

## **Requalificação da área central: Rua Senador Teodoro Pacheco**

### **Urban Qualification of the downtown area: Senador Teodoro Pacheco Street**

### **Reurbanización de la zona centro: Calle Senador Teodoro Pacheco**

BRAZ, Angela Napoleão; Doutor; Unversidade Federal do Piauí (UFPI)

[angelabraz@ufpi.edu.br](mailto:angelabraz@ufpi.edu.br)

GUIMARÃES, Victor Veríssimo; Especialista; Prefeitura Municipal de Teresina (PMT)

### **Resumo**

Este artigo emerge de pesquisa desenvolvida no curso de Arquitetura da Universidade Federal do Piauí sobre o problema da conservação do patrimônio cultural imobiliário na reestruturação da configuração urbana dos centros históricos. Trata da rua Senador Teodoro Pacheco, localizada no centro histórico de Teresina, capital do Piauí, que historicamente abrigou atividades de comércio e serviço, mas que ao longo do tempo vem se degradando devido a migração do setor terciário para a zona Leste da cidade. O artigo traz sua história urbana, aponta a viabilidade de intervenção na área com vistas à sua qualificação e propõe nova forma de ocupação.

**Palavras-chave:** Qualificação Urbana. Rua Comercial. Teresina.

### **Abstract**

*This paper emerges from research conducted in the Architecture course at the Federal University of Piauí on the problem of conservation of cultural heritage in the real estate restructuring of the urban setting of historic centers. Talks about the street Senator Teodoro Pacheco, located in the center of Teresina, capital of Piauí, which historically housed trade and service activities, but over time has been degraded due to migration of the tertiary sector to the east of the city. The article brings its urban history, says the intervention viability in the area with a view to their qualifications and proposes new form of occupation.*

**Keywords:** Urban Qualification. Commercial street. Teresina.

### **Resumen**

*Este trabajo surge de la investigación llevada a cabo en el curso de Arquitectura de la Universidad Federal de Piauí en el problema de la conservaci3n del patrimonio cultural en la reestructuraci3n de los centros hist3ricos. Estudia la calle Senador Teodoro Pacheco, ubicada en el centro de Teresina, capital de Piauí, que hist3ricamente albergaba las actividades de comercio y servicios, pero con el tiempo se ha degradado debido a la migraci3n del sector terciario, al este de la ciudad. El artículo aporta su historia urbana, dice la viabilidad de intervenci3n en la zona con vistas a su cualificaci3n y propone nueva forma de ocupaci3n.*

**Palabras clave:** Urban calificaci3n. Calle comercial. Teresina.

## **Requalifica o da área central: Rua Senador Teodoro Pacheco**

Entre 1889 e 1940, o crescimento da economia brasileira esteve associado aos melhoramentos aplicados   infraestrutura de transporte nas cidades brasileiras, como se pode inferir do crescimento das taxas de urbaniza o:

[...] o  ndice de urbaniza o pouco se alterou entre o fim do período colonial até o final do século 19 e cresceu menos de quatro pontos nos trinta anos entre 1890 e 1920 ( passando de 6,8% a 10,75), foram necessários apenas vinte anos, entre 1920 e 1940, para que essa taxa treplicasse passando a 31,24%. (ABREU, 2006, p. 348).

Em Teresina, proporcionalmente, o crescimento econ3mico parece ter acompanhado o ritmo do País, em parte devido   capacidade financeira e de endividamento do Estado, ao interesse político e   influência e prestígio dos representantes piauienses junto ao governo federal.

Algumas mensagens legislativas (que podem ser consultados no Acervo CAB) registram a preocupa o do governo em criar condi es para o desenvolvimento urbano de Teresina, antes mesmo do marco inicial desta tese. Em 1874, por exemplo, o poder público já havia se dado conta da necessidade de certos melhoramentos urbanos para o desenvolvimento econ3mico da cidade.

[...] Sem boas vias de comunica o e de transporte, a experiencia e a observa o mostram que não pode haver commercio, nem industria, e, sem a existencia dessas poderosas fontes de riqueza social,   inutil conceberem-se idéas de progresso e de civiliza o [...] (LINS, 1874, p. 18).

Entende-se que a implanta o e a manuten o das atividades industriais e comerciais em uma cidade dependem da existência de vias de comunica o e de transporte e de suas boas condi es. Como tal e considerando que “as décadas a partir de 1880 são significativas para o processo de mudança no Piauí.” (QUEIROZ,

1994b, p.18), buscou-se aqui identificar as ações do poder público que estivessem relacionadas à intenção de promover a integração entre as cidades e a circulação de mercadorias.

Na constituição urbana do período, destacam-se: o estímulo à navegação fluvial, a abertura de novas vias, o calçamento das ruas existentes, o empenho na obtenção de recursos para a construção das vias férreas, que data de 1873 (decreto-lei n. 2143, de 08 de março de 1873); a ampliação da rede telegráfica, o aprimoramento dos serviços postais através da construção e aparelhamento de nova sede dos Correios, cujo processo começou em 1922 (decreto-lei n. 15.821, de 14 de novembro de 1922) e se arrastou por muitos anos (decreto-lei n. 21.843, de 16 de setembro de 1932;<sup>1</sup> a criação do serviço telefônico, a implantação de serviços bancários com a criação de agências (TAJRA; TAJRA FILHO, 1995) e a construção de ferrovias e estradas de rodagem na década de 1920.

Também se constatou a existência de outro tipo de ação realizada com a intenção de expandir a expansão da atividade industrial. Trata-se da legislação criada com o propósito de conceder redução ou isenção fiscal. Cita-se, como exemplo, o projeto do deputado Sinval de Castro e Silva, aprovado em 21 de junho de 1907, pela Câmara Legislativa, que isentava de impostos estaduais por dez anos todas as empresas que explorassem fibras vegetais com equipamentos adequados. Ressalte-se que outras indústrias também se beneficiaram deste incentivo. Há registros de que, em 1928, a Câmara Legislativa, sessão de 25 de junho, autorizou a isenção fiscal para a fábrica de bebidas, gelo e vinagre de Sílvio Carvalho (GOMES, J., 1985). A isenção fiscal também foi concedida à iniciativa privada para a implantação de serviços, como, por exemplo, o abastecimento de água (CHAVES, 2005, p. 46).

[...] o governador Álvaro Lima, em 1891, [...] concedeu, por 50 anos, privilégios aos cidadãos Edmund Compton, Cristino Cruz, Marcos Pereira de Araújo, José Castelo Branco da Cruz e Honório Parentes para o abastecimento d'água potável extraída do rio Parnaíba aos habitantes da capital, por meio da canalização geral, com canos de derivação para casas particulares e chafarizes públicos. (CHAVES, 2005, p. 46).

Este recurso da isenção fiscal também foi muito utilizado na fase de renovação urbana da cidade de Teresina. Como incentivo à atividade, a lei n. 76, de 21 de setembro de 1937 (MONTEIRO, 1939, p. 72) decretou a isenção de pagamento do imposto predial por 20 anos para quem tivesse construído entre 1936 e 1937 e de 10 anos para quem construísse a partir de sua vigência.

Entretanto, apesar dos incentivos e da estruturação urbana que ocorreu entre 1889 e 1940, algumas atividades econômicas não cresceram de forma significativa. Em relação à atividade industrial, por exemplo, Amélia Moreira (1972) afirma que sua expansão em Teresina foi um reflexo do lento desenvolvimento urbano da cidade. De fato, segundo os dados do IBGE (2003), somente a partir de 1918 a implantação de novas indústrias em Teresina alcançou um índice acima de zero, da

<sup>1</sup> Decreto Lei que aprovou projetos e orçamentos.

ordem de 0,4 estabelecimentos por ano. Este período coincide com o início dos investimentos em circulação intermunicipal, rodoviária e ferroviária.

Comparando o ritmo do crescimento industrial da cidade com o crescimento demográfico no período, verifica-se que o primeiro não acompanhou o crescimento da população, que foi da ordem de 1,39% ao ano, até 1920 (TERESINA, 1994). Isto significa dizer que a população urbana de Teresina não tinha muitas perspectivas de ocupação, exceto nos setores de serviços, comércio e agropecuária. No artigo *O cotidiano num ritmo de trabalho e lazer*, Maria Mafalda Araújo (1995, p. 54) trata das perspectivas de trabalho, quando se refere à passagem do século XIX para o século XX:

Esta cidade tinha pouco a oferecer à população que, nas últimas décadas do século, crescia e, com ela, aumentavam também os segmentos sociais da pobreza. Uma parte desses segmentos sociais sobrevivia às custas de trabalhos, de ganhos baixos e irregulares e, por isso, sem local estável de serviços, atuava nas ruas, esquinas e debaixo de árvores.

Em artigo sobre a formação econômica do Piauí, Felipe Mendes (1995) revela um panorama do desenvolvimento econômico no qual se inclui o período entre 1889 e 1940:

O extrativismo, que começou a ter expressão econômica no início do século XX, com a exploração de maniçoba para a produção de látex, viria consolidar a predominância da estrutura fundiária criada pela pecuária extensiva, revalorizando as terras e desestimulando, nos grandes proprietários, o interesse pela geração de excedentes na agricultura de produtos alimentares. [...] No final do século XIX tem início a exploração da carnaúba, para a fabricação da cera destinada ao mercado externo. No início do século XX tem início, na região semi-árida, a exploração da maniçoba para a fabricação de borracha, atividade que teve grande importância nas duas primeiras décadas. Em 1911 começam as exportações de babaçu [...] entre as duas guerras (1914/1939 e 1939/1945) ensejou uma considerável expansão das atividades econômicas, com uma integração maior entre a economia rural e as cidades, tendo em conta o surgimento de pequenas indústrias de processamento de matérias-primas, a dinamização do comércio e a vitalidade do núcleo industrial-exportador localizado em Parnaíba. (MENDES, 1995, p. 68).

Mas o comportamento de Teresina revelou-se diferente. No início do período republicano, devido à localização interiorizada da cidade e à inexistência da infraestrutura de transporte rodoviário e ferroviário, tanto o escoamento da produção excedente como o abastecimento dependiam do transporte fluvial. Como de resto em todo o Piauí e no Nordeste, a base econômica da cidade era formada pelas funções administrativas públicas e pela pecuária e agricultura de subsistência que se realizava em sua zona de influência.

[...] no Piauí e em todo o Nordeste a economia se pautava pela atividade de subsistência, imposta pelas peculiaridades históricas e ambientais da região. [...] O setor agrário se voltava para o consumo familiar, baseado na pequena produção, utilizando terras alheias e meios de produção rudimentares. [...] (ARAÚJO, 1995a, p. 20).

A partir de 1920, ao contrário da expansão que caracteriza a economia do estado, o ritmo de crescimento de Teresina caiu para 0,8% (IBGE, 1959). Neste período, a cidade apresentou um crescimento menor, em comparação ao das cidades-polos interioranas.<sup>2</sup> A alta produção extrativista obtida por aquelas cidades explica este crescimento e a diminuição da importância do papel econômico de Teresina, do ponto de vista regional. De 1930 a 1946, durante o Estado Novo, a cidade apresentou ligeiro crescimento em consequência da política econômica do governo e da condição latente de sua política de investimentos a partir de 1937. Este crescimento diminuiu novamente a partir de 1947, com certo atraso em relação às demais cidades brasileiras. (MOREIRA, 1972).

A retomada do crescimento econômico em Teresina é tema discutido por alguns autores e suas opiniões apontam um comportamento diferente para o crescimento desta cidade no final da década de 1930. Felipe Mendes (1995), por exemplo, afirma que a expansão das atividades econômicas no Piauí ocorreu a partir do período entre as guerras mundiais, através de uma integração maior entre a economia rural e as cidades. De fato, apesar de apresentar um crescimento menor que o de Parnaíba, por exemplo, foi a partir deste período que a indústria cresceu em Teresina. No entanto, Amélia Moreira (1972) discorda de Mendes. Ela afirma que a retomada da atividade industrial ocorreu no final da década de 1950, proporcionada pela construção da rede rodoviária estadual que ocorreu a partir da década de 1940. Para a autora, a cidade somente voltou a crescer em um ritmo significativo a partir da década de 1960 com a expansão da indústria da construção e a modernização da máquina administrativa.

Apesar da discordância dos autores quanto à retomada do crescimento, pode-se inferir que a constituição urbana e os incentivos aplicados, bem como a mão de obra decorrente do crescimento populacional ofereceram condições de a cidade apresentar um incipiente desenvolvimento industrial nas primeiras décadas do século XX. E, pelo que se pôde constatar, o crescimento da cidade entre 1889 e 1940 deve ser creditado menos às atividades fabris e muito mais aos processos de consolidação dos setores de comércio e serviços transcorridos no período.

Quanto à função comercial, a história registra que sua influência se deve a ampliação da atividade e de seu território na cidade.

Na passagem para o século XX, a zona comercial de Teresina se concentrava na zona sul da cidade, próxima ao Rio Parnaíba. No processo de consolidação do comércio, a expansão das atividades comerciais não implicou em transformações sensíveis da paisagem urbana. Os quarteirões mantiveram sua feição original e as edificações existentes receberam alguma modificação apenas no intuito de adequá-las à atividade. Há poucos registros de construções erguidas exclusivamente para o fim comercial. (MOREIRA, 1972).

As leituras de Amélia Moreira (1972) e Felipe Mendes (1995) sugerem que o desenvolvimento da atividade comercial na cidade apresentava o mesmo ritmo do crescimento da própria cidade. Importante base de sua economia urbana, o

---

<sup>2</sup> Dentre elas está Parnaíba, por exemplo, que se desenvolveu a partir da exportação da cera de carnaúba.

crescimento da atividade comercial expandiu suas atividades em alguns momentos e estagnou em outros, como ocorreu no período da Primeira Grande Guerra, quando a retração econômica foi agravada pela seca de 1915. Mas este ritmo lento não era esperado, tendo em vista as razões pelas quais se defendeu a fundação de Teresina e a mudança da capital.

A implantação da cidade na margem direita do rio Parnaíba, em oposição à principal zona algodoeira do Maranhão, fazia supor que a cidade também enveredasse pelo cultivo, beneficiamento, comércio e exportação do algodão. No entanto, embora se registre certa produção (IBGE, 1959), ela logo foi “superada pela de Amarante, favorecida por trecho de várzea local” (MOREIRA, 1972, p. 45). Ademais, ao longo de sua história, Teresina não conseguiu se transformar em centro econômico da região, tendo sido suplantada por Campo Maior, que centralizava a atividade pastoril no estado; por Floriano, que centralizava a coleta da borracha de maniçoba; e por Parnaíba, que era o centro coletor e exportador da cera de carnaúba.

As características econômicas de Teresina foram determinadas por sua capitalidade. O município não dispunha de um comércio atacadista que correspondesse a uma função de coleta importante (MOREIRA, 1972), mas a cidade se caracterizou como centro distribuidor das mercadorias.<sup>3</sup> A função administrativa da cidade, conforme a autora, explica a natureza das atividades comerciais em Teresina. Seu principal mercado consumidor era também o maior contingente urbano do estado. E tendo em vista o atendimento da população urbana, suas atividades comerciais assumiam maior importância no varejo. Segundo Amélia Moreira (1972, p. 110), “Nestes aspectos Teresina se identifica com diversas capitais nordestinas, do mesmo modo que na baixa capacidade aquisitiva de seus habitantes e no papel do funcionalismo público como principal camada consumidora.”

A análise da infraestrutura introduzida e das transformações espaciais transcorridas no período sugere que a atuação pública, em alguns casos, incorreu em medidas de incentivo à atividade econômica, principalmente a industrialização, como, por exemplo - através de leis de isenção fiscal ou de ações que facilitaram o acesso e a diminuição do tempo gasto no transporte de mercadorias -, os investimentos em infraestrutura de transporte. Entretanto, “Teresina não se constituiu em centro de produção comercial, não logrando, assim, estruturar uma região própria, ao contrário de outras capitais do Nordeste.” (MOREIRA, 1972, p. 112).

Mas mesmo assim, e sem exercer qualquer controle sobre a vida econômica do estado, Teresina sempre foi o principal centro urbano da região. Esta primazia se sustentou na função de sede administrativa estadual. Seu papel de centro de decisões na vida política administrativa do estado permitiu contornar as dificuldades criadas por sua condição de cidade interiorizada. Os investimentos públicos em sua constituição urbana favoreceram o setor terciário e deram condições à cidade, na

---

<sup>3</sup> Em geral, as mercadorias eram desembarcadas em Tutóia (MA) ou Amarração, cidades marítimas localizados no norte do estado, próximas a cidade de Parnaíba, e recambiadas à cidade, desde Parnaíba, por via fluvial - o Rio Parnaíba (MOREIRA, 1972).

década seguinte, de se transformar em “[...] centro comercial e de serviços para a população e para a economia de uma vasta área que ultrapassa largamente seu espaço regional piauiense, prolongando-se pelo Maranhão até as populosas áreas agrícolas do [rio] Pindaré-Mearim.” (MOREIRA, 1972, p. 165)<sup>4</sup>.

A partir da segunda metade do século XX, a maior influência no processo de desenvolvimento urbano da cidade de Teresina está relacionada à indústria e ao comércio (BRAZ, 2011).

### ***A Rua Senador Teodoro Pacheco***

Discorrendo sobre a economia brasileira na passagem do século XIX para o século XX, Marcelo Abreu (2006) ressalta a importância da modernização da infraestrutura de transporte e de energia no panorama econômico nacional. O autor (2006, p. 348) afirma que:

[...] Do ponto de vista da infra-estrutura, as mudanças no Século XX foram radicais. O Brasil, em 1900, dependia essencialmente de transporte ferroviário, suprido por empresas estrangeiras, bem como de transporte marítimo de cabotagem [...] Também no que diz respeito à energia, as mudanças foram significativas. No começo do Século XX, o suprimento energético dependia crucialmente da queima de lenha [...].

No final do século XX, a infraestrutura da cidade de Teresina contava com um sistema viário composto por ruas que não possuíam calçamento, mas tinha um sistema de portos fluviais que permitiam a integração regional e o desenvolvimento das atividades econômicas: o Porto do Coqueiro que localizava-se no Rio Parnaíba, o Porto do Rio Poti que era passagem para o interior do estado, levando a outras fazendas e cidades, o porto sazonal “Porenquanto”, ao norte e, ao sul, o Porto de São Raimundo. À época, o principal porto da cidade, Coqueiro, já apresentava alguma infraestrutura, como uma escada de madeira, que servia ao embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, e rampas (taludes) nas margens do rio com extensão de 216m, entre as ruas Senador Teodoro Pacheco e Félix Pacheco, local denominado Barrinha. (BRAZ, 2011, p 113-114). É este local, a Barrinha, que confere importância à rua Senador Teodoro Pacheco no contexto da malha urbana da primeira república.

---

<sup>4</sup> A opinião de Amélia Moreira se fundamenta na estruturação da malha rodoviária federal, de articulação das capitais estaduais, que ocorreu a partir da década de 1950.

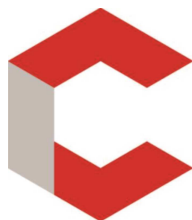


Figura 1: Rua Senador Teodoro Pacheco (antiga Rua Bella). Teresina (PI). [s.d.] Fonte: Acervo Casa Anísio Brito.

A rua Senador Teodoro Pacheco, atravessa a cidade no sentido oeste/leste.

Por volta de 1910, vias importantes do sistema viário, por sua localização e possibilidade de conexões no interior do núcleo urbano, continuavam sem calçamento. Era o caso, por exemplo, da Rua Senador Teodoro Pacheco [...] que, além das possibilidades de deslocamentos norte/sul oferecidos pelas ruas que lhe interceptavam, conectava a Igreja São Benedito ao Porto do Coqueiro - o principal da cidade. (BRAZ, 2011, p 143)

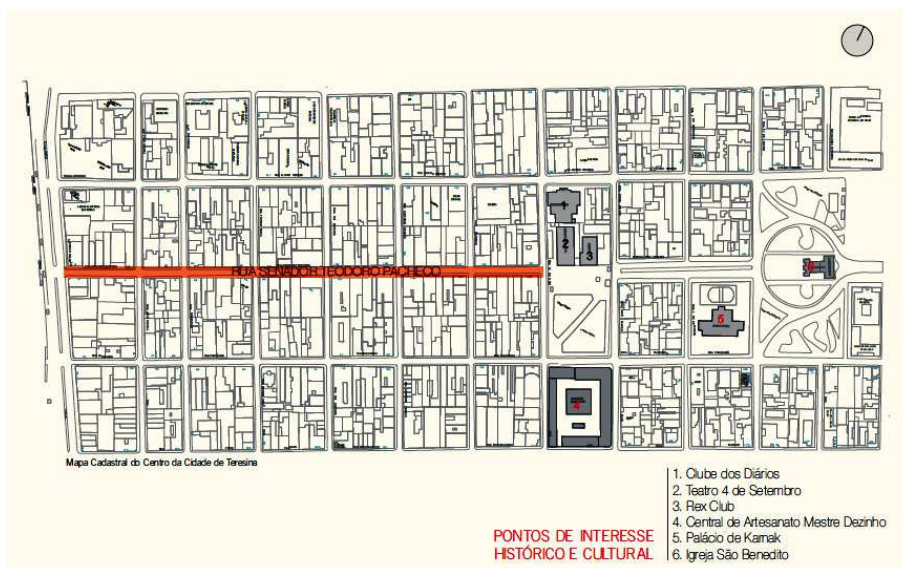


Figura 2 Localização da Rua Senador Teodoro Pacheco. Centro Histórico de Teresina. Desenho dos autores.



Do Porto do Coqueiro, o movimento da Rua Senador Teodoro Pacheco podia ocorrer para o Sul, em direção à Barrinha, ou para o Norte, em direção à Praça Deodoro da Fonseca e à fábrica de fiação. Para o Leste, em linha reta, esta rua conectava a Igreja São Benedito ao Rio Parnaíba e ao Porto do Coqueiro. Essa integração se dava através do arrampado da Barrinha. Estrutura complementar ao porto, o arrampado era dotado de área pavimentada que facilitava o acesso às embarcações; ele também funcionava como pátio de carga e descarga das mercadorias; “[...] media 17,30 metros de comprimento por 7,35 de largura, possuía 27 degraus de três planos, [...] Na direção da rua havia um calçamento a macadame<sup>5</sup> de 2 metros de largura.” (CHAVES, 2005, p. 40-41).

Na década de 1910, alguns melhoramentos foram realizados nas vias urbanas de Teresina. A lei n. 758, de 7 de julho de 1913, autorizou o governador do estado, Miguel Rosa, a auxiliar o município de Teresina no calçamento e melhoramento das ruas da capital (CAB, 1914, Leis e Decretos).

Em 1919, a lei estadual n. 1.000, de 30 de julho, autorizou o governador João Luís Ferreira a contrair um empréstimo de quinhentos contos de réis para a realização das obras mais urgentes de higiene e saneamento urbano em diversas cidades piauienses (CAB, 1919, Leis e Decretos). Teresina, a capital, foi beneficiada com parte destes recursos, os quais permitiram a execução de melhoramentos no sistema de circulação, como, por exemplo, a implantação de postes de ferro para a iluminação elétrica em algumas ruas (FERREIRA, 1923), incluindo a Rua Senador Teodoro Pacheco.

A partir da década de 1920, o governo federal, através do Ministério da Aviação e Obras Públicas, aplicou recursos na construção de projetos estruturantes e complementares do sistema de circulação da cidade. Foi desta época a construção do trapiche fluvial na margem direita do Rio Parnaíba (decreto n. 14.365, de 17 de setembro de 1920).

No final da década de 1920, o interventor Anfrísio Lobão recorreu ao uso dos automóveis para justificar a ampliação e o melhoramento do sistema viário da cidade. À época, a Rua Senador Teodoro Pacheco foi beneficiada com serviço de terraplenagem e de meio-fio. (TERESINA, 1925-1929, Relatório Anfrísio Lobão Veras Filho, p. 13-14).

A partir de 1932, quando se iniciou a administração de Luís Chaves, o processo de embelezamento da cidade intensificou-se e foram introduzidos alguns melhoramentos nas principais vias de Teresina. Dentre eles: construção de passeios e calçadas, canteiros e arborização, além de iluminação elétrica e pavimentação (MONTEIRO, 1941). A Avenida Antonino Freire que é continuação da Rua Senador Teodoro Pacheco na direção Leste, por exemplo, em 1932, ganhou duas pistas, canteiro central e arborização de carnaubeiras. (CHAVES, 2005).

A partir de 1940 iniciou-se a implantação das rodovias federais na cidade (MOREIRA, 1972), facilitado por investimentos em regularização do pavimento (cortes e aterros), construção de pontes, retificação etc., o que permitiu interligar a

---

<sup>5</sup> Macadame é um processo de revestimento de ruas e estradas que consiste em uma mistura de pedras britadas, breu e areia, submetida à forte compressão.

cidade às demais capitais dos estados nordestinos e transformá-la no principal entroncamento rodoviário da região do meio-norte do País.

Em razão de ser o principal acesso entre o porto fluvial e as moradias, devido à sua posição na periferia oeste da malha urbana o que facilitava sua conexão com as rodovias federais, além de todos os melhoramentos introduzidos ao longo dos primeiros cem anos da cidade, como calçamento, iluminação, era de supor que a Rua Senador Teodoro Pacheco atraísse movimento considerável de pessoas, bens e mercadorias assumindo a função de rua comercial.

Entretanto a implantação das rodovias federais, a consolidação do transporte terrestre e o deslocamento dos eixos estruturantes da cidade provocaram a diminuição do transporte fluvial em nível significativo, a expansão territorial e a ocupação da zona leste. Juntos, esses fatores provocaram o esvaziamento da região central da cidade e conseqüentemente, a obsolescência de sua arquitetura e a degradação de sua área urbana. E neste processo se inclui a Rua Teodoro Pacheco.

Ao longo do tempo o desenho da rua sofreu variadas alterações, exemplo disso foi a diminuição da dimensão da caixa da rua e o aumento dos passeios, fator inerente à evolução das cidades. Acompanhados das características físicas, os prédios históricos presentes na via ao longo dos anos sofreram acelerado processo de desgaste e demolição.

Mas do que foi relatado até aqui, percebe-se a importância histórica da Rua Senador Teodoro Pacheco e o seu papel na constituição urbana de Teresina o que, por si, justifica uma intervenção com vistas à sua qualificação e retomada de sua importância no contexto urbano.

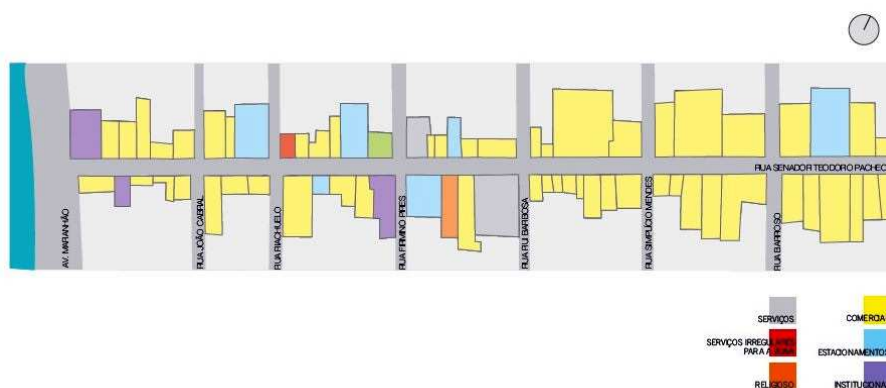


Figura 3 A via pode ser caracterizada como, predominantemente, comercial – característica importante a ser considerada no projeto de reabilitação. Desenho dos autores.

## A Metodologia da Pesquisa

Após escolha do objeto de estudo procedeu-se à pesquisa e anamnese para levantamento de informações com intuito de tomar-se conhecimento da realidade

sobre a qual se pretende atuar. Nessa etapa, incluem-se pesquisa bibliográfica, visitas in loco, análise visual e levantamento fotográfico.

Em seguida, prosseguiu-se à etapa da análise, na qual se procurou compreender os dados levantados sobre a problemática, ainda numa perspectiva isolada. Posteriormente, deu-se início a etapa da diagnose, na qual procede-se a um estudo mais minucioso, por meio de avaliação, comparação nas inter-relações e julgamento das informações coletadas, elaborando-se diagnóstico do estado atual dos espaços analisados.

Logo após, foi feita a etapa da prognose, em que se projeta para o futuro os problemas observados na situação atual, a partir da elaboração de uma matriz baseada na análise F.O.F.A. (BUARQUE, 2002).

### **A Diagnose**

A observação in loco permitiu constatar que: 1) o pavimento da via (calçadas e caixa carroçável) não apresentavam um padrão, mostravam-se deteriorados e sem a presença de pisos de direcionamento e de alerta; 2) a via apresenta largura variável com estrangulamento nos cruzamento e dificuldade de fluxo pela presença de estacionamento paralelo ao meio-fio; 3) o mobiliário existente é instalado de forma aleatória e apresenta péssimo estado de conservação; 4) Os passeios apresentam dimensões variadas e superiores a 1,50 m, entretanto tem fluxo obstruído em quase toda a extensão; 5) as sarjetas são em concreto e estão desgastadas e obstruídas em vários pontos ao longo da via, e 6) apresenta comunicação visual de orientação das vias, entretanto a sinalização tátil e de trânsito são deficientes.

Observou-se também a presença de patrimônio arquitetônico significativo. A área é ZP1, zona de preservação ambiental criada pela lei municipal complementar nº 3.563, de 20 de outubro de 2006, e seus edifícios possuem tombamento parcial, no qual a fachada está protegida pela referida lei.

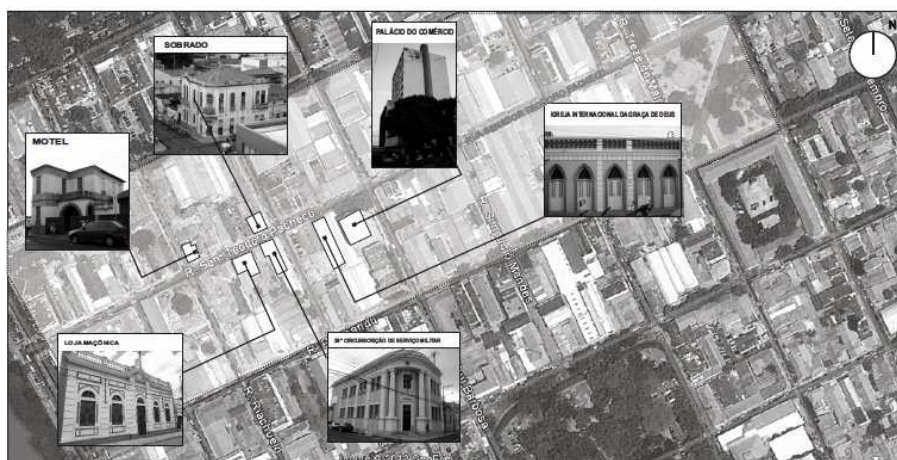


Figura 4 Localização e destaque das construções de maior relevância cultural e histórica da rua e todas, exceto o Palácio do Comércio, tem a fachada protegida pela lei municipal complementar nº 3.563, de 20 de outubro de 2006.

Dentre os edifícios importantes estão: 1) o prédio da atual 26ª Circunscrição de Serviço Militar (26ª CSM), de propriedade do Exército Brasileiro, de estilo eclético, que foi sede da primeira agência bancária de Teresina (Banco do Brasil), inaugurada em 1921; 2) o edifício de números 903 e 911 que abrigou o primeiro hotel de Teresina. Ocupa a esquina esquerda do cruzamento entre a Rua Firmino Pires e a Rua Senador Teodoro Pacheco, no sentido oeste-leste do centro. Também tem fachada preservada e, atualmente, apresenta diversos usos, entre os quais uma pensão, uma loja de encadernação, carimbos e chaves e uma alfaiataria; 3) o edifício de nº 952, de estilo eclético e tombamento parcial, que apresenta exterior em bom estado de conservação, mas teve seu interior demolido para abrigar a Igreja Internacional da Graça de Deus; 4) o edifício nº 882, no lado direito da rua – sentido oeste-leste –, onde funcionou a primeira loja maçônica de Teresina, fundada em 1858, apresenta fachada em estilo eclético, sendo uma das mais ricamente decoradas da rua; 5) o edifício no cruzamento das Ruas Teodoro Pacheco e Rui Barbosa, sede da Associação Comercial do Piauí, criada em 1906, funciona desde então no mesmo local e a partir de 1969, instalada em edifício de estilo moderno, projeto do arquiteto Antônio Luiz Dutra, da Maloca Arquitetura e Estruturas Ltda.

### **A Prognose**

A via apresenta potencialidade definida a partir dos seguintes elementos: 1) é um corredor comercial e de serviços; 2) é um eixo de escoamento no sentido centro - demais regiões; 3) a via registra valor histórico-cultural pela presença de edifícios históricos de elevada relevância, símbolos da modernização da cidade; 4) as quadras do entorno são predominantemente de comércio e serviço; e 5) o lado oeste da via oferece a visão do Rio Parnaíba, viabilizando o aproveitamento da paisagem natural como elemento de projeto.

A via também apresenta deficiências. Entre elas: 1) irregularidade, diferenciação e falta de nivelamento nos pisos dos passeios; 2) falta de acessibilidade em toda a extensão da via; 3) mobiliário urbano instalado em local inadequado, dificultando a circulação nos passeios; e 4) ausência de áreas para o descanso dos transeuntes.

Potencialidades e deficiências definem a priorização do uso pelo pedestre como diretriz de projeto. Como ações para alcançar este objetivo, sugere-se: 1) a regularização dos serviços públicos na via (água/energia/esgoto); 2) o estabelecimento de um único nível para o pavimento em toda a via; 3) a criação de espaços de estar, de bicicletários e ordenamento dos espaços de estacionamento; 4) criação de ciclovias a serem integradas a um circuito específico da área central; e 5) atenção especial à arborização da área.

### **A Proposta**

A proposta acompanha a tendência de valorização do espaço e do pedestre, considera o Plano Diretor e se apoia na diminuição progressiva do fluxo de carros no núcleo histórico.

O projeto busca privilegiar a circulação do pedestre, de forma a manter a vocação original da rua como elemento estruturador da cidade, que possibilita o fluxo tanto de pessoas como de veículos contemplando diferentes formas de mobilidade. Neste sentido propõe o alargamento do passeio, nova distribuição de mobiliário urbano, arborização e iluminação e introduz novos espaços de convivência no logradouro público.

Apresenta-se como uma etapa de intervenção dentro do projeto de reestruturação geral da área central que, prevista no Plano Diretor, contempla edifícios históricos, igrejas, praças, orla do rio Parnaíba, percurso pedonal, circulação de veículos, circulação de bicicletas, conexões viárias, equipamentos públicos, equipamentos culturais, iluminação, vegetação e áreas verdes.

A proposta para qualificação da rua Senador Teodoro Pacheco quer garantir o acréscimo, a valoração e a qualificação de uso em uma região hoje marginalizada, com pouco movimento em certos períodos do dia. Para tanto, elencou-se medidas sequenciais de caráter estrutural, educacional e funcional que associadas sugerem a conservação do patrimônio cultural e mobiliário.

De início, a partir do estudo dos fluxos de veículos e de pessoas, propôs-se uma reestruturação dos mesmos, de modo a facilitar o escoamento, a beneficiar a circulação, principalmente dos pedestres, e criar um “vazio” estratégico que sirva ao projeto estruturante principal ora proposto, uma praça longitudinal que ocupe parte do leito da via.

Convém mencionar outro ponto que buscou-se desenvolver: o beneficiamento dos passeios e calçadas. Através da observação in loco foi possível constatar que a infraestrutura de circulação e de acessibilidade são precárias e ou até inexistentes. Para resolver essa questão foi proposta a padronização de pisos e a observância dos requisitos de acessibilidade como inclinações e dimensionamentos.

A proposta principal, a criação da praça, se originou do desejo de ampliar o conceito que os usuários tem em relação a função da rua. Esse desafio implicou na criação de um espaço que permitisse novas possibilidades de uso e cuja estrutura permitisse o desempenho de diversas atividades em horários diferentes do dia.

A praça apresentou-se como uma alternativa eficiente tendo em vista que maximiza o potencial de encontros do espaço público, gera movimento suficiente para dar sustentação à atividade comercial do entorno e valorizando assim, o patrimônio arquitetônico e histórico da área.

De forma mais minuciosa aspirou-se não apenas construir um elemento que imbuísse novas interpretações à rua e; e sim apresentar algo estruturalmente equilibrado, que facilitasse e fortalecesse a fixação e apropriação do espaço. Contudo, não se queria deixar esse novo ambiente sem identidade. Para tanto, congregou-se dentro dela referências e ideais da cultura teresinense e alguns condicionamentos físicos (características como: a arborização que remonta a ideia de cidade verde e o estar, que favorece a observação do conhecido pôr do sol de Teresina).

Por fim, cabe mencionar que a proposta também envolve a criação de uma linha de equipamentos padronizados e compatíveis às leis e normas vigentes.

A seguir, apresentamos imagens do projeto.

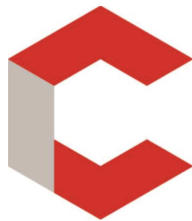


Figura 5 Apresentação do projeto. Desenho dos autores



Figura 6 Para garantir o conforto e a segurança dos pedestres optou-se pela utilização de pisos planos, evitando a trepidação. O passeio apresenta faixa de serviço, onde serão inseridos os postes de iluminação pública e faixas balizadoras. Desenho dos autores.



Figura 7 Mobiliário, ciclovias, passeios. Propõe-se a regularização do sistema de iluminação pública, garantindo maior segurança aos transeuntes, bem como adequação da rede de saneamento básico. Quanto às caixa de rolamento da rua, propõe-se que tenha o mesmo nível físico da calçada, e que as diferenciações de uso sejam dadas pelas cores, materiais e texturas do pavimento. Desenho dos autores.



Figura 8 Bicletários, estacionamento na via. Para dar prioridade ao transeunte todo o sistema de sinalização de vias foi revisado. Dessa forma se estabeleceu áreas específicas para cada tipo de transporte, de acordo com o potencial real que a rua já apresenta. Desenho dos autores.

### ***Referências Bibliográficas***

ABREU, Marcelo de Paiva. **O Brasil no Século XX: a economia**. Rio de Janeiro: IBGE, 2006. p. 347-356.

ARAÚJO, Maria Mafalda Baldoíno de. **Cotidiano e Pobreza: A Magia da Sobrevivência em Teresina (1877-1914)**. 1. ed. Teresina: Universidade Federal do Piauí - Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1995a. v. 1. 127 p.

ARAÚJO, Maria Mafalda Baldoíno de. O cotidiano num ritmo de trabalho e lazer. **Cadernos de Teresina**, Teresina, a. 9, n. 20, p. 54-59, ago. 1995b.

BUARQUE, Sergio C. Construindo o desenvolvimento sustentável. Rio de Janeiro, Garamond, 2002.

BRAZ e Silva, Ângela Martins Napoleão. Entre rios: a modernização e o crescimento da cidade de Teresina (1889- 1940) Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura. 2011.

CASA ANÍSIO BRITO (CAB). Arquivo Público do Estado do Piauí. **Leis e Decretos: Leis e Decretos do Estado do Piauí do ano de 1914**, Teresina, Imprensa Oficial, 1915

CASA ANÍSIO BRITO (CAB). Arquivo Público do Estado do Piauí.

Leis e Decretos do Estado do Piauí do ano de 1919, Teresina, Thip. Do “O Piauí”, 1919.

CHAVES, Joaquim Raimundo Ferreira [Monsenhor]. **Obra completa**. 2 ed. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2005.

FERREIRA, João Luís. Mensagens. Câmara legislativa. 1º de junho de 1923. (Série PIAUÍ. Governo – Mensagens Legislativas). Acervo Casa Anísio Brito.

GOMES, José Airton Gonçalves (Coord.). **O legislativo piauiense: 1835-1985**. Teresina: Comepi, 1985

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**, Rio de Janeiro: IBGE, 1959. v. XV.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Estatísticas do século XX. Rio de Janeiro: IBGE, 2003. [Online]. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/seculox/default.shtm>>. Acesso em: 22 jul. 2009.



MENDES, Felipe. Formação Econômica. In: SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de (Org.) **Piauí: formação, desenvolvimento, perspectivas**. Teresina: Halley, 1995. p. 13-40.

MONTEIRO, Lindolfo do Rego. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Interventor Federal, Pelo Dr. Lindolfo do Rego Monteiro, Prefeito Municipal de Teresina, referente aos anos de 1937 e 1938. Teresina, Tipografia Popular, 1939. (Consulta ao Acervo Casa Anísio Brito, Arquivo Público do Estado do Piauí).

MONTEIRO, Lindolfo do Rego. **Relatório da Administração Municipal Lindolfo do Rego Monteiro: 1936-1941**. Teresina: Esperança; Prefeitura Municipal de Teresina, 1941.

MOREIRA, Amélia Alba Nogueira. A cidade de Teresina. **Boletim do Conselho Nacional de Geografia**, Rio de Janeiro, a. 31, n. 230, p. 3-186, set-out, 1972.

TAJRA, Jesus Elias; TAJRA FILHO, Jesus. O comércio e a indústria no Piauí. In: SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de (Org.) **Piauí: formação, desenvolvimento, perspectivas**. Teresina: Halley, 1995. p. 133-158.

TERESINA. Prefeitura Municipal de Teresina. **Teresina: aspectos e características. Perfil 1993**. Teresina: Secretaria Municipal de Planejamento, 1994.