSTICOS

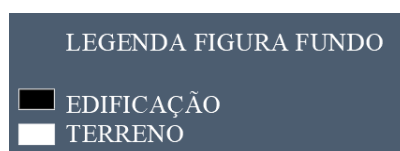
Por se tratar de uma área privilegiada da cidade, tanto comercial como social, existe uma densidade muito forte dos prédios principalmente comerciais estudados no recorte.

A Figura 11 abaixo traz uma visão mais clara da ocupação das edificações nos terrenos. É possível observar que há um uso quase que 100% em alguns trechos, e em outros já há uma utilização mal adequada, como é o caso do estacionamento de veículos de uma empresa automobilística que fica nas proximidades, trazendo um vazio urbano na cidade.

Figura 11: Planta figura e fundo.



Fonte: Autoria do grupo



Em outros pontos do recorte, percebe-se a relação das legislações municipais atuais com os terrenos menores, como as leis relacionadas a recuos e ocupação máxima dos lotes, onde vê-se as edificações centralizadas nos lotes em preto e os espaçamentos entre os muros em branco.

Já nos prédios mais antigos, com formatos diferentes e grandes lotes, os edifícios encontram-se lateralizados, permitindo um maior aproveitamento do terreno que está livre, seja para arborização, estacionamento, áreas de lazer ou mesmo para circulação de seus usuários e visitantes.

Assim se percebe como as épocas modificam a composição urbana da cidade, bem como com suas legislações permissivas ou proibitivas que aos poucos vão moldando a estrutura individual dos edifícios e de seus terrenos e por consequência também o aspecto urbanístico, desejado ou não.

## ANÁLISE DA PERCEPÇÃO AMBIENTAL

Segundo Kevin Lynch, no livro *A Imagem da cidade* (2011), a Percepção ambiental ocorre por meio da identificação de imagens públicas e da memória coletiva, de pistas ambientais (mapas mentais, entrevistas, mapas de percurso) que fornecem o que é simbólico para a memória das pessoas, como também através de 5 elementos imagísticos da paisagem urbana (caminho, limites, bairros, pontos nodais e marcos) que sejam significativos no tocante a experiências do presente ou do passado.

Lynch também comenta a respeito das pessoas e suas atividades, a exemplo da boa imagem ambiental que concede ao seu possuidor a sensação de segurança emocional. Desse modo, para melhor compreender a percepção ambiental dos indivíduos pertencentes ao recorte urbano explicitado anteriormente, efetuou-se um estudo de campo direcionado por meio de pistas ambientais indicadas por Lynch para a obtenção de um diagnóstico da percepção ambiental.

As figuras 12, 13, 14 e 15 juntamente com as entrevistas, foram realizadas com voluntários que possuem diferenças de idade, gênero e função social para, assim, obter diferentes percepções ambientais. Seguem abaixo os mapas mentais e entrevistas realizados pelo grupo.

A primeira entrevistada chama-se Karina, possui 18 anos e é aluna do colégio CEV. Na figura 12, percebe-se a identificação de pontes, avenidas e edificações como elementos mais significativos de acordo com o desenho de Karina. Embora a região possua praças e áreas verdes, a entrevistada demonstra no mapa mental, como também em seu discurso, a presença de inúmeras edificações, as quais criam fronteiras que estão diretamente relacionadas à segurança.

“Gosto de estudar aqui, gostaria de uma delegacia mais próxima pra poder caminhar até ao shopping, pois Uber é caro e tem muito assalto para estudantes”, diz Karina.

Figura 12: Entrevista 1.



Fonte: Acervo do grupo.

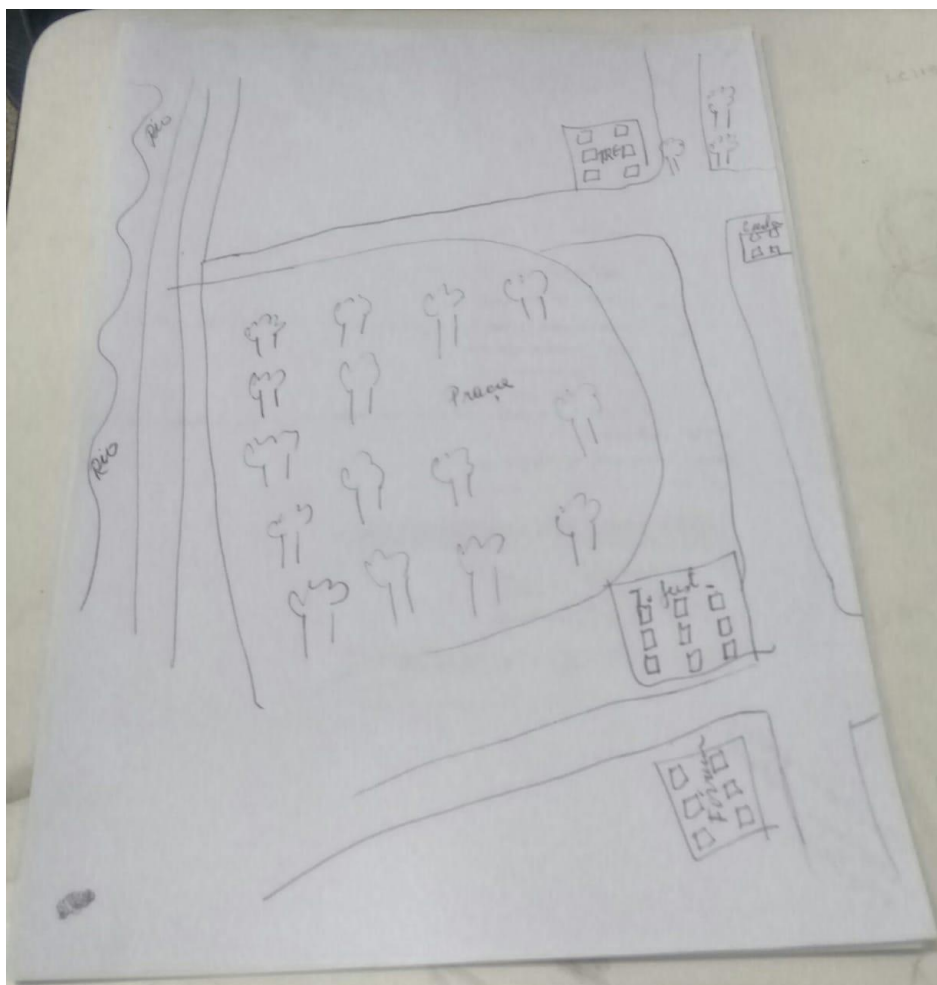
“Isso é grave, porque a mistura constante e literal de pessoas, que se fazem presentes por finalidades diferentes, é o único meio de preservar a

segurança nas ruas. É o único meio de cultivar a diversidade derivada. É o único meio de estimular a formação de distritos em vez de bairros ou lugares ermos fracionados, fechados e estagnados.” (JACOBS, 2011, p.178)

Ao mencionar a segurança na ruas,principalmente no tocante as zonas de fronteiras da cidade, Jacobs (2011) afirma a necessidade da vivencia de pessoas na rua,a extinção das fonteiras existentes entre edifícios e ruas. Uma vez que a presença de ruas e vias desertas,nesse caso de pedestres, diminuem a segurança.

A segunda entrevistada chama-se Klaudenice, possui 50 anos e é comerciante na Praça. Na figura 13, nota-se a presença do rio, praça, edifícios e vias como elementos significativos na percepção ambiental da comerciante Klaudenice. A identificação da praça como maior elemento e mais importante configura o que Lynch (1960) denomina de legibilidade, a facilidade com que cada uma das partes [da cidade] pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente.

Figura 13: Entrevista 2.



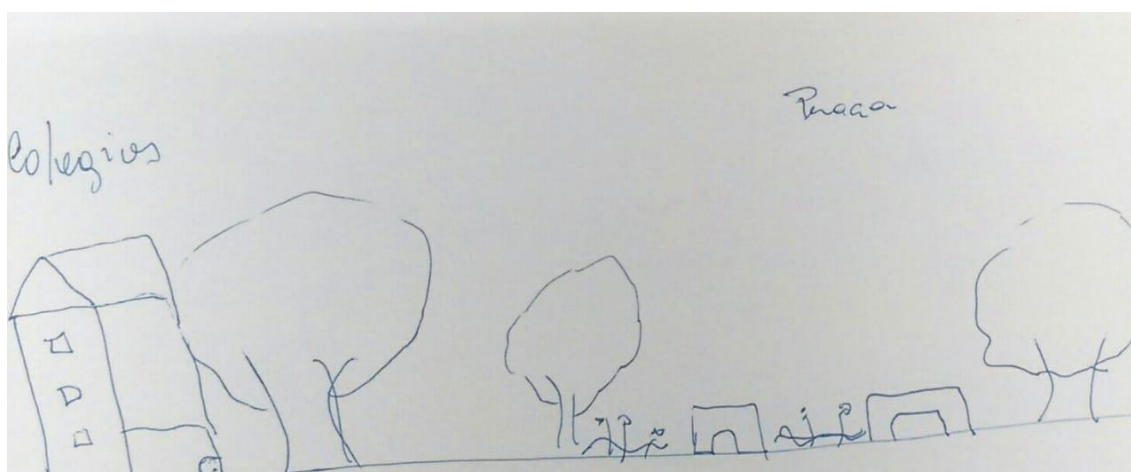
Fonte: Acervo do grupo.

“O espaço sofre por assaltos frequentes, inclusive nos ônibus que costumo utilizar. O transporte público é relativamente perto, mas tem muito trânsito na região devido os edifícios públicos ao redor da praça. As pessoas são bastante mal-educadas devido a correria do tempo que não para. Resolvendo a segurança, o resto é detalhe”, diz Klaudénice.

Tal facilidade de reconhecimento é fundamental pra a construção do conceito de estrutura, ou mesmo da relação do objeto com o observador. Nesse caso, Klaudénice identifica a praça como objeto e a reconhece como elemento primordial, ao passo que a praça é o seu ambiente de trabalho. Além disso, relata as dificuldades encontradas no trânsito e a necessidade de segurança, ambos fatores relacionados a praça, na concepção da comerciante.

A terceira entrevistada chama-se Elaine da Silva Muniz e trabalha como recepcionista no TRE-PI (Tribunal Regional Eleitoral). Diz ela: “As vias são muito mal sinalizadas, por isso tem muito congestionamento. Não tem segurança, botando um posto policial na praça, tipo uma guarita, resolveria o problema da segurança.”

Figura 14: Entrevista 3.



Fonte: Acervo do grupo.

Na figura 14 a entrevistada especifica por meio do mapa mental e da entrevista quais elementos constroem sua percepção ambiental, a exemplo do colégio e da praça.

Ao desenhar em vista tais elementos, percebe-se a dificuldade de Elaine quanto a proporção e localização do colégio e da praça. Outro fator determinante na análise está no desenho da praça, o qual revela-se humanizado com o desenho de crianças em brinquedos com o aspecto de gangorras. No entanto, no estudo de caso foi possível perceber a ausência de pessoas na praça, decorrente da insegurança que caracteriza a região, segundo o relato dos voluntários. Jacobs (2011) já afirmava que praças e parques urbanos não são meios definitivamente capazes de estabelecer o lazer e a interação urbana em determinada região, uma vez que possuem uma relação de dependência da vizinha, moradores, e trabalhadores que circulam nesse espaço.

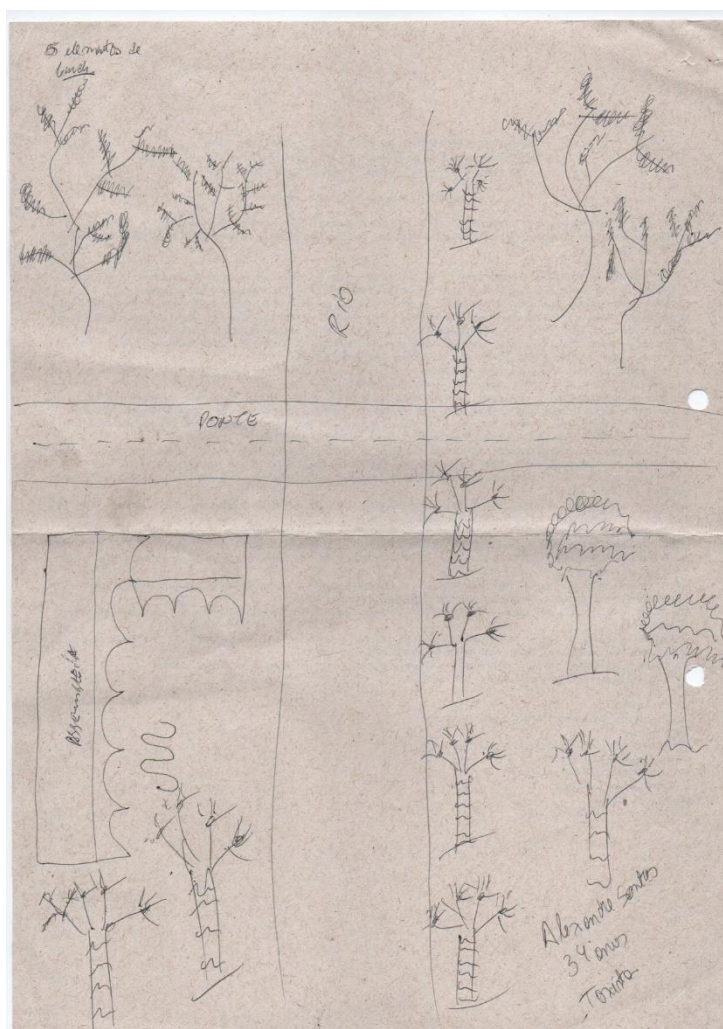
“Espera-se muito dos parques urbanos. Longe de transformar qualquer virtude inerente ao entorno, longe de promover as vizinhanças



automaticamente, os próprios parques de bairro é que são diretas e drasticamente afetados pela maneira como a vizinhança neles interfere. [...] Um parque de bairro genérico, que esteja preso a qualquer tipo de inércia funcional de seu entorno, fica inexoravelmente vazio por boa parte do dia. E aí se estabelece um círculo vicioso. Mesmo que o vazio não seja atingido por várias espécies de praga, ele exerce pouca atração devido ao número restrito de frequentadores potenciais.” (JACOBS, 2011, p.178)

Dessa forma Jacobs deixa clara a influência positiva ou negativa dos indivíduos que circundam ou mesmo pertencem a uma região que possui um parque ou praça. Afirma que o parque sozinho será um vazio urbano suscetível a pragas urbanas, por isso a necessidade da vivência dos indivíduos em seus parques e praças.

Figura 15: Entrevista 4.



Fonte: Acervo do grupo.

O quarto entrevistado chama-se Alexandre dos Santos, possui 34 anos e é taxista. Na figura 15, observa-se a presença de vegetação, rio, ponte e edificação como elementos que

constroem a percepção ambiental do entrevistado. Entretanto, percebe-se a dificuldade de Alexandre em situar a ponte adequadamente e em distinguir vista e planta baixa. “Falta vegetação frondosa na avenida e é necessário preservar a vegetação das margens dos rios”, diz Alexandre.

Além disso, o mapa mental demonstra a presença e acréscimo de vegetações, fator relevante para o taxista no tocante ao conforto ambiental na Avenida Marechal Castelo Branco. Do mesmo modo, evidencia no desenho a Assembleia legislativa como edifício mais representativo quanto a legibilidade local.

## ANÁLISE VISUAL

Percepção do espaço e dimensão Topoceptiva está relacionado aos elementos urbanísticos que mais representam aquele lugar para o observador e que apresentam diversas variáveis como o horário do dia, o modo de locomoção do indivíduo, a coletividade ou individualidade do mesmo nesses espaços, a segurança e sensação de segurança do lugar e entre outros. O nível de percepção do espaço foi estudado através de 5 (cinco) estações para este recorte. As estações foram separadas por intervalos, conforme mostra a figura 16, com a identificação das estações:

Figura 16: Estações para análise da percepção ambiental



Fonte: Google Maps adaptada pelos autores, acesso em 02 de outubro de 2018.

Conforme a imagem acima, demonstra-se que o percurso foi iniciando na Avenida Frei Serafim, passando na rua Governador Tibério Nunes e pela praça Edgar Nogueira rumo à Av. Marechal Castelo Branco.

Nesse primeiro ponto, Figura 17, é possível observar uma rua com dois tipos de relação edifício-rua. De um lado, tem-se um gradeado aberto permitindo interação da parte interna do lote com a calçada na parte externa junto a rua. E do outro, um gradeado fechado com chapas metálicas que impedem essa relação, e deixa as pessoas externas bem mais vulneráveis à insegurança. Além disso, pode-se ver também uma boa quantidade de vegetação e até mesmo sombra decorrente dela, porém todas estão nas partes internas dos lotes.

Figura 17: Estação 1.



Fonte: Acervo do grupo.

Outro fato interessante é que esse trecho é um dos nossos pontos de conflito apresentados na figura 8 de sistema viário, porém no horário em que foi feito esse registro, o fluxo de carros e pedestres é bem menor, fazendo-se clara a relação entre os usos, o fluxo intenso e horários específicos do dia em que toda essa relação é intensa e entra em conflito e outras em que se torna vazia e tranquila.

Já na estação 2, Figura 18, é possível observar uma presença maior de veículos indo, vindo e estacionados na redondeza. Esse fato ocorre pela presença de três vias que se encontram nesse ponto, onde há pouca sinalização vertical e nenhuma fiscalização, permitindo que veículos trafeguem e estacionem em locais inadequados e até proibidos.

Figura 18: Estação 2.



Fonte: Acervo do grupo.

Pode-se observar também uma massa de vegetação no centro da imagem, porém mais afastada. Ali se localiza a Praça Edgar Nogueira com uma densa arborização e preocupação com a vegetação. Entretanto, toda essa vegetação encontra-se distante da estação 2 onde ocorreu o registro, dando a sensação de que lá pode ser ventilado e agradável, porém no ponto do registro ainda é quente e seco.

Na figura 19, entretanto, já nota-se uma arborização bem mais próxima, que inclusive faz sombra na via e chega até o outro lado da rua. Tem-se aqui uma sensação térmica bem mais agradável e uma relação com o lote bem mais próxima, pois não existem grades ou muros na parte esquerda que pudesse impedir o cidadão de conviver com essa vegetação e ainda poder atravessar o lote para encurtar caminho ou para sentir-se mais seguro com a presença de mais pessoas em um ambiente institucional.

Na parte direita, vê-se muros, trabalhando como uma proteção individual de uma família que se sente insegura em morar em um ambiente sem esse recurso. Há também carros estacionados em local inadequado e bancas de venda e comércio montadas na calçada que impedem a passagem de pedestres de forma segura e adequada.

Figura 19: Estação 3.



Fonte: Acervo do grupo.

A estação 4 traz uma grande área aberta, que quando projetada foi destinada para realização de eventos oficiais da Assembleia Legislativa que se encontra logo a trás, porem hoje o espaço tornou-se ocioso e serve, apenas, como área aberta para contemplação do edifício mencionado, como assim também fora desejo do arquiteto do prédio desde sua construção. Com pouca vegetação e pouca sombra, essa estação torna-se quente, seca e desconfortável para os cidadãos.

Figura 20: Estação 4.



Fonte: Acervo do grupo.

No lado direito, tem-se uma avenida importante da cidade, a Av. Marechal Castelo Branco, com um fluxo de carros constante, porém não apresenta-se conflitante por ser larga, bem estruturada e de velocidade média para a cidade.

Já na estação 5, é possível observar o fluxo maior de carros e um tráfego bem mais intenso. Com muitos carros estacionados irregularmente na direita, com retornos ao lado esquerdo e faixas nos dois sentidos demonstra-se mais uma vez como é uma via importante para a cidade e para o deslocamento dos cidadãos.

Figura 21: Estação 5.



Fonte: Acervo do grupo.

Muitos desses veículos estão buscando acesso principalmente aos prédios públicos na região, a qual tem uma grande ocupação dos lotes próximos e pouca oferta de estacionamento para suprir a necessidade de tantos servidores públicos que investem em seu deslocamento individual em detrimento ao transporte coletivo.

## COMPORTAMENTO AMBIENTAL

De acordo com DEL RIO (1990), o comportamento ambiental decorre da inter-relação entre o meio ambiente construído e os indivíduos, e como os elementos que constituem o meio influenciam no comportamento, ação e decisão das pessoas.

Diante disso, ao estudar o comportamento ambiental, Jacobs (2011) relata a íntima relação estabelecida entre as pessoas e as calçadas, demonstrando como a circulação de diferentes pessoas em determinada calçada pode contribuir de forma significativa com a redução da violência e criminalidade.

A interação urbana promovida pelas calçadas diminui as chamadas zonas de fronteiras de deserto, as quais surgem mediante os muros que rompem o contato da edificação com as calçadas e, conseqüentemente, dos moradores com a rua.

“A primeira coisa que deve ficar clara é que a ordem pública – a paz nas calçadas e nas ruas – não é mantida basicamente pela polícia, sem com isso

negar sua necessidade. É mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados.” (JACOBS, 2011, p.32).

Jacobs (2011) declara que não somente através de calçadas, como também por meio de parques e praças, como na Figura 22, que definem as ações e comportamentos das pessoas, é possível promover a interação urbana e social, ao passo que os indivíduos que constituem aquele ambiente circulem e habitem nesses espaços propícios para pedestres e capazes de aprimorar a segurança urbana.

Figura 22: Praça Edgar Nogueira.



Fonte: Acervo do grupo

Ao entender que as calçadas não são corredores de fuga, ou mesmo apenas de passagem, e sim um componente urbano essencial para o desenvolvimento do fluxo, conforto urbano e social das pessoas que usufruem, é possível favorecer o aprimoramento do comportamento urbano.

## PROPOSTA

Com o intuito de maximizar as melhorias das propostas, foi elaborado a tabela abaixo, Figura 23, que evidencia a situação atual de diversas vias e localidades importantes do recorte estudado, além de elencar as potencialidades desses locais juntamente com possíveis diretrizes a fim de embasar as intervenções nas etapas seguintes.



Figura 23: Tabela de pontos problemas e potencialidades.

<b>PROBLEMAS E POTENCIALIDADES</b>	<b>SITUAÇÃO ATUAL</b>	<b>DIRETRIZES</b>
Rua Mato Grosso	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rua com mão dupla</li><li>• Ausência de sinalização</li><li>• Rua com inclinação acentuada</li><li>• Ausência de segurança</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Transformar a rua em mão única</li><li>• Maior vigilância policial próximo aos colégios</li><li>• Redução na largura da rua para aumentar a largura da calçada</li><li>• Revitalização das calçadas com a presença de árvores, bancos e nova pavimentação.</li></ul>
Assembleia legislativa	<ul style="list-style-type: none"><li>• Na parte frontal existe uma área consideravelmente extensa, impermeável e pouco utilizada, próxima a Av. Marechal Castelo Branco.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Área com possibilidade para permeabilização e implantação de áreas verdes, com mobiliários urbanos voltados para integração urbana.</li></ul>
Estacionamento Jelta - FIAT	<ul style="list-style-type: none"><li>• Grande vazio urbano</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Implantação de estacionamento vertical com fachada ativa, dotada de biblioteca e praça de alimentação.</li></ul>
Av. Marechal Castelo Branco	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pontos de conflitos próximo ao Shopping Rio Poti</li><li>• Pontos de conflitos próximos a Assembleia Legislativa</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Criação de pontos de acesso ao shopping por outras vias secundárias</li><li>• Proibição de estacionamento as margens do rio Poti.</li><li>• Construção de mirante a margem do rio</li></ul>
Av. Governador Tibério Nunes (próximo ao Colégio Cidadã Cidadão)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pontos de conflito com engarrafamentos e muitos carros estacionados em área proibidas</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Implantação de sinalização voltada ao pedestre</li><li>• Maior fiscalização de órgãos de trânsito</li></ul>
Av. Pinel	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pontos de estacionamentos irregulares</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Melhor sinalização</li><li>• Pontos estratégicos para estacionamentos</li></ul>

Fonte: Autoria do grupo





Os bairros mais próximos, podem chegar à referida área pelas setas indicadas em cinza, como o Bairro Ilhotas pela Avenida Pinel e o bairro Mafuá pela Rua Juliano Moreira, tendo assim um recorte de fácil acesso o que viabiliza a durabilidade das intervenções e a utilização da população.

## INTERVENÇÃO PONTUAL

Propõe-se na Intervenção Pontual 01, como mostrada na Figura 26, a construção de uma passarela elevada em madeira para circulação de pedestres e ciclistas, visando a integração das pessoas que fazem caminhada na Avenida Marechal Castelo Branco, com o Rio Poti, importante meio hídrico de nossa cidade, mas que passa despercebido por seus cidadãos.

Figura 26: Intervenção pontual 01 – Planta baixa.



Fonte: Google Maps modificado pelos autores do trabalho.

Em uma importante localização, a intervenção pontual 01 pretende fixar-se em frente à entrada principal do Shopping Rio Poti, onde tem também facilidade de chegada e saída de pessoas, com paradas de ônibus logo a frente e vias de fácil integração com as diferentes localidades da cidade.

Juntamente com um mirante coberto que adentra no rio, como pode ser vista na perspectiva abaixo, Figura 27, e uma plataforma descoberta ao lado para melhor apreciação da paisagem e da Ponte Estaiada, importante ponto turístico da cidade.

Figura 27: Intervenção pontual 01 - Perspectiva.



Fonte: Feito pelos [autores do trabalho](#).

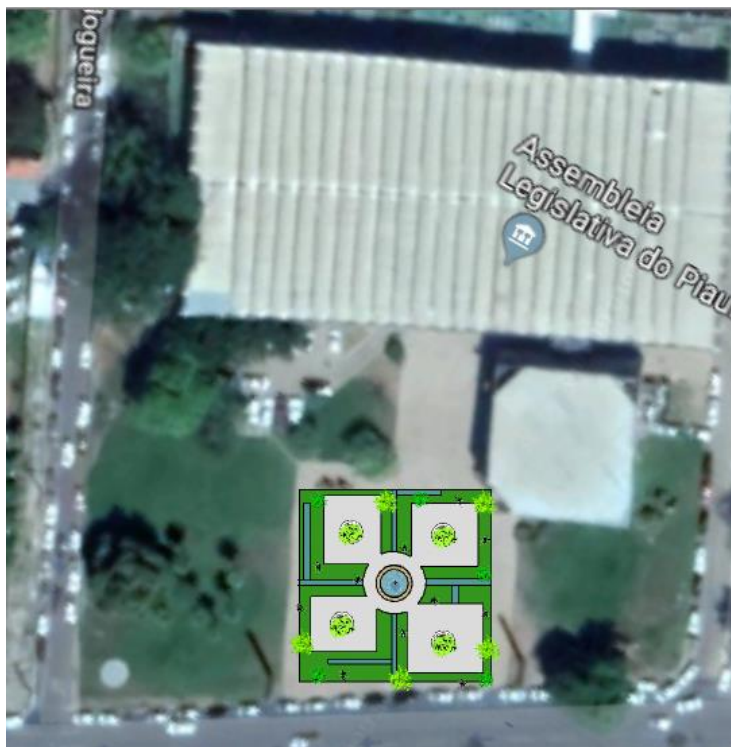
Promovendo espaços de convivência, nas extremidades da passarela elevada de madeira, tem-se, de cada lado, um deck elevado e coberto, de 16m de diâmetro cada, para rodas de conversa, atividades de conexão com a natureza, ensaios de dança, atividades relaxantes como Tai Chi Chuan e atividades agitadas como zumba, atendendo assim as diversas necessidades dos grupos de pessoas que circulam pelo local.

Como acesso, tem-se duas rampas que conectam a calçada da Av. Marechal Castelo Branco com a passarela elevada, para que pessoas portadoras de necessidade, ou dificuldade de mobilidade ou mesmo as bicicletas, carrinhos de bebe e crianças possam aproveitar o espaço da mesma forma.

Na Intervenção pontual 02, propõem-se uma revitalização do espaço aberto inutilizado localizado em frente à assembleia legislativa, como mostra a figura 28, visando transformá-la em uma praça integrativa para os funcionários que desejam um ambiente de reflexão e descanso nas horas vagas do dia.

Com sua fachada principal voltada para avenida Marechal Castelo Branco, e sua localização privilegiada próxima ao rio Poti, a Praça da Assembleia sugerida promoverá um ambiente arborizado e com uma fonte, com um espelho d'água que irradiará água corrente para as proximidades das árvores e vegetação presente, dispondo um ambiente com clima agradável e refrescante para quem o usufrui.

Figura 28: Intervenção pontual 02 – Planta baixa.



Fonte: Google Maps modificado pelos autores do trabalho.

Além disso, a praça apresentará um projeto paisagístico com árvores frondosas que farão sombra, visando o conforto ao mobiliário que será anexado na sua proximidade, junto com um banco circular no entorno da fonte, como ilustrado na Figura 29. Transformando o local em um ambiente de apreciação e descanso mental principalmente para os funcionários dos órgãos públicos localizados nas redondezas.

Figura 29: Intervenção pontual 02 – Perspectiva.



Fonte: Feito pelos autores do trabalho.

Já na Intervenção Pontual 03, propõe-se a construção de um estacionamento vertical com fachada ativa, como mostrada na Figura 30, 31 e 32. O objetivo da fachada ativa é

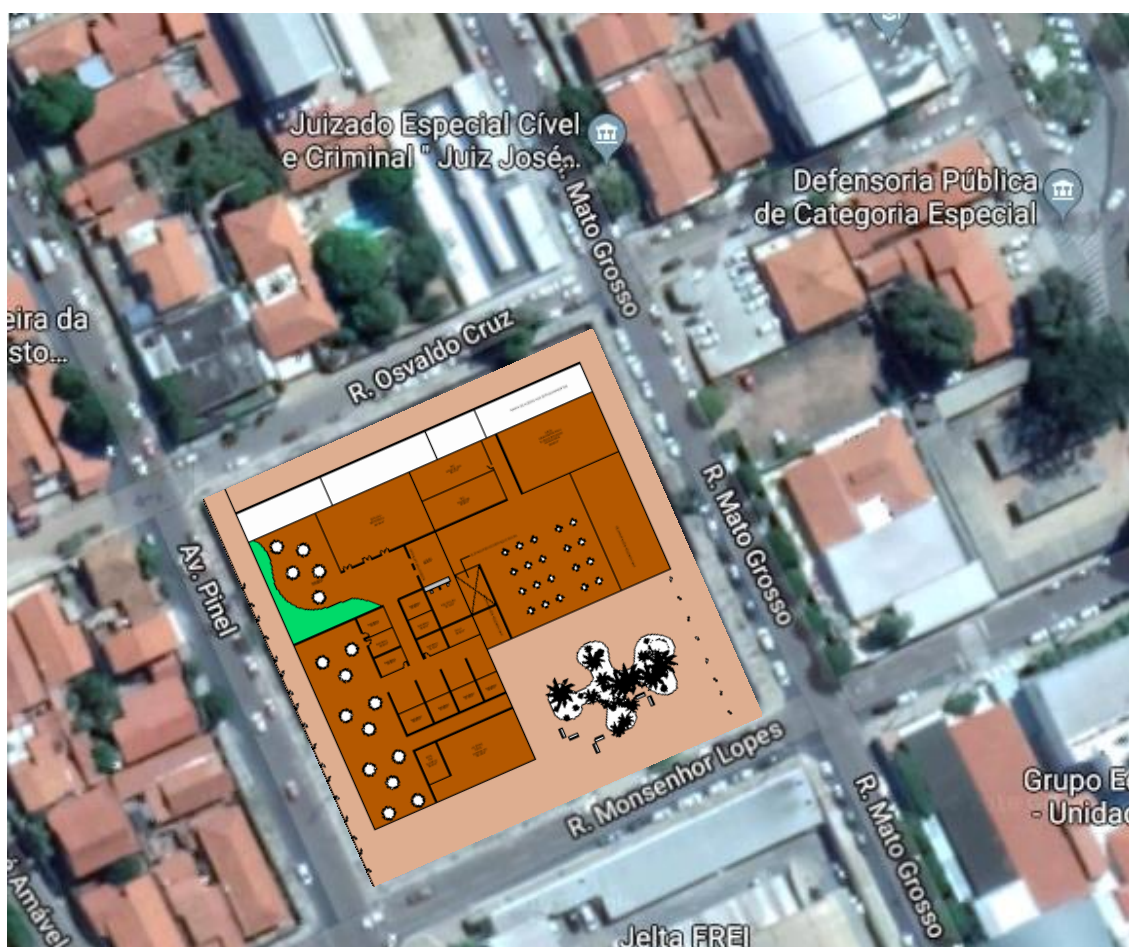
promover usos mais dinâmicos dos passeios públicos em interação com as atividades instaladas no térreo da edificação a fim de fortalecer a vida urbana do espaço público.

Evitar a multiplicação de planos fechados na interface entre as construções e o passeio público. Propõe-se no térreo uma biblioteca com salas para grupos e individuais e um acervo completo, fomentando as escolas próximas, como também promover o incentivo à educação uma vez a cidade não possui uma biblioteca nesse porte.

Ainda no térreo, na planta baixa da figura 30, propõe-se lanchonetes e restaurantes para suprir a demanda de trabalhadores que não possuem tempo de voltar em casa para almoçar antes do próximo expediente. O térreo propõe-se um espaço significativo de área verde com solo permeável, uma vez que a área atualmente corresponde a um espaço vazio e torná-lo permeável por completo pode comprometer a região nos períodos chuvosos.

Já o acesso ao estacionamento vertical aconteceria pela rua Mato Grosso, pela rampa de acesso também apresentada na figura 30. Dois pavimentos destinados exclusivamente para estacionamentos, uma vez que a região do Cabral apresenta muitos pontos de conflitos devido ao número de automóveis que percorrem as ruas adjacentes para a assembleia, a Defensoria pública e o colégio CEV que não possuem estacionamentos privados.

Figura 30: Intervenção pontual 03 – Planta baixa.

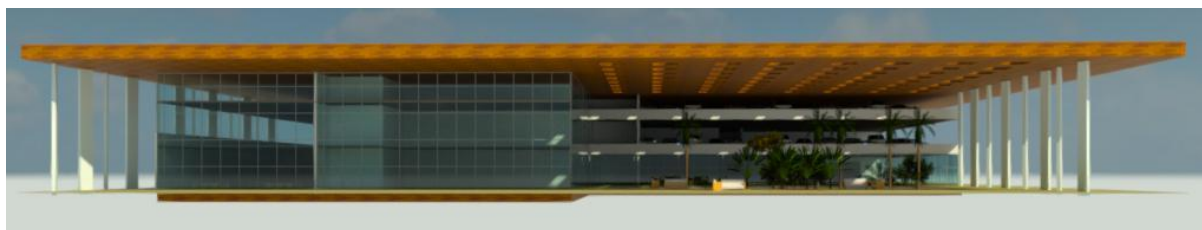


Fonte: Google Maps modificado pelos autores.

Com esta iniciativa, pretende-se desafogar o trânsito e promover a livre circulação de pessoas entre o estacionamento vertical e os pontos de trabalho e estudo.

Quanto ao partido arquitetônico, buscou-se apresentar uma arquitetura de traços modernos, laje nervurada para vencer os grandes vãos, pilares monumentais em ritmos, e uso do vidro para representar a transparência do projeto. Todo o piso da área externa possui blocos intertravados para auxiliar no escoamento das águas pluviais e a cobertura possui “rasgos” acima da área que possui as plantações, possibilitando a entrada de luz, como mostra a figura 31 e 32.

Figura 31: Intervenção pontual 03 – Vista frontal.



Fonte: Feito pelos autores.

Figura 32: Intervenção pontual 03 – Perspectiva.



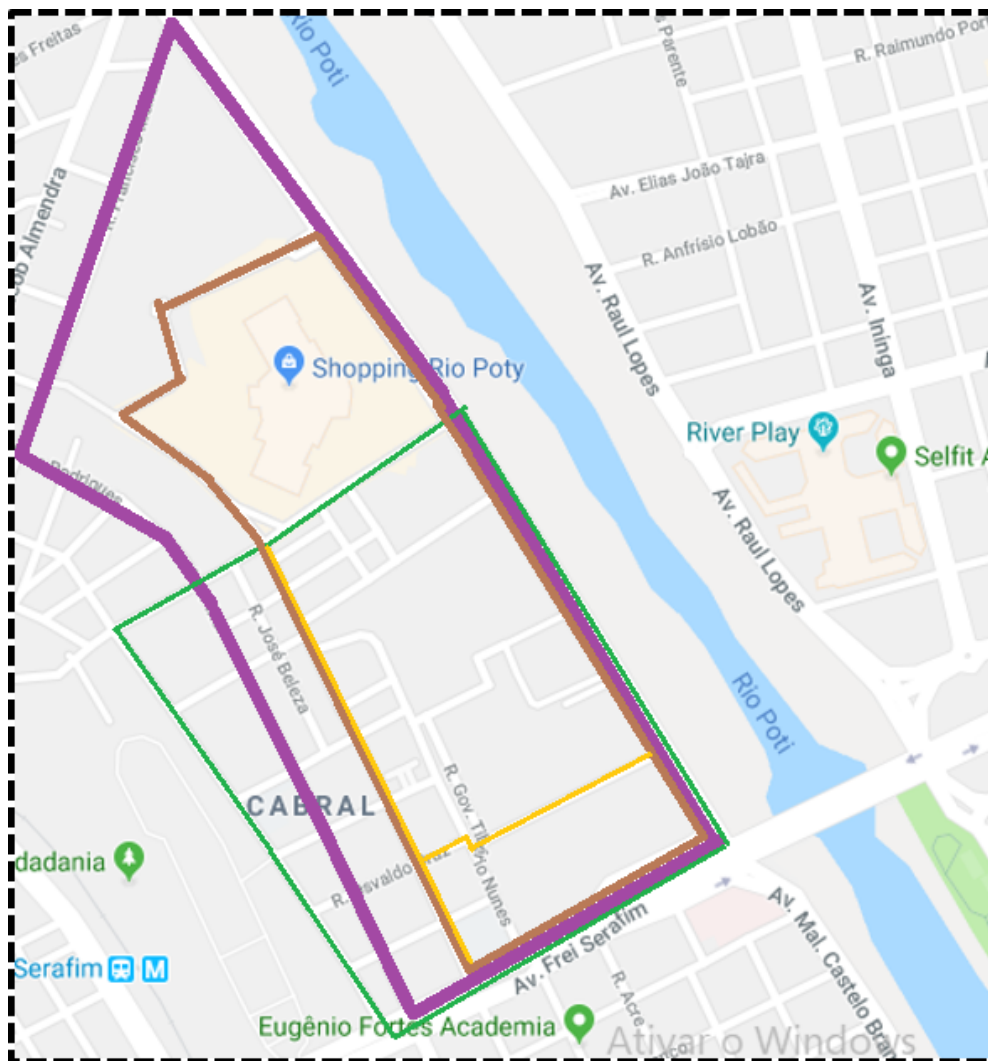
Fonte: Feito pelos autores.

## MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Viabilizando a ligação das três intervenções pontuais aplicadas, propõe-se os seguintes circuitos para pedestre em vermelho, para ônibus em roxo e espaços para ciclovias em verde, como mostra na Figura 33.







Figura 33: Sistema viário.



Fonte: Google Maps modificado pelos autores.

LEGENDA SISTEMA VIÁRIO

-  ÔNIBUS
-  BICICLETA
-  VAN
-  PEDESTRE

Decidiu-se manter o circuito de ônibus periférico já existente, visto que ele já atende uma parcela da sociedade que precisa circular pelo local e é até bastante eficiente na região. Também por conta da caixa carroçável já existente e adequada a necessidade, fato que caso fosse alterado prejudicaria o circuito da cidade.

Para ainda ajudar esse transporte público, pretende-se implantar um circuito de Van na Rua Mato Grosso, junto às calçadas ampliadas para os pedestres fazerem o mesmo circuito. Foi escolhida essa rua pois já é um trajeto percorrido cotidianamente, porém sem estrutura

adequada para tal, como queremos fazer com essa intervenção no sistema viário, modificando a Rua Mato Grosso, antes do com duas faixas para carros, sendo configurada assim como uma Rua de mão dupla, será agora com apenas um sentido, levando as pessoas da Frei Serafim em direção ao Shopping Rio Poti.

Com essa alteração, a Rua Goiás terá que ser também em apenas um sentido, porém agora em sentido oposto ao da Rua Mato Grosso, indo do Shopping Rio Poti em direção à Av. Frei Serafim.

No circuito apropriado para pedestres, além do alargamento da calçada da Rua Mato Grosso como já foi dito, o circuito estabelecido ainda passa na rua ao lado da praça Edgar Nogueira, que também é a rua lateral a Assembleia Legislativa do Piauí, preparado esses espaços para receber essas pessoas que desejem percorrer a cidade a pé.

Melhorando o circuito para os ciclistas, separamos as Ruas Juliano Moreira e Professor José Amável, ao lado do shopping Rio Poti e ao lado do Parque da Cidadania respectivamente, para completar o percurso com as ciclovias já existentes na Av. Marechal Castelo Branco e na Av. Frei Serafim.

Dessa forma, configurou-se um novo Sistema Viário integrado ao existente, mantendo os circuitos já utilizados pela população e adicionando e melhorando os espaços para facilitar e transformar, com qualidade de vida, o cotidiano dos teresinenses.

## CONCLUSÃO

Com base nessa perspectiva de utilizar os espaços públicos em suas diferentes funções e promover o aprimoramento das inter-relações urbanas, este trabalho analisa um recorte urbano e propõe intervenções a fim de promover o desenvolvimento da mobilidade urbana, da segurança pública, das opções de lazer e entretenimento.

Fatores relacionados à segurança e mobilidade urbana foram relevantes no processo de análise para a proposta de intervenção urbana em vias e espaços públicos. Mediante o estudo de caso, as entrevistas e percepções visuais foi possível constatar os desafios encontrados por pedestres, desde alunos a profissionais e moradores que habitam a região, no tocante a utilização e vivência do espaço. Percebe-se que a ausência de elementos relacionados à pavimentação, arborização, estacionamento e distribuição do espaço comprometem o convívio urbano entre os indivíduos e geram o que Jacobs (2011) denomina de maldição das zonas de fronteiras desertas.

Os conflitos verificáveis entre os usuários e seus ambientes de caráter modernista evidencia que o ser humano não é uma máquina de comportamento amoldável e totalmente previsível a partir do momento que o urbanismo moderno reduz a vida urbana em quatro variáveis: habitar, trabalhar, circular cultivar o corpo e espírito. Esses impactos negativos do Movimento Moderno no ambiente construído influenciou o desenvolvimento acadêmico do desenho urbano, conforme Vicente Del Rio (1990).

Neste contexto, foi destacado ao longo da pesquisa, o quanto os edifícios institucionais concentrados abarcam problemas principalmente de insegurança a partir do momento que limita a circulação das pessoas nos horários de trabalho, pois à noite pouco percebe-se pessoas circulando. Além disso, os espaços abertos para contemplação dos edifícios modernistas institucionais geram espaços ociosos com poucos elementos urbanos e permeabilização excessiva do solo, afetando também o microclima.

Assim, parte da argumentação de Jacobs (2011) sobre as inter-relações entre a violência urbana e as características dos projetos urbanos demonstra a importância de diversificar as atividades constantes nos espaços livres público como garantia da segurança de seus usuários. A intervenção pontual 01 da passarela em madeira com o mirante vem com o propósito de fomentar o lazer a fim de diversificar as atividades discutidas anteriormente que valorizassem também os recursos hídricos que passam despercebidos. Já na intervenção 02, na qual sugere-se a implantação da praça frente à Assembleia legislativa, proporcionaria a redução da permeabilização excessiva do solo e a opção de lazer como diversidade de atividade sugerida por Jacobs, frente à fonte e arborização com espécies da região.

Quanto à proximidade do recorte ao rio, evidenciou-se a concentração de áreas verdes pelas margens preservadas, prédios institucionais importantes, como a Agespisa e o TRE, e um fluxo constante de veículos por conta das largas avenidas e ser trechos próximos à ponte. Os prédios principais estarem próximos ao rio chega a ser proposital. As margens do rio são consideradas áreas nobres e de maior poder aquisitivo, historicamente, atribuídas para a ocupação dos edifícios governamentais. Neste quesito, a intervenção pontual 03 contempla estratégias para o descongestionamento das vias através do seu estacionamento vertical, uma vez que a frota de veículos devido os prédios institucionais, e possibilita a opção de lazer na sua fachada ativa, contribuindo para o entretenimento assim como a utilização e vivência do espaço fora do horário comercial, pelos habitantes da região e visitantes.

Trazer melhorias nos espaços existentes e adicionar elementos como suporte para os usos produtivos da esfera pública, é acima de tudo reforçar o movimento da inclusão social. E estas inter-relações da cidade são aspectos-chave do desenho urbano contemporâneo atribuindo ao entorno do centro cívico na cidade de Teresina-PI atributos da cidade formal a fim de beneficiar diretamente a comunidade, realinhando vias, acessos, espaços e programas, tornando-se uma cidade mais “democrática”.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Irlane Gonçalves e LIMA, Iracilde Maria de Moura Fé. Igreja do Amparo: o marco zero de Teresina. In: Cadernos de Teresina - Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 2000, no. 32, págs. 20 a 25.

ANDRADE, Andreia Rodrigues. Entre o Sertão e as margens do Rio Parnaíba: A transferência da capital e a cidade de Teresina na segunda metade do século XIX. Teresina-Piauí. Programa de Pós-Graduação em História do Brasil. UFPI. 90 – 95. 2016.

Brasil. Ministério do Meio Ambiente. Consultoria Jurídica. Legislação Ambiental Básica / Ministério do Meio Ambiente. Consultoria Jurídica. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, UNESCO. 350 p., 2008.

DEL RIO, Vicente. Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento. São Paulo: Pini, 1990. 201 p.

DEL RIO, Vicente; SIMBIEDA, William (Org.). Desenho urbano contemporâneo no Brasil. Rio de Janeiro: LTC, 2018. 285 p.

FAÇANHA, Antônio Cardoso. Desmistificando a geografia: espaço, tempo e imagens. Teresina: ED. UFPI, 2004.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2017. População estimada: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pi/teresina/panorama>>. Acesso em: 28 de maio de 2018.

JACOBS, Jane. Morte e vida das grandes cidades. 3°. ed. São Paulo: WMF MARTINS FONTES, 30 – 190. 2011.

KOHLSDORF, Maria Elaine. A apreensão da forma e da cidade. Brasília-DF: UnB, 1996. 253 p.

LYNCH, Kevin. The image of the city. Cambridge: The M.I.T. Press. 02 – 45. 1960.

MELLO, Sandra Soares. Na beira do rio tem uma cidade: urbanidade e valorização dos corpos d'água. 2008. 348f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

SILVA, Ana Maria Ribeiro. Requalificação Urbana: o exemplo da intervenção Polis em Leiria. Coimbra. Dissertação de Mestrado em Geografia, especialidade em Ordenamento do Território e Desenvolvimento. 16 – 29. 2011.