

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E GRADUAÇÃO
GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

LINA PEREIRA BOTELHO

**EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE MACAPÁ: ANÁLISE DO PERÍMETRO DA
FORTALEZA DE SÃO JOSÉ DE MACAPÁ AO ARAXÁ NO PERÍODO DE 1950-
2010**

MACAPÁ – AP
2011

LINA PEREIRA BOTELHO

**EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE MACAPÁ: ANÁLISE DO PERÍMETRO DA
FORTALEZA DE SÃO JOSÉ DE MACAPÁ AO ARAXÁ NO PERÍODO DE 1950-
2010**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel.

Orientador: Prof. Pós Doutor José Alberto Tostes

Co-orientador: Prof.^a Ma. Fátima Pelaes

MACAPÁ – AP

2011

LINA PEREIRA BOTELHO

**EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE MACAPÁ: ANÁLISE DO PERÍMETRO DA
FORTALEZA DE SÃO JOSÉ DE MACAPÁ AO ARAXÁ NO PERÍODO DE 1950-
2010**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá - UNIFAP, aprovado com nota____, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Pós Doutor José Alberto Tostes

Membro

Membro

Macapá - AP, 28 de outubro de 2011

À Deus, pela oportunidade que me foi dada de nascer em uma família maravilhosa e por me permitir realizar um sonho que possuo desde a infância de me tornar “a pessoa que constrói casas”.

Aos meus pais José Maria e Antônia que me criaram com tanto amor e carinho, e que me fizeram ser a pessoa que hoje sou com seus ensinamentos sobre a vida.

Às minhas irmãs, Lana e Laila, companheiras de todos os momentos, inclusive de brigas e reconciliações, sem as quais não saberia viver.

Ao meu namorado Frederico, pela paciência de lidar comigo e por querer fazer parte de minha família.

Aos meus avós e minha família pelo exemplo de dedicação, amor e companheirismo.

AGRADECIMENTOS

Aos meus amigos que sempre estiveram ao meu lado em todos os momentos.

Aos professores que passaram na minha vida, mas que ficaram em minha lembrança, pelo incentivo, inspiração, colaboração e ensinamentos que me levaram a chegar ao final da graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo;

Aos colegas de Curso pelo companheirismo, responsabilidade e dedicação nas horas de trabalho acadêmico;

A minha família, em especial aos meus pais e irmãs pela compreensão nas horas de minha ausência devido à dedicação ao Curso e a este trabalho;

A minha prima e amiga de todas as horas Nayane Monteiro pela troca de apoio e incentivo no decorrer da vida e deste trabalho;

Ao meu colega de curso e amigo Leonardo Beltrão pelo apoio, incentivo e ajuda em todos os momentos que o convoquei;

A todos que contribuíram na minha vida acadêmica e profissional nos estágios que tive oportunidade de fazer;

Ao meu orientador Professor Pós-Dr. José Alberto Tostes por me permitir ser por ele orientada e com ele tanto aprender.

A Arquitetura desenha a realidade urbana que acomoda os seres humanos no presente. É o pensamento transformado em pedra, mas também a criação do pensamento.

Carlos A. C. Lemos

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo analisar a evolução urbana de Macapá de acordo com os planos diretores do período de 1959 a 2010. Os gestores públicos da Cidade de Macapá têm apresentado desinteresse no que se refere a projetos de urbanização para a orla da cidade entre o trecho da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá. A ocupação desordenada, falta de infraestrutura, deficiência no saneamento, entre outros problemas viabilizam a necessidade de novos estudos sobre os planos de urbanização para este perímetro o que atesta a relevância deste trabalho. Para isso, foram consultados autores que abordam a temática desta pesquisa, bem como analisados os Planos urbanísticos municipais e institucionais do município no período de 1959 a 2010 e outras obras de ordem municipal. Quanto à metodologia, a pesquisa se configura como qualitativa e quantitativa onde, após o levantamento empírico no perímetro em questão e levantamento teórico, partiu-se para os procedimentos de análise do Plano Diretor da Grumbilf do Brasil de 1959, da Fundação João Pinheiro de 1973, da H. J. Cole + Associados de 1976 a 1979 e do Plano Diretor de Macapá de 1990 e 2004. Como instrumentos de pesquisa, utilizaram-se alguns equipamentos como: máquina fotográfica digital, trena para medir os elementos de objeto de intervenção e computador. Os resultados evidenciam que os Planos construídos para urbanizar, não somente no perímetro estudado, mas em toda cidade de Macapá foram carentes em utilizar a participação da sociedade em seu processo de construção e atuação. Além disso, muitas ações estipuladas nestes Planos não conseguiram sair da base documental para a realidade empírica nos Bairros, que até os dias atuais ainda enfrentam inúmeros problemas urbanísticos. A proposta urbanística e arquitetônica apresentada nesta pesquisa visa à qualificação da infraestrutura do perímetro focado, com a criação de um circuito turístico onde os principais pontos turísticos do município serão valorizados e visitados, bem como a edificação do Mercado Central de Macapá e seu entorno imediato.

Palavras-chave: Urbanização. Macapá. Sustentável. Planejamento. Sociedade.

ABSTRACT

The present work aims to analyze the urban evolution of Macapá in accordance with master plans for the period 1959 to 2010. Public managers of the City of Macapá have shown disinterest in relation to urbanization projects for the edge of town between the passage of Fortaleza de São José de Macapá of the Araxá. The sprawl, lack of infrastructure, poor sanitation, among other problems make possible the need for further studies on urbanization plans for this perimeter which underscores the relevance of this work. To do so, were consulted authors who address the topic of this research, as well as analyzed the municipal and institutional development plans of the municipality in the period 1959 to 2010 and other works of local order. Regarding the methodology, the survey is configured as qualitative and quantitative where, since the empirical survey on the perimeter in question and theoretical approach, we decided to review procedures Grumbilf Master Plan of 1959 in Brazil, João Pinheiro Foundation, 1973 , H. J. Cole + Associates from 1976 to 1979, the Master Plan of 1990 and 2004 Macapá. As research tools, we used some equipment such as digital camera, measuring tape to measure the elements of the object of intervention and computer. The results show that the plans to urbanize built not only on the perimeter studied, but in the entire city of Macapá was to use deprived society participation in the process of construction and operation. Moreover, many actions set out in these plans could not get out of the documentary basis for the empirical reality in the neighborhoods, which until today still face many urban problems. The urban and architectural proposal presented in this research aims at the classification of the perimeter-focused infrastructure, with the creation of a tourist circuit where the main sights of the city are valued and visited, as well as the building of the Central Market in Macapá and its immediate surroundings.

Keywords: Urbanization. Macapá. Sustainable. Planning. Society.

LISTA DE FIGURAS E TABELA

FIGURAS

Figura 1 - Trecho de estudo: da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá....	14
Figura 2 - Evolução urbana de Macapá: mapas urbanos dos planos urbanísticos em estudo.....	24
Figura 3 - Desenho urbano de Macapá no período do Plano Grumbilf do Brasil.	63
Figura 4 - Desenho urbano de Macapá no período do Plano da Fundação João Pinheiro.....	64
Figura 5 - Desenho urbano de Macapá no período do Plano da H. J. Cole.....	68
Figura 6 - Desenho urbano de Macapá no período do Plano Diretor de 1990....	70
Figura 7- Desenho urbano de Macapá no período do Plano Diretor de Macapá 2004.....	73
Figura 8 – Pontos turísticos do corredor turístico.....	78
Figura 9 – Mercado Central de Macapá.....	79

TABELA

Tabela 1 - Características observadas dos trechos de estudo.....	27
--	----

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Documentos oficiais de embasamento teórico da pesquisa.....	20
Quadro 2 - Evolução urbana no perímetro da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá e suas imediações entre 1950 a 2010.....	21
Quadro 3 - Planos urbanísticos de Macapá e suas cartografias.....	28
Quadro 4 - Princípios norteadores para intervenção da orla de Macapá no trecho da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá.....	29
Quadro 5 - Princípios teóricos norteadores.....	30
Quadro 6 - Qualificação do Neo urbanismo.....	44
Quadro 7 - Características dos bairros inseridos na área de estudo de acordo com o Plano da Fundação João Pinheiro.....	66

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BEF	Batalhão Especial de Fronteira
CAESA	Companhia de Água e Esgoto do Amapá
CCVO	Certificado de Vistoria e Conclusão de Obras
CEA	Companhia de Eletricidade do Amapá
CNUMAD	Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento
EMDESUR	Empresa de Desenvolvimento e Urbanização de Macapá
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMI	Indústria e Comércio de Minérios
IPHAN	Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
ONU	Organização das Nações Unidas
PDITS	Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável
PDU	Plano de Desenvolvimento Urbanístico de Macapá
SEINF	Secretaria de Estado de Infra Estrutura
SEMA	Secretaria do Estado do Meio Ambiente
SEMOB	Secretaria Municipal de Obras
SEMUR	Secretaria Municipal de Manutenção Urbanística de Macapá
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
UNIFAP	Universidade Federal do Amapá
URBAN	Empresa Municipal de urbanização de Macapá

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	14
1	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO.....	18
1.1	METODOLOGIA APLICADA.....	18
1.1.1	Tipo de pesquisa.....	18
1.1.2	O perímetro do estudo e recorte temporal.....	19
1.1.2.1	Aspectos históricos da evolução urbana geral da orla entre a Fortaleza de São José ao Araxá.....	22
1.1.3	Etapas e procedimentos da pesquisa empírica.....	26
2	CONCEPÇÃO E FUNDAMENTOS APLICADOS DO PLANEJAMENTO URBANO.....	32
2.1	PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL.....	32
2.2	O PLANEJAMENTO DA PAISAGEM URBANA.....	35
2.3	URBANIZAÇÃO NO BRASIL: CONCEITO, HISTÓRIA E CARACTERÍSTICAS.....	37
2.3.1	Os princípios do Neo urbanismo.....	41
2.3.2	O planejamento territorial.....	45
2.4	PLANEJAMENTO URBANO NA AMAZÔNIA.....	47
3	EVOLUÇÃO HISTÓRICA E URBANA DA CIDADE DE MACAPÁ.....	53
3.1	PLANO GRUMBILF DO BRASIL.....	61
3.2	PLANO DA FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO.....	64
3.3	PLANO H. J. COLE + ASSOCIADOS.....	67
3.4	PLANO DIRETOR DE MACAPÁ DE 1990.....	69
3.5	PLANO DIRETOR DE MACAPÁ DE 2004.....	72
4	PROPOSTA URBANÍSTICA E ARQUITETÔNICA.....	75
4.1	CORREDOR TURÍSTICO.....	76
4.2	PROPOSTA ARQUITETÔNICA: MERCADO CENTRAL DE MACAPA	78
4.3	POTENCIAL DA ÁREA DE ESTUDO.....	81
4.4	MEMORIAL DESCRITIVO DO PROJETO.....	83
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	86
	REFERÊNCIAS.....	90

ANEXOS.....	94
PROJETO URBANÍSTICO E ARQUITETÔNICO.....	95
PLANTA DE SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO DO MERCADO CENTRAL DE MACAPÁ.....	1/10
DETALHAMENTO URBANÍSTICO DO CORREDOR TURÍSTICO DA ORLA DE MACAPÁ.....	2/10
IMPLANTAÇÃO GERAL.....	3/10
PLANTA BAIXA PAV. TÉRREO.....	4/10
PLANTA BAIXA MESANINO.....	5/10
PLANTA DE COBERTURA.....	6/10
SECÇÕES 1, 2 E 3.....	7/10
ELEVAÇÃO LATERAL E FRONTAL.....	8/10
DETALHAMENTO DO CARAMANCHÃO E CORTE DO ESPELHO D'ÁGUA.....	9/10
DETALHAMENTO DO BANCO, DAS LIXEIRAS, DO BICICLETÁRIO, DO PISO TÁTIL E DA ESCADA DE ACESO.....	10/10

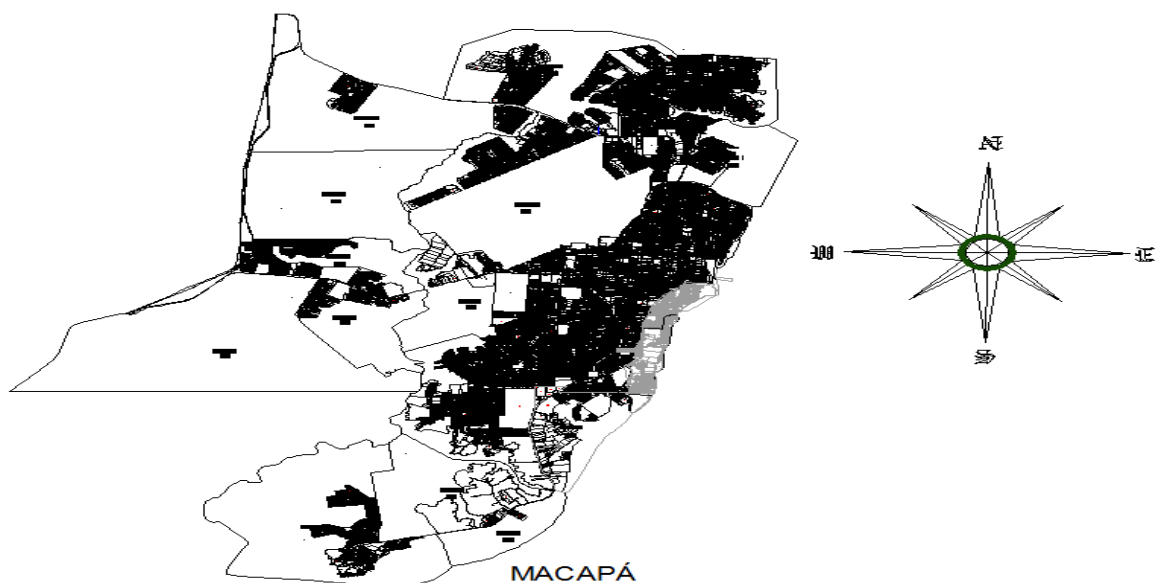
INTRODUÇÃO

A população brasileira, que até novembro de 2010 era composta por 190.732.694 pessoas, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é caracterizada urbana e sua maioria se encontra nas cidades, que, a cada dia, continuam a apresentar um crescimento alarmante, causando problemas ambientais e exigindo dos governantes novos planejamentos urbanísticos para que a sociedade possa viver em harmonia e equilíbrio com o meio ambiente.

Na capital do Estado do Amapá, Macapá, de acordo com o IBGE (2010) a população atual é de equivalente a 397.913 habitantes, o crescimento urbano tem causado entraves alarmantes para a população e para a questão ambiental do município. Tendo como foco o processo de urbanização de Macapá e a necessidade de delimitar um perímetro, o tema deste estudo abrange a evolução urbana e a paisagem da orla de Macapá no trecho que vai da Fortaleza de São José de Macapá até o Araxá.

Por se tratar de uma área de alto potencial turístico, econômico, cultural e detentora de uma beleza natural singular e significativa para a cidade, o estudo desvendará as implicações em torno dos problemas gerados no decorrer dos anos na área da orla.

Figura 1 - Trecho de estudo em destaque no mapa de Macapá.



Fonte: Mapa Geocodificado de Macapá, CAESA (Companhia de Água e Esgoto do Amapá).

A orla de Macapá detém o turismo como elemento chave para seu desenvolvimento econômico, devido à localização de monumentos históricos em sua extensão e imediação, por ser banhada pelo rio Amazonas, por fazer parte dos costumes ribeirinhos, por possuir concentração de bares e restaurantes e pela população macapaense possuir vínculo de identidade com o espaço da orla da cidade. No entanto não há a devida atenção para que a atividade turística evolua de forma hegemônica em toda sua extensão. Sua característica se diferencia a cada trecho, e por isso a importância de estudá-la e analisá-la para melhor propor um projeto que integre tanto sua parte física quanto a população que a utiliza com o principal objetivo de atrair um público que se surpreenda ao visitá-la.

É fato que a cidade de Macapá vem apresentando déficit na sua infraestrutura urbana, principalmente em decorrência da carência de planejamento e da eficácia na viabilidade dos projetos voltados para a estruturação do espaço urbano. Segundo Tostes (2006), apenas 4% de Macapá possui rede de esgoto, com concentração no Bairro central da cidade, a iluminação pública é deficiente (em determinados locais é inexistente), não há arborização nem paisagismo planejados para a cidade, a pavimentação é sem qualidade e inadequada, há falta de drenagem pluvial (os dois últimos ocasionam alagamentos em determinados pontos no período chuvoso), os locais que possuem calçadas não seguem um padrão e tornam a via pública inacessível aos portadores de deficiência, idosos e crianças.

A partir de análises da condição atual dos planos urbanísticos municipais para o trecho entre a Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá, este estudo visa elucidar a questão: como está configurada a evolução urbana da cidade de Macapá no perímetro da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá? A hipótese levantada por este trabalho é de como foram aplicados os Planos Diretores no planejamento urbano do perímetro da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá?

Mesmo que de modo hipotético, acredita-se que na atual estrutura urbana da orla entre a Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá, não estão sendo aplicados os princípios de planejamento urbano sustentável. Princípios esses no sentido de tornar a cidade melhor para os seus habitantes, em seus diversos semblantes (ambiental, administrativo e social), para garantir um futuro melhor às gerações vindouras e, principalmente, qualidade de vida às gerações presentes, cumprindo assim com o conceito de sustentabilidade.

Na busca por um olhar científico destas considerações, este estudo tem por

objetivo analisar e propor um estudo de arquitetura e urbanismo no perímetro entre a Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá.

Para alcançar esta meta, alguns objetivos específicos serão buscados como:

1. Identificar o perímetro da área de estudo e caracterizá-la;
2. Estudar as correntes teóricas vinculadas à questão da sustentabilidade urbana;
3. Analisar os Planos urbanísticos do município no período entre 1950 a 2010;
4. Propor uma intervenção arquitetônica e urbanística da Orla de Macapá no perímetro da Fortaleza ao Araxá.

Nesta perspectiva, esta pesquisa se configura em cinco capítulos sendo que após esta primeira etapa introdutória, onde se destacam os passos dados para a concretização deste estudo, parte-se para o primeiro capítulo na qual os dados metodológicos da pesquisa são evidenciados. No segundo capítulo alguns aspectos importantes do processo de urbanização como: planejamento urbano sustentável, planejamento da paisagem urbana e o desenvolvimento urbano na Amazônia e em Macapá serão ressaltados e analisados. No terceiro capítulo evidencia-se a urbanização em Macapá na finalidade de dar base científica para a análise e criação da proposta urbana para o trecho em questão. Neste capítulo, os Planos diretores do Município serão evidenciados para que se possa alcançar o objetivo deste estudo. No quarto capítulo se ressalta uma Proposta urbanística e arquitetônica para o trecho em destaque. No quinto e último capítulo se apresentam as “Considerações Finais” do estudo onde se configuram os principais conhecimentos adquiridos na pesquisa, solução da problemática, validação (ou não) da hipótese e alcance dos objetivos almejados.

O tema abordado é de grande relevância, pois trata desvendar um perímetro da cidade, o trecho da orla que compreende a Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá, rico em diversidades sociais, econômicas, de infraestrutura e de desenho urbano, mas que possui vínculo e integração no que diz respeito ao turismo da cidade, transformando esse trecho e os bairros que o formam em um verdadeiro corredor turístico devido aos pontos turísticos, históricos e culturais que se encontram estrategicamente localizados, além do grande potencial econômico como consequência das características do trecho.

O trabalho foi realizado para oportunizar e compreender a importância econômica e turística que a orla exerce para a cidade de Macapá, haja em vista seu potencial turístico, econômico, social e cultural para os cidadãos da capital

amapaense, suas peculiaridades características no decorrer de sua extensão que a transformam em um local atrativo. Espera-se que este trabalho seja útil para futuras pesquisas de profissionais comprometidos com a melhoria da qualidade de vida da população macapaense que, há vários anos aguardam providências para que sua significativa orla, única cidade brasileira banhada pelo Rio Amazonas, seja valorizada mediante a importância que tem para o Brasil.

1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Ao se tratar de uma pesquisa científica é preciso elucidar sua caminhada metodológica a fim de que os passos sejam esclarecidos e desenvolvidos de acordo com as normas da metodologia consagradas pela ciência.

Assim sendo o presente capítulo apresenta uma visão dos procedimentos adotados nesta pesquisa, de natureza aplicada, onde os conhecimentos adquiridos visaram à solução de problemas concretos do campo de estudo. De acordo com Gil (2008, p. 18) este tipo de pesquisa tem por objetivo “a produção de conhecimentos que tenham aplicação prática e dirigida à solução de problemas reais específicos, envolvendo verdades e interesses locais”.

Nesta perspectiva o presente capítulo apresenta a metodologia utilizada no estudo, bem como a caracterização do espaço analisado para que o leitor possa ter uma visão geral dos procedimentos e etapas adotados.

1.1 METODOLOGIA APLICADA

1.1.1 Tipo de pesquisa

Quanto a sua abordagem, esta pesquisa utilizará o método quantitativo e qualitativo. Segundo Teixeira (2008, p. 136) o estudo quantitativo utiliza “a descrição matemática como linguagem utilizada para descrever as causas de um fenômeno, as relações entre variáveis etc.,” e na investigação qualitativa, “o social é visto como um mundo e significados passíveis de investigação e a linguagem dos atores sociais e suas práticas as matérias-primas dessa abordagem”.

A escolha por estas duas abordagens ocorreu por entender que ambas propiciarão o alcance do objetivo deste trabalho. Esclarecendo, ao focar a abordagem qualitativa será possível realçar analisar teorias, valores, opiniões e ações e, por outro lado, na abordagem quantitativa atuar em níveis reais do trecho estudado por meio de tabela e quadros analíticos.

Os tipos de pesquisa apresentados nas diversas classificações do campo da metodologia não são estanques. Uma mesma pesquisa pode estar ao mesmo tempo, enquadrada em várias classificações, desde que obedeça aos requisitos

inerentes a cada tipo.

1.1.2 O perímetro do estudo e recorte temporal

A pesquisa destaca a evolução urbana da cidade de Macapá com enfoque no perímetro da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá e suas imediações localizadas nos bairros: Central, do Trem, Beiril, Araxá e todo o Bairro Santa Inês.

O objeto de estudo é a evolução urbana da cidade de Macapá no perímetro especificado na figura 1 que possui uma área de 600 metros da margem do Rio Amazonas para o interior da cidade e de 4.610 m de extensão entre a Fortaleza e o Araxá, totalizando uma área de 3.230.696,9300 m².

Este perímetro da orla caracteriza-se pela presença de monumentos históricos de alta relevância para a cultura, turismo e história amapaense, cita-se a Fortaleza de São José de Macapá, Mercado Central de Macapá, Parque do Forte, o calçadão às margens do Rio Amazonas, os diversos bares e restaurantes, as instituições religiosas, públicas e privadas que configuram a paisagem urbana da orla e influenciam na sua configuração urbana e morfológica.

Este trecho é um importante ponto turístico do Estado do Amapá e do Brasil apesar de apresentar diversos problemas urbanos e sociais. A favelização em determinados pontos de sua extensão pode ser considerado como exemplo, além da orla não possuir incentivo necessário para desenvolver um de seus maiores potenciais, a atividade econômica. Segundo as pesquisas de Moura (1996), o desenvolvimento turístico, urbano e social é precário devido à decorrência dos problemas e deficiências existentes durante todo seu período evolutivo.

O estudo também focará, no perímetro em questão, a paisagem natural e a modificada pelo homem, seus aspectos característicos no decorrer de sua ocupação urbana, que busca uma proposta de intervenção viável e sustentável como forma de resposta para os problemas investigados no decorrer de sua evolução.

Como subsídio para manipular os dados coletados, os Planos urbanísticos criados pela Prefeitura de Macapá para o perímetro estudado, entre o período de 1950 até os anos 2010 serão analisados.

Os órgãos públicos estaduais e municipais de Macapá como: a Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA), Secretaria do Estado do Meio Ambiente (SEMA), Secretaria de Estado de Infra Estrutura (SEINF), Companhia de Água e Esgoto do

Amapá (CAESA), Secretaria Municipal de Obras (SEMOB), Secretaria Municipal de Manutenção Urbanística de Macapá (SEMUR), Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), Biblioteca Pública de Macapá e Biblioteca da Universidade Estadual do Amapá também serão consultados.

No que condiz aos aspectos temporais dos documentos analisados dos órgãos citados, no quadro 1 é possível observar tais informações.

Quadro 1 – Documentos oficiais de embasamento teórico da pesquisa

Documentos oficiais	Ano do documento
GRUMBILF do Brasil	1959
Fundação João pinheiro	1973
Plano H. J. Cole	1977
Plano diretor de 1990	1990
Projeto orla	2002
Projeto Orla	2004
Plano diretor de Macapá	2004

Fonte: A autora, 2011.

A partir dos Planos urbanísticos, foi analisada a evolução da cidade e a influencia que ela teve sobre o perímetro da Fortaleza de Macapá até o Araxá. Por se tratar de uma área de orla de frente para o Rio Amazonas, foi um local habitado de modo irregular e desordenadamente por ribeirinhos, em sua maioria, interessados nos benefícios da proximidade com o rio.

O recorte temporal tem como delimitação a evolução urbana da orla da cidade de Macapá no período e 1950 a 2010, que estão distribuídos da seguinte maneira: 1950 a 1960, de 1960 a 1970, de 1970 a 1980, de 1980 a 1990, de 1990 a 2000, e de 2000 a 2010. Esses seis períodos foram assim divididos por considerar que do final dos anos 50 a meados de 2000 foram criados vários planos urbanísticos para

Macapá junto a uma série de fatos que contribuíram fortemente para evolução urbana da cidade e do perímetro da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá e suas imediações.

Entre estes fatos importantes ocorridos no período escolhido para o estudo, no quadro 02 serão citados alguns dos quais contribuíram com a evolução urbana da cidade de Macapá, modificações urbanísticas, crescimento demográfico e o desenvolvimento urbano da orla.

Quadro 2 – Evolução urbana no perímetro da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá e suas imediações entre 1950 a 2010

Ano	Período de 1950 A 2010	Benefício das ações
1950-1960	O único elo da cidade de Macapá era a Rua Cândido Mendes e criação do Mercado Central de Macapá	Ligação das zonas Norte e Sul da pequena cidade que Macapá era na época corredor comercial. Consolidação e fortalecimento do comércio de Macapá.
1960-1970	Urbanização do canal da Av. Mendonça Júnior	Com a urbanização do canal houve a retirada das residências que se encontravam a sua margem e a abertura da via que hoje se chama Av. Mendonça Júnior.
1970-1980	-	-
1980-1990	Mudança de Território para Estado do Amapá	Criação de várias instituições públicas e contratação de funcionários públicos para compor o quadro de funcionários do Estado.
1990	Abertura completa da via Beira Rio na gestão de Papaléo Paes (93-94)	Alternativa de mobilidade na extensão do perímetro de estudo da Orla, criação da “Janela para o Rio”.
1990	Revitalização da Fortaleza de São José de Macapá	Enfatizou a imponência da Fortaleza de São José de Macapá e atraiu maior número de turistas.
1990	Criação do Complexo do Araxá (realizado com verba da SUFRAMA)	Área de atividades múltiplas: esporte, lazer, restaurantes, bares.
1990	A reestruturação interna do Bairro Santa Inês	Reorganizou a malha urbana do bairro e o traçado das vias.

2000	Redirecionamento do fluxo viário da cidade do eixo Sul ao centro e vice-versa pela Rua Beira Rio	Diminuição do tráfego de veículos nas Ruas Leopoldo Machado e Jovino Dinoá.
2000	Implantação de bares, restaurantes e similares.	Atraiu maior número de visitantes para a orla e gerou benefícios econômicos.
2000	Inclusão de uma zona hoteleira	Atraiu turistas, especialmente pela proximidade da estadia com o Rio Amazonas.
2000	Criação do Parque do Forte	Tornou-se uma área contemplativa de lazer, esporte e turismo da cidade.
	Área de zona institucional (Banco do Brasil, SESC Araxá, IPHAN, Ministério Público)	Modificou a paisagem da orla e agregou novos usos no seu entorno.
2000	O Plano Diretor 2004	Restabeleceu a organização do espaço da orla de Macapá, junto aos usos e atividades permitidos.

Fonte: A autora, 2011.

1.1.2.1 Aspectos históricos da evolução urbana geral da orla entre a Fortaleza de São José ao Araxá

Mediante os dados coletados do senso do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), Macapá, capital do Estado do Amapá localiza-se ao Norte do Brasil, cidade média Amazônica, situada na faixa litorânea do Estado com sua costa banhada pelo Rio Amazonas.

A área delimitada para o estudo, em sua gênese era constituída, em sua maioria, por pessoas vindas das ilhas do Pará com características ribeirinhas que se adequavam a situação que encontravam ao chegar a Macapá.

Conforme os estudos de Santos (1994), no decorrer dos anos a característica da população se adaptou de acordo com as mudanças que ocorriam na cidade, junto ao crescimento e desenvolvimento, onde o último não acompanhou o crescimento. Muitos moradores antigos venderam seus lotes e deram lugar a outras pessoas que influenciaram na modificação da paisagem da orla e na arquitetura das edificações

A evolução da cidade de Macapá ocorreu principalmente devido a criação e construção da Fortaleza de São José de Macapá e a Igreja de São José. Como evidenciam os estudos de Carvalho (1998), foram feitos vários fortes para a defesa dessa vasta região que se pode ter como exemplos mais marcantes o Forte Cumaú na Cidade de Macapá, erguido pelos ingleses e o Forte de Araguari, 1797 no Rio Araguari, como proteção aos missionários franciscanos e seu principal projeto militar: a Fortaleza monumental de São José de Macapá, fundada no ano de 1764 pelo engenheiro Italiano Henrique Galúcio, cuja conclusão da obra se deu no ano de 1771 e sua inauguração em 1782.

Segundo as pesquisas de Munford (1982), a população macapaense e que aqui chegava residia nos arredores dessas duas edificações, embora a vila de Macapá tenha sido fundada oficialmente seis anos antes do início oficial das obras da fortificação.

O Forte de São José de Macapá representou o ponto de partida para a permanência da população na cidade. Além disso, segundo o mesmo autor, representou também o ideário da ocupação militar da Amazônia e o símbolo da conquista lusitana, posto a sua localização na margem esquerda do Rio Amazonas e a ligação com o estuário.

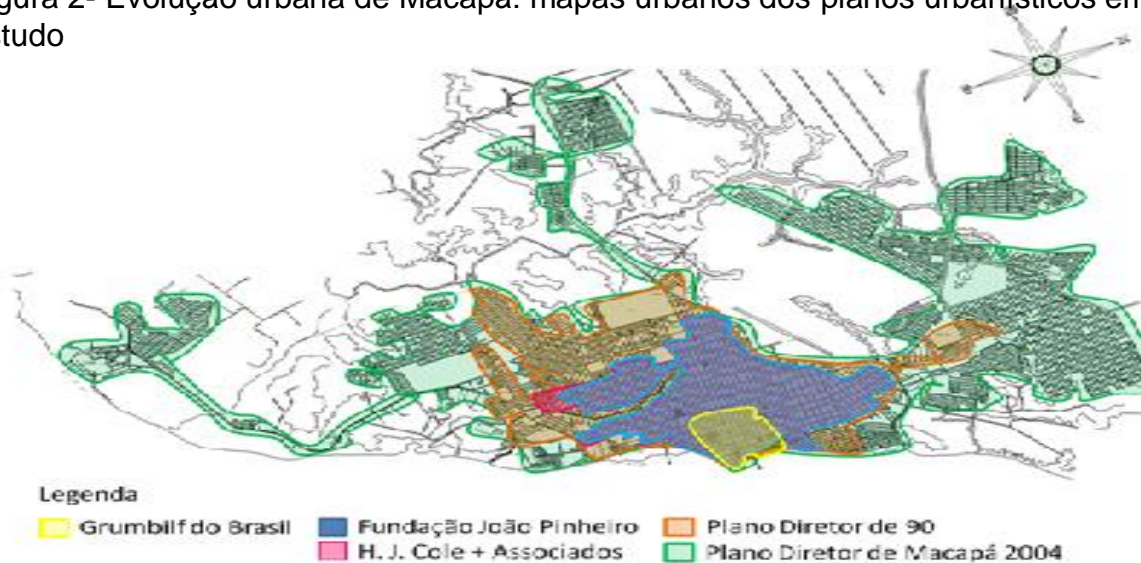
Outros fatores, tais como a criação do Território Federal do Amapá, os projetos na área mineral, a criação do Estado e a da Área de Livre Comércio, além da pressão das ilhas ribeirinhas, destacando-se as do Pará, que migraram sua população para Macapá em índices elevados, contribuindo fortemente para o crescimento e evolução da cidade em um pequeno espaço temporal.

Mediante as pesquisas de Reis (1993), para o melhor controle do crescimento e evolução urbana da cidade de Macapá, em 1959 a Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA) contratou a empresa Grumbilf do Brasil para organizar seu crescimento com um Plano específico para a realidade e potenciais encontrados na cidade.

A partir do Plano da Grumbilf vários outros planos foram concedidos para a capital afim de melhor organizá-la e promover evolução com desenvolvimento urbano. Os planos desenvolvidos entre o período de 1959 a 2000 foram: Plano da Grumbilf do Brasil da Fundação João Pinheiro, H. J. Cole + Associados e dois Planos desenvolvidos pela Prefeitura de Macapá chamada de Plano de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental

de Macapá. (figura 2)

Figura 2- Evolução urbana de Macapá: mapas urbanos dos planos urbanísticos em estudo



Fonte: Mapa urbano de Macapá, divisão de bairros. Prefeitura Municipal de Macapá, URBAM, Empresa Municipal de Urbanização de Macapá.

Segundo os dados do IBGE (2010), a população atual de Macapá é de equivalente a 397.913 habitantes distribuídos de forma desordenada no desenho urbano de Macapá. Optou-se por esta cidade pela sua importância histórica, econômica, social e cultural para o Estado do Amapá, além de ser a Capital do estado e detentora de uma das orlas mais belas do Brasil banhada pelo importante rio Amazonas.

A orla de Macapá localiza-se ao Leste e possibilita a mobilização dentro da cidade do eixo Norte ao Sul. A direção dos ventos é Nordeste o que contribui para a melhor sensação térmica da orla tanto em áreas cobertas como em áreas descampadas, porém a falta de arborização no perímetro em estudo é uma das deficiências a serem solucionadas para gerar conforto à população. Sua localização é estratégica e sofre influência dos costumes ribeirinhos, por quem ela foi ocupada.

O perímetro da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá é uma grande extensão formada por cinco (5) bairros, que apesar de suas proximidades caracterizam-se de forma peculiar e diferente desde suas origens, ocupações, usos e atividades. Outras diferenças também são evidenciadas no Plano Diretor (2004) do município como os traçados urbanos, paisagem, característica socioeconômica, deficiências urbanísticas, infraestrutura, tipologia e na presença de equipamentos urbanos.

O perímetro deste trabalho caracteriza-se pelo seu potencial turístico, social, econômico e cultural, além das peculiaridades encontradas nos bairros, os quais fazem parte da área de estudo e influenciam diretamente nas atividades ligadas a orla de Macapá. Cada bairro que faz parte do perímetro em questão influencia na caracterização e na dinâmica econômica, social, cultural e turística da orla.

Para Santos (1994), o Bairro Central, é uma das áreas que influenciaram no crescimento de Macapá, teve sua gênese nos primórdios do povoamento da cidade. Formava-se ali o miolo da Capital do estado do Amapá, que posteriormente viria a ser a maior concentração comercial da cidade, com dois corredores (Rua Candido Mendes e Rua São José), detentores dos mais diversos tipos de lojas e serviços. É um bairro comercial, onde se localiza o Mercado Central de Macapá, berço do comércio da cidade, mas que possui muitas residências. Os moradores se misturam entre paraenses, amapaenses, nordestinos, pessoas vindas de outras regiões do Brasil e de alguns lugares do mundo.

Conforme o mesmo autor, o Bairro do Trem caracteriza-se como um local residencial e um dos mais tradicionais da cidade desde os seus primórdios, pois foi em suas imediações que os operários que trabalhavam na construção da estrada férrea que liga Santana a Serra do Navio ergueram suas casas. Os vestígios de trilhos de trem, que possivelmente serviram às carretas que transportavam material para a construção da Fortaleza de São José de Macapá, no século XVIII ainda podem ser encontrados no local. Este achado é a fonte do nome do Bairro do Trem. Atualmente o bairro continua com característica residencial, porém com alguns pontos comerciais. Grande parte de seus primeiros moradores também são das ilhas do Pará, mas estão dando lugar aos macapaenses e pessoas vindas de outras regiões do Brasil.

Segundo os estudos de Santos (1994), o Bairro Santa Inês que antigamente era conhecido como “Praia da Vacaria”, também foi invadido e habitado por ribeirinhos vindos das ilhas do Pará, com características de vida ribeirinha, que influenciaram na configuração morfológica do local. Porém com a urbanização que ocorreu na orla e a abertura para o Araxá, o bairro sofreu algumas modificações que descaracterizaram a população que o habitava, a tipologia das residências modificou-se de acordo com o padrão de vida dos moradores que atualmente moram no bairro. A especulação imobiliária nessa área aumentou, e os novos moradores do bairro caracterizam-se por terem potenciais financeiros mais elevados.

Para o mesmo autor, o Bairro Araxá foi consequência de uma invasão desordenada realizada, também, por ribeirinhos vindos das ilhas do Pará e nordestinos. As poucas vias que o bairro possui apenas as duas principais têm pavimentação, as demais não possuem pavimentação adequada ou nenhum tipo dela, seu traçado urbano também é desordenado e raras exceções acompanham o restante do desenho urbano de Macapá. Uma parte do bairro é constituída por palafitas construídas em áreas alagadas e de difícil acesso ou às margens do rio Amazonas, que também foi invadido, mas que atualmente responde as ações danosas que sofreu do homem com a ação das marés que destroem as construções existentes á sua margem.

O Bairro Beírol se caracteriza pela predominância de residência e alguns pontos comerciais. Como evidencia Santos (1994), também é um dos bairros tradicionais da capital e possui uma das obras mais importantes da cidade, a edificação do Batalhão da Polícia Militar de Macapá, projeto do Arquiteto Villa Nova Artigas.

Todos os bairros citados, que fazem parte do perímetro de estudo da orla estão sofrendo modificações no que diz respeito aos moradores, a arquitetura das edificações, as atividades comerciais e a especulação imobiliária. As principais atividades econômicas da orla são do ramo alimentício com uma grande concentração de restaurantes, bares, mercados e pontos de venda de alimento. Outra atividade está ligada ao ramo residencial, pois existe uma grande concentração e oferta de aluguéis de apartamentos neste perímetro de estudo.

Mediante as pesquisas de Reis (1993), o crescimento do turismo neste perímetro acarretou no aumento de opções no setor hoteleiro da orla, na qualidade dos bares e restaurantes, na proposta de revitalizar e criar espaços que de alguma forma atraiam cada vez mais pessoas para a contemplação de um espaço singular, belo e agradável como a orla de Macapá. A população macapaense e principalmente os moradores da orla e de seu entorno adquiriram uma identidade com o local, o que influencia nas decisões tomadas quanto ao uso da orla.

1.1.3 Etapas e procedimentos da pesquisa

Os procedimentos metodológicos estão divididos em 06 (seis) etapas que serão descritas e explicadas para o entendimento de como o trabalho foi pesquisado

e executado.

Na 1ª etapa foi feito um levantamento (*in loco*) para aferir os condicionantes de evolução urbana no perímetro estudado, através de observações fotográficas e digitalizadas para que melhor fosse analisado e estudado o trecho de que compreende a Fortaleza de São José de Macapá e o Araxá com os bairros da imediação da orla da cidade (Central, Trem, Santa Inês, Beírol e Araxá).

A tabela 01 apresenta algumas características atuais da área de estudo da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá e suas imediações, que assim encontra-se devido à evolução urbana que a área sofreu. Os dados da tabela foram adquiridos através de observação realizada no mapa Geo-codificado da cidade de Macapá e da imagem área do *Google Earth* (2011).

O número de lotes foi estimado através de uma quadra padrão a qual possui vinte e seis (26) lotes, e assim multiplicado pelo número de quadras total. O número de habitantes também foi estimado pelo número de lotes multiplicado pela média utilizada pelo IBGE que são de 05 (cinco) habitantes por residência. Nas estimativas os lotes sem edificações também foram inclusos.

Tabela 1 – Características observadas dos trechos de estudo

Área de estudo	Nº de quadras	Nº de lotes	Nº de vias	Nº de habitantes
Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá e imediações (parte dos bairros: Central, Trem, Beírol, Araxá e todo Bairro Santa Inês)	121	3.146	79	15.730

Fonte: A autora, 2011.

Na 2ª etapa foi verificada a cartografia de evolução urbana do perímetro estabelecido a partir de mapas adquiridos através dos planos urbanísticos criados desde a década de 50 e de mapas atuais descritivos da área. Tais documentos indicam as vias, quais são pavimentadas, quais possuem drenagem pluvial, quantas luminárias, quantos postes, se há abastecimento de água, de esgoto, se há arborização, vegetação nativa e equipamentos urbanos. Esta verificação teve por objetivo identificar a evolução urbana deste perímetro da orla no período da década de 50 aos anos 2000 para propor uma intervenção urbanística eficaz;

Na 3ª etapa foi feito a realização de levantamentos junto aos órgãos municipais e estaduais de projetos urbanísticos e arquitetônicos na orla já

concebidos no período da década de 50 até os dias atuais, para melhor avaliar a atual situação da orla e verificar as deficiências que cada projeto não conseguiu sanar.

Através do levantamento realizado junto aos órgãos públicos foi possível ter conhecimento de alguns projetos que já foram realizados na orla, tais quais: a abertura da Rua Beira Rio para o Araxá, o Complexo do Araxá, a revitalização da Fortaleza de São José de Macapá, a criação do Parque do Forte, a revitalização do calçadão da Rua Beira Rio, a intervenção urbanística no Bairro Santa Inês, e os projetos que estão sendo realizados e os que virão a se realizar como a urbanização das rampas do Bairro Santa Inês, a retirada de moradores das áreas de risco do Mucajá e sua realocação para unidades habitacionais, a previsão de um muro de arrimo e urbanização do Bairro Araxá junto à retirada de famílias das áreas de risco do respectivo local para serem transferidas para unidades habitacionais próximas do Araxá.

Na 4ª etapa realizou-se o levantamento físico de toda a evolução urbana do perímetro estudado, através de dados concebidos nos planos urbanísticos e órgãos públicos e das visitas *in loco*. O Quadro 03 apresenta a cartografia produzida a partir de mapas da área de estudo através de visitas *in loco* e o levantamento realizado em planos urbanísticos e órgãos públicos municipais e estaduais.

Quadro 3 - Planos urbanísticos de Macapá e suas cartografias

Planos Urbanísticos	Cartografia existente do Plano
GRUMBILF Brasil	-
Fundação João Pinheiro	Mapeamento da Vegetação; da Hidrografia; do uso do solo; capacidade de uso do solo; evolução da ocupação urbana; áreas homogêneas de análise; distribuição da população; padrão das edificações; comércio e indústria; usos institucionais; áreas disponíveis para uso do solo; infraestrutura; sistema viário.
H. J. Cole + Associados	Mapeamento da estrutura urbana; áreas urbanas; zoneamento; hierarquização do sistema viário de Macapá; mapa base de infraestrutura; estudo urbanístico do Marco Zero a Fortaleza; seleção de áreas habitacionais; projeto parque Beira Rio;

Plano Diretor de Macapá de 1990	Mapeamento de evolução urbana; mapa de hidrografia; mapa de densidade populacional diagnose; mapa das edificações; mapa de uso do solo urbano; mapa da rede de abastecimento de água; mapa da rede de esgoto; mapa da rede elétrica; mapa da rede de iluminação pública; rede telefônica; mapa de drenagem de águas pluviais; rede de coleta de lixo; mapa de vias; mapa da rede de transporte coletivo; mapa de áreas degradadas e áreas de preservação ambiental; mapas de vetores de expansão e tendência de crescimento.
Plano Diretor de Macapá de 2004	Mapeamento da setorização urbana de Macapá; sistema ambiental municipal; sistema ambiental urbano; sistema urbano de Macapá; sistema de mobilidade municipal; sistema de mobilidade urbana; macrozoneamento municipal; macrozoneamento urbano; áreas para aplicação dos instrumentos; áreas de interesse social; demais áreas de especial interesse; perímetro urbano de Macapá.

Fonte: GRUMBILF do Brasil, Fundação João Pinheiro, H. J. Cole + Associados, Plano Diretor de 1990 e 2004.

Elaboração: A autora (2011).

Na 5ª etapa, foi feita a tabulação dos dados obtidos nos estudos em memoriais para aferir os condicionantes da estrutura urbana.

Na 6ª etapa foi feita a elaboração da proposta de intervenção da orla no trecho da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá e suas imediações (parte dos bairros Central, Trem, Beirol e Araxá e todo o Bairro Santa Inês).

Tal proposta resultou na elaboração de alguns princípios norteadores para o perímetro estudado como consta no quadro 4 .

Quadro 4: Princípios norteadores para intervenção da orla de Macapá no trecho da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá

Princípios norteadores para a intervenção da orla de Macapá no trecho da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá
Vocação turística;
Localização da Fortaleza de São José de Macapá como o grande centro da cidade, sua importância cultural, histórica e turística;
Orla banhada pelo rio Amazonas;
Localização do Mercado Central de Macapá;

Localização da edificação do Batalhão da Polícia Militar de Macapá, obra do arquiteto Villa Nova Artigas;
Proximidade com o núcleo urbano da cidade de Macapá, a Igreja de São José de Macapá;
Proximidade com o Trapiche Eliezer Levi;
Vocação para atividades econômicas;
Integração do lazer com o turismo da cidade;
Importância cultural, turística, de lazer, esporte e histórica para os moradores da cidade de Macapá.

Fonte: A autora, 2011.

No quadro 4 é possível perceber que os principais pontos turísticos do perímetro pesquisado são fatores preponderantes e não devem ser ignorados num projeto de intervenção urbanística para o local, pois são ambientes de relevância cultural para a população de Macapá e de todo o Estado.

O quadro 5 apresenta alguns princípios teóricos adotados para a proposta de intervenção do presente trabalho, com o objetivo de adequar e criar novas soluções para a evolução e expansão urbana do trecho da orla da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá.

Quadro 5 - Princípios teóricos norteadores

Princípios Teóricos norteadores
O planejamento urbano, que ao longo dos anos e sob a influência dos acontecimentos históricos desenvolveu-se e modificou-se de acordo com as necessidades urbanas, sociais e econômicas que surgiram e também com as experiências de planejamentos que deram certo e os que apresentaram deficiências em suas propostas e execução;
A sustentabilidade urbana, com seu conceito e aplicações recentes ganharam força com a tardia preocupação com o meio ambiente e os recursos naturais do planeta de forma pontual, que antes não eram motivo de preocupação por parte dos homens e dos gestores responsáveis pelo planejamento urbano de uma cidade;
O planejamento sustentável, que assim como a sustentabilidade urbana possui um conceito mais recente inserido na sociedade, porém com sua devida importância e prioridade nas propostas de urbanismo atuais;
O conceito de orla, que se concretizou com a emenda do Projeto Orla realizado pelo Ministério do Meio Ambiente e Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, dando a devida importância ao litoral brasileiro que ainda não havia recebido a atenção necessária para promover o desenvolvimento turístico, social e econômico sem agredir suas peculiaridades naturais;
A paisagem, que não é só produto da história, ela reproduz a história, a concepção que o homem tem e teve de morar, do habitar, do trabalhar, do comer e do beber, enfim do conviver socialmente caracterizando o espaço com seus costumes e hábitos citadinos ou rurais;

A melhoria nas condições de vida e de trabalho das populações da orla, no respeito dos valores culturais, ambientais e paisagísticos;
A distribuição equilibrada das funções de habitação, trabalho, cultura e lazer;
A criação de oportunidades diversificadas de emprego como meio para fixação de populações, particularmente nas áreas menos desenvolvidas;
A garantia dos recursos hídricos, as zonas ribeirinhas, a orla costeira, as florestas e outros locais de interesse particular para a conservação da natureza, que constituem objeto de proteção compatível com a normal fruição pelas populações da sua potencialidade e especificidade;

Fonte: A autora (2011).

2 CONCEPÇÃO E FUNDAMENTOS APLICADOS DO PLANEJAMENTO URBANO

Os problemas encontrados no passado no período em que os estudos e propostas foram realizados pela Grumbilf do Brasil, Fundação João Pinheiro, H. J. Cole + Associados, Plano Diretor de 1990 e Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá são os mesmos da atualidade, porém em maior dimensão e complexidade. A partir destes princípios foram estudadas várias teorias de diversos autores que irão subsidiar este capítulo onde conceitos importantes relacionados aos procedimentos que regem a urbanização de uma cidade devem ser considerados.

Assim sendo, algumas ferramentas de análise tornam-se pertinentes para o estudo como: o desenvolvimento sustentável que deu início a um novo olhar para os projetos urbanos nas cidades, o planejamento da paisagem como uma forma alternativa e complementar ao planejamento urbano, bem como uma técnica capaz de inserir os atributos do meio físico nos processos de planejamento e, por último, o conceito e características do processo de urbanização no Brasil e na Amazônia.

2.1 PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL

A Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) organizou no Brasil na cidade do Rio de Janeiro em 1995 a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), que ficou conhecida como “Cúpula da Terra”. Esta conferência, dentre outras questões ambientais, tratou da Educação Ambiental e destacou a necessidade de haver o desenvolvimento sustentável para a preservação do meio ambiente. Este evento foi chamado no país por: “Conferência Eco-92” ou também conhecida como “Rio-92”. Destaca Moura (2002, p. 11) que:

Foi, sobretudo, a partir dessa conferência, que passou ser mais bem entendida a mútua dependência entre o desenvolvimento e um meio ambiente ecologicamente em equilíbrio, com conservação dos recursos para as gerações futuras o desenvolvimento sustentável, pois sem os recursos da natureza não existirá desenvolvimento em longo prazo e a necessidade do desenvolvimento para que existam tecnologias que permitam a solução de problemas ambientais crescentes.

Assim, foi nesta Conferência que o termo “desenvolvimento sustentável” passou a ser utilizado para admitir a utilização dos recursos naturais sem

comprometer as gerações futuras. Segundo o mesmo autor, no Rio 92 também foram aprovados uma série de documentos importantes, dentre os quais a Agenda 21, um plano de ação mundial para orientar a transformação desenvolvimentista.

A Agenda 21 apresenta como um dos principais fundamentos da sustentabilidade o fortalecimento da democracia e da cidadania, através da participação dos indivíduos no processo de desenvolvimento, combinando ideais de ética, justiça, participação, democracia e satisfação de necessidades.

Para Cavalcanti (2003, p. 67) a sustentabilidade “significa a possibilidade de se obterem continuamente condições iguais ou superiores de vida para um grupo de pessoas e seus sucessores em dado ecossistema”.

Tal consideração também é defendida por Amado (2009, p. 43) onde este considera a definição de desenvolvimento sustentável: como aquele “que vai ao encontro das necessidades das gerações presentes sem comprometer a capacidade de desenvolvimento próprio das gerações futuras”.

Portanto, conforme os autores mencionados o desenvolvimento sustentável é capaz de suprir as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade de atender as necessidades das futuras gerações. É o desenvolvimento que não esgota os recursos para o futuro.

As pesquisas de Garden (1989, p. 338, *apud* AMADO, 2009) focam alguns aspectos importantes no meio ambiente da sociedade ao mencionar que o desenvolvimento sustentável, “[...] deve reconhecer os fatores sociais e ecológicos, assim como os fatores econômicos, da base de recursos vivos e não vivos e das vantagens e desvantagens de ações alternativas tanto a longo como em curto prazo”.

Já Lelé (1991, p. 610, *apud* AMADO, 2009) destaca que o desenvolvimento sustentável necessita ser compreendido, “como uma forma de mudança social que acrescenta aos tradicionais objetivos de desenvolvimento, o objetivo da obtenção da sustentabilidade ecológica”.

Segundo Amado (2009, p. 41) pode-se referir que o desenvolvimento sustentável é, “atingível e operacionalizável por recurso à utilização de um novo processo de planejamento territorial”. Para o autor, este deverá garantir a promoção da integração e inter-relacionamento de modo equitativo no que condiz a ideia de sustentabilidade.

O mesmo autor evidencia em suas pesquisas que o desenvolvimento do

processo de planejamento urbano sustentável necessita, pois, que surjam contribuições, no sentido de serem elaboradas metodologias promotoras de uma operacionalidade processual efetiva.

O nivelamento deste trabalho deve ocorrer ao nível da rigorosa definição de objetivos, da recolha e tratamento da informação dos componentes ambientais, econômicos e sociais, com vista à determinação das capacidades de carga do meio e à elaboração de cenários que determine qual caminho mais eficiente em termos globais e locais.

Segundo Shorten (*apud* AMADO, 2009, p. 42), os princípios do desenvolvimento sustentável devem ser apoiados num processo de integração holística de análises e ações tendo como visão a integração do ambiente com base nos seguintes aspectos:

FUTURO – consequências a longo termo para as gerações futuras;
AMBIENTE – totalidade dos custos ambientais;
IGUALDADE – distribuição das consequências das ações pela presente e futuras gerações;
PARTICIPAÇÃO – máximo envolvimento da participação individual e dos diferentes interesses no processo de tomada de decisão e implementação.

Deste modo, o planejamento urbano sustentável deve ocorrer mediante a valorização dos aspectos temporais, ambientais e pela participação da comunidade. Tais dimensões somente irão qualificar o processo de desenvolvimento onde se valorizará o ser humano como um cidadão histórico com particularidades e necessidade heterogêneas.

As contribuições mais recentes sobre a componente ambiental e desenvolvimento sustentável apontam majoritariamente, segundo Fidelis, (2001, p. 57), para a definição de duas grandes classes de áreas de intervenção, as zonas de proteção, normalmente relacionadas com as áreas ambientalmente sensíveis, e o restante do território.

Os estudos de Sasch (2000) evidenciam que o conceito de sustentabilidade envolve aspectos que devem ser observados como: a questão social, econômica, ecológica, cultural, espacial, política e ambiental. Para o autor, a melhoria de qualidade de vida da população e preservação do meio ambiente começa a fazer parte dos documentos oficiais. Os registros constatarem as diversas ações ecologicamente predatórias na utilização dos recursos naturais, socialmente perverso com geração de pobreza e extrema desigualdade social, politicamente

injusto com concentração e abuso de poder, culturalmente alienado em relação aos seus próprios valores e eticamente censurável no respeito aos direitos humanos e aos das demais espécies.

Assim sendo, na perspectiva de haver a interação os componentes sociais, econômicos e ambientais, a paisagem urbana e seu planejamento não podem ser descartados, pois é o reflexo das relações entre o homem e seu meio ambiente, portanto, indissociáveis dos componentes territoriais e culturais da sociedade.

2.2 O PLANEJAMENTO DA PAISAGEM URBANA

A paisagem urbana, como forma de manifestação do urbano, tende a revelar uma dimensão necessária da produção espacial, o que implica ir além da aparência; neste contexto, a análise já introduziria os elementos da discussão do urbano considerado como processo.

Deste modo, a paisagem urbana pode ser compreendida como ferramenta de análise e observação, é recurso bastante versátil para coleta de dados, informações e referências, especialmente pela interação que promove entre ser humano e ambiente urbano aguçando e despertando a percepção e a consciência à paisagem pelo ato de atenção ao espaço urbano e às próprias emoções dos indivíduos.

Atualmente, a paisagem urbana guarda momentos diversos do processo de produção espacial, que permite ao homem vislumbrar elementos para a discussão da evolução da produção espacial, remetendo-o ao modo pelo qual foi produzida. Mediante os estudos de Carlos (2008, p. 44):

A paisagem urbana é a expressão da “ordem” e do “caos”, manifestação formal do processo de produção do espaço urbano, colocando-se no nível do aparente e do imediato. O que importa considerar é como essa forma será compreendida e, conseqüentemente, analisada. Uma vez que o aspecto fenomênico coloca-se como elemento visível, como a dimensão do real que cabe intuir, analisar e compreender vai inicialmente analisá-lo como representação de relações sociais reais que a sociedade cria em cada momento do seu processo de desenvolvimento.

Segundo o mesmo autor, a paisagem além de produto da história tem o poder de reproduzi-la. A força motriz desta ação é a ação humana e suas práticas urbano-espaciais. Para o pesquisador, da observação da paisagem urbana depreendem-se dois elementos fundamentais: o primeiro diz respeito ao “espaço construído”, o mobilizado nas construções, e o segundo ao movimento da vida. Ambos se integram

na realidade paisagística.

Segundo este pensamento, é possível acreditar que um planejamento urbano integrado ao espaço e a vida existente no local tem uma de suas metas à preservação ambiental, pois é mais correto evitar os males gerados pela urbanização ao invés de corrigi-los a posteriori. Com isso, entende-se a necessidade de considerar as questões ambientais na tomada de decisões relativas ao planejamento urbano. Segundo Nucci (1996, p. 2) planejamento da paisagem é:

[...] uma contribuição ecológica e de *desing* para o planejamento do espaço, onde se procura uma regulamentação dos usos do solo e dos recursos ambientais, salvaguardando a capacidade dos ecossistemas e o potencial recreativo da paisagem, retirando-se o máximo proveito do que a vegetação pode oferecer para a melhoria da qualidade ambiental.

Assim sendo, o planejamento da paisagem urbana poderá se tornar uma contribuição ecológica e de ordenamento para o planejamento do espaço, onde se procura regulamentar os usos do solo e dos recursos ambientais, salvaguardando a capacidade dos ecossistemas e o potencial recreativo da paisagem, retirando o máximo de proveito do que a vegetação pode oferecer para a melhoria da qualidade ambiental.

De acordo com Wickert (2005, p. 168) as cidades têm sido fruto de processos bastante equivocados de planejamento, cujo resultado pode ser avaliado a partir da imensa gama de problemas presentes em toda a rede urbana dos países. Esses problemas podem ser considerados herança, primeiro, do modelo de políticas públicas adotado; segundo, das tipologias de planejamento e da falta de uma metodologia visando à sustentabilidade urbana.

Os estudos de Lamparelli, (1978, p.103) evidenciam que na criação de um planejamento é preciso entender o urbano como “*lócus*” do processo político e reflexo das relações sociais que asseguram as condições gerais de produção. Assim sendo, apenas controlar os problemas urbanos não é o suficiente para a eficácia do projeto, é preciso haver uma ligação do planejamento com a sociedade, bem como sua participação e valorização de seus interesses no decorrer de todo trabalho.

Para que as etapas de um planejamento sejam compreendidas, é preciso atentar para alguns conceitos que subsidiarão este trabalho como à definição de: Planejamento Urbano, Plano Urbanístico Diretor e Mapa do Zoneamento. Segundo Silva (1995, p. 77 a 123), o planejamento urbanístico, “[...] em geral, é um processo

técnico, instrumentado para transformar a realidade existente no sentido de objetivos previamente estabelecidos”, o mesmo autor também conceitua o Plano Diretor colocando que este, “é um plano urbanístico geral, entre os instrumentos fundamentais do processo de planejamento local”.

Conforme o mesmo pesquisador, o Mapa do Zoneamento é a representação cartográfica do Plano Diretor, ou seja, o processo de planejamento é o exercício de pensar a realidade urbana tendo em vista uma determinada intenção, já o Plano Urbanístico Diretor é o produto desse exercício, e o mapa do zoneamento a representação cartográfica desse produto.

Com tais instrumentos, fica claro que o processo de urbanização gera impactos tanto ambientais como sociais, entretanto, esses impactos podem ser evitados ou ao menos minimizados mediante a um processo eficaz de planejamento urbano.

Por outro lado, para entender o processo de urbanização e a geração de seus impactos sociais, é preciso olhar para a sua caminhada histórica e conceitual no Brasil.

2.3 URBANIZAÇÃO NO BRASIL: CONCEITO, HISTÓRIA E CARACTERÍSTICAS

Quanto a sua etimologia, a palavra urbanização conceitua-se, segundo Ferreira (2001, p. 697) como: “O processo capitalista que transforma o espaço social em cidades através de equipamentos sociais e atividades produtivas com predominância dos serviços e indústrias”. Assim sendo, este processo urbano espacial pode ser considerado como o uso do solo ligado ao processo histórico-produtivo da sociedade capitalista, constituído por um conjunto complexo de usos da terra, símbolos e campos de lutas.

Como evidencia os estudos de Reis (2005), a urbanização do Brasil no século XX sofreu um grande avanço devido ao processo de industrialização, a palavra “progresso” era utilizada constantemente pelos governantes no sentido de evidenciar a necessidade do país se desenvolver. Portanto os centros urbanos brasileiros se difundiram a partir do desenvolvimento das novas máquinas como os ônibus, os automóveis, os metrô, começava-se a raciocinar, em termos de cidade, ao nível das massas e seu trabalho industrial e comercial.

Isso resultou, segundo o mesmo autor, na grande massa de emigrantes que

vieram nos fins do século XIX, da Itália para trabalhar nas lavouras de café, e que aos poucos deram uma nova atmosfera econômica a cidade, ou seja, o cultivo do café proporcionou muitos lucros para a elite brasileira, que por sua vez proporcionará nos trinta primeiros anos da República, um impulso na política de desenvolvimento da economia brasileira, acompanhado por um notável surto de urbanização.

Os estudos de Santos (1993) destacam que a partir da década de 40, em consequência das secas no nordeste do país, foi alterado substancialmente o crescimento da cidade, provocando inchaços populacionais e a exacerbação das contradições sócias entre a população. A utopia do moderno, assim, cedeu lugar à realidade urbana carente.

Portanto, o caráter impessoal impunha uma nova característica urbana. Por outro lado à população mais carente economicamente, tiveram que se adaptar aos novos padrões de comportamento urbano. Prisão de mascates, proibição de serestas e de práticas de lazer nas ruas e dispersão de ajuntamentos faziam parte das atividades policiais que deviam cuidar para que a paz e a saúde pública não fossem violadas.

Estas práticas normatizadoras mediante Spósito (1994) constituíram uma forma de discriminação da população pobre, as chamadas “remodelações urbanas” resultando na segregação dessa mesma camada populacional. Tais procedimentos podem ser exemplificados pelas Câmaras Municipais que cuidaram de aprimorar seus códigos e postura urbana, determinando o alinhamento das casas nas ruas, o tipo de ocupação de imóveis, o zoneamento qualitativo e até mesmo a instituição de normas para a frequência das ruas. Tais procedimentos, nada valeriam se não fossem criadas também as forças políticas para fiscalizar a observância de tais preceitos.

Estas medidas, segundo o mesmo autor, eram tidas como forma de modernizar as cidades urbanas a fim de que pudessem se adaptar às novas necessidades de circulação, a construção de obras de saneamento que favoreciam a higiene pública e o embelezamento que ajustaria os dois centros aos parâmetros estéticos da modernidade.

Para Reis (2005) um exemplo desse processo de modernização e urbanização foi o Rio de Janeiro, onde as políticas de saneamento iniciadas no governo de Rodrigues Alves, em 1902, utilizaram métodos de saneamento jamais

vistos nos governos anteriores. O processo de remodelação urbana era acompanhado de uma campanha de saúde pública e saneamento urbano, tentando equiparar as regiões centrais as grandes cidades como Paris e Londres. A periferia teve suas ruas revolvidas, sendo que um sem-número de habitações foi demolido e uma grande quantidade de famílias foi despejada. Nesses centros foram construídos bulevares, largas avenidas arborizadas, parques, praças e outros equipamentos urbanos que valorizaram essas regiões.

Conforme o mesmo autor, tais espaços tornaram-se proibidos aos pobres que antes neles residiam ou atuavam. As periferias (e/ou os morros, no caso do Rio de Janeiro) acabaram sendo seu destino. Com isso, as favelas começaram a existir, sendo nomeados pelo governo como: “núcleos de habitação popular”, que caracterizam o confinamento desse segmento social em espaços específicos.

Nos estudos de Bresciani (1982, p. 22) é possível se constatar que durante muito tempo, as proposições da medicina foram utilizadas como justificativa para as ações (re) urbanizadoras. A projeção das cidades como um organismo a aproximava da imagem de um “corpo vivo que padecia de doenças”. Para a autora “a presença de agentes nocivos em seu coração, excesso de fluxo em suas artérias, detecção de cancros sociais etc. Tudo isso exigia profilaxias, tratamentos ou mesmo intervenções cirúrgicas que visavam restabelecer o equilíbrio do corpo urbano.”

Assim sendo, várias iniciativas nesse propósito ocorreram, não somente no Rio de Janeiro, mas em outras capitais brasileiras. Filantropos organizaram verdadeiras cruzadas junto aos pobres com o objetivo de ensinar-lhes noções de disciplina, higiene e bons costumes, acreditando que bastaria despertar neles a “racionalidade adormecida” para que sua condição fosse transformada.

Mediante tais aferições é possível crer que a herança de tal tipo de gestão do espaço urbano ainda pode ser constatada na maioria das cidades brasileiras. Afastar do campo de visão a condição da pobreza e o universo do trabalho são o norte dessas realizações. Ilustrativo, pois é o olhar das camadas abastadas que sempre governaram as cidades brasileiras, cuja gestão do espaço urbano visa essencialmente o ocultamento desses dois segmentos da sociedade, ficava preservado do espetáculo da pobreza em suas várias versões.

De acordo com Spósito (1994) as cidades no mundo capitalista tornaram-se centros da vida social e política da Europa, enquanto um espaço de sustentação da nova ordem social, política e econômica, exercendo papel preponderante na gestão

do processo social.

As mudanças que ocorreram no processo de urbanização brasileira até a década de 50 segundo os estudos de Matos (2000) eram rudimentares, pois de um lado existiam as metrópoles, que reuniam um grande número de pessoas (especificamente São Paulo e Rio de Janeiro) e de outro as pequenas cidades de no máximo cinco mil habitantes.

Nesta mesma época houve no Brasil uma grande expansão da economia brasileira ocasionado pelo Plano de Metas do presidente Juscelino Kubitschek que tinha como base uma política de aceleração do desenvolvimento econômico do país. No período entre a década de 50 e 60 houve um avanço significativo no processo de urbanização no restante do país, principalmente nas regiões Norte e Nordeste com o surgimento de várias aglomerações urbanas.

Outro aspecto que favoreceu a urbanização no país foi o êxodo rural que conforme Martines (1990) teve papel decisivo nesse processo, onde representou aproximadamente 57% do crescimento urbano entre 1960 e 1980.

As pesquisas de Munford (1982) evidenciam que na Amazônia, o processo de urbanização populacional gerou consequências sérias como: a degradação ambiental, violência, pobreza, falta de serviços sociais públicos no campo da saúde, educação, energia, entre outros. O estudo demográfico ainda permite afirmar que nas cidades tradicionais a taxa de mortalidade era altíssima, devido às condições de insalubridade e a grande concentração de pessoas pobres em um espaço pequeno.

Com base nas afirmações deste historiador, a industrialização é o fator determinante para a urbanização das cidades, assim com ênfase no aspecto econômico, difundiu-se o conceito de urbanização onde é possível inferir que o crescimento das cidades está vinculado a causas econômicas e sociais.

Assim sendo, tendo como base o foco da industrialização, a natureza da experiência urbana contemporânea é marcada por uma crescente velocidade e fragmentação, sobretudo a partir do impulso modernizador impingido pela Revolução Industrial, que, para os historiadores, sociólogos e filósofos que a discutem, representa, acima de tudo, uma revolução de caráter social, antes de ser analisada pelo seu aspecto econômico e tecnológico.

Para Berman (1988) o conceito de modernidade considera aspectos de um corpo social de acordo com valores culturais previamente consagrados pela sociedade urbana, industrial e burguesa, enquanto que a modernização assumiria

um caráter de dominação cultural a partir da imposição dos padrões culturais europeus aos povos ditos não civilizados. Em outras palavras, modernização assume um caráter de ocidentalização. O autor destaca em seus estudos que a relação da sociedade com as cidades parece cada vez mais se pautar por uma curiosa lógica de aceleração e segmentação, o modernismo seria a expressão deste sentimento.

Deste modo, segundo o mesmo pesquisador, para que se possa ampliar a visão da paisagem urbana e de seu planejamento para o seu processo de desenvolvimento é necessário atentar para a compreensão da sustentabilidade do local a ser analisado, e principalmente com atenção para a articulação do sistema de transportes e para conceitos de compacidade do espaço urbano e do projeto da paisagem como um todo. Este projeto tem sido chamado atualmente como “o Novo urbanismo ou Neo urbanismo” que depende de um bom planejamento urbano e regional e do envolvimento das comunidades.

2.3.1 Os princípios do Neo urbanismo

Segundo Ascher (2010, p. 82) o urbanismo moderno definia um programa de longo prazo para as cidades aplicando os princípios de organização espacial (sob a forma de planos diretores, por exemplo), depois decorriam planos de urbanismo visando o enquadramento da realidade futura em um quadro predefinido. Os planos e os esquemas eram destinados a controlar o futuro, a reduzir a incerteza, a realizar um projeto de conjunto.

Para o mesmo autor, o Neo urbanismo, diferentemente do urbanismo moderno, se apoia em atitudes mais reflexivas, adaptadas a uma sociedade complexa e a um futuro incerto. Além disso, elabora múltiplos projetos de natureza variada, esforça-se por torná-los coerentes, constrói uma gestão estratégica para sua implementação conjunta, leva em consideração, na prática dos desdobramentos que ocorrem, a evolução prevista, as mudanças que decorrem, revisando se necessário, os objetivos definidos ou os meios estabelecidos previamente para a sua própria realização.

Sobre o Neo urbanismo, as ideias de Ascher (2010, p. 82) destacam que:

Torna-se uma questão estratégica urbana que constitui a dificuldade crescente de reduzir as incertezas e o aleatório de uma sociedade aberta democrática e marcada pela aceleração da nova economia. Articula de forma inovadora as oscilações, o curto e o longo prazo, a pequena e a grande escala, os interesses gerais e particulares. É, ao mesmo tempo, estratégico, pragmático e com senso de oportunidade.

Para o mesmo autor, a noção moderna de projeto está mais do que nunca no cerne do urbanismo. Mas o projeto não é somente um desígnio acompanhado de um desenho, é também um instrumento cuja elaboração, expressão, desenvolvimento e execução revelam as potencialidades e as limitações que são impostas pela sociedade, pelos atores envolvidos, pelos lugares, circunstâncias e acontecimentos. O projeto é simultaneamente uma ferramenta de análise e negociação.

Para Ascher (2010) o planejamento estratégico urbano não é um urbanismo leviano com ideias sem valor; ele se opõe às teses espontaneístas, postuladas do caos criativo, ideologias simplistas do liberalismo de mercado. Mas esforça-se em explorar os acontecimentos e as mais diversas forças de maneira positiva, em relação aos seus objetivos estratégicos.

Nesta perspectiva, os estudos de Ascher (2010, p 83) destacam que:

O Neo urbanismo derruba assim a antiga cronologia que encadeava o diagnóstico, a identificação das necessidades e a elaboração eventual dos cenários, a definição de programa, o projeto, a realização e a gestão. Ele substitui essa linearidade por uma gestão heurística, iterativa, incremental e recorrente, isto é, através de ações que servem simultaneamente para elaborar e provar hipóteses, com realizações parciais que reinformam o projeto e permitem procedimentos mais cautelosos e duráveis, pelas avaliações que integram o *feedback* e que se traduzem na redefinição dos elementos estratégicos.

Portanto, o Neo urbanismo não pode ser observado apenas sob o ponto de vista de uma técnica de estudo e intervenção física do espaço, pois quando se intervém na sua morfologia, ele necessita ser estudado e planejado conhecendo os aspectos sociológicos, filosóficos, históricos, etc.

Tal concepção é assegurada por Ascher (2010, p. 85) ao colocar que,

[...] o Neo urbanismo integra modelos novos de produtividade e gestão, contribuições das ciências administrativas, tecnologias da informação e comunicação. Não busca simplificar realidades complicadas e se esforça, antes de tudo, em dar conta de territórios e situações complexas. Sua performance e sustentabilidade são obtidas pela variedade, flexibilidade e capacidade de reação.

De acordo com o autor citado, para o Neo urbanismo dar resultados é

necessário que haja esforços para produzir regras ao mesmo tempo incentivadoras e limitantes. Isto requer competências técnicas e profissionais muito mais elaboradas. São necessárias não só novas capacidades para definir projetos de maneira mais essencial e estratégica, mas também conhecimento e ferramentas para integrar as lógicas dos atores, avaliar suas propostas, julgar sua adequação em relação aos objetivos e sua eficiência para a coletividade, identificando e avaliando seus possíveis efeitos. Esse Neo urbanismo é também muito mais criativo, pois mobilizam inteligências variadas e múltiplas lógicas, particularmente aquelas dos atores que realizam operações urbanas.

Seguindo esta concepção, é possível conceber que o Neo urbanismo integra modelos novos de produtividade e gestão, contribuições das ciências administrativas, tecnologias da informação e comunicação. Não busca simplificar realidades complicadas e se esforça, antes de tudo, em dar conta de territórios e situações complexas. Seu desempenho e sustentabilidade são obtidos pela variedade, flexibilidade e capacidade de reação.

Complementando, o Neo urbanismo sugere a criação de mecanismos de controle social sobre a administração pública, no sentido de contribuir para minimizar ou solucionar os problemas e comprometer a sociedade de forma ampla e irrestrita, e ser capaz de escutar a comunidade como um todo, priorizando o atendimento das necessidades locais e regionais, conhecimento da estrutura normativa que rege a política urbana e ambiental para poder saber aplicar os instrumentos existentes.

Portanto, na política neo urbanística as soluções únicas e mono funcionais, frágeis ou pouco adaptáveis, dão lugar a respostas multifuncionais e redundantes, capazes de fazer face à evolução, à variedade das circunstâncias, às disfunções e as crises. Como evidencia os estudos de Ascher (2010), os resultados urbanos estão mais fundamentados na articulação e coordenação de potenciais de variedade predominam sobre as economias de escala.

Segundo este mesmo autor, os limites permanentes e não circunstanciais da economia de recursos não renováveis, de preservação de patrimônios naturais e culturais, e de luta contra o efeito estufa, criam igualmente exterioridades que modificam os cálculos econômicos e as escolhas urbanas, que atuarão progressivamente sobre formas urbanas favorecendo uma reavaliação de uso, uma reutilização mais intensiva de zonas já urbanizadas e um controle mais efetivo do consumo do espaço e deslocamento da população.

Para Santos (2005), o espaço urbano propriamente dito torna-se alvo de investimentos os mais diversos, o que aumenta a importância das externalidades de toda a ordem, associadas a processos não raro maciços de deslocamento de atividades e pessoas.

De acordo com Ascher (2010, p. 97) o Neo urbanismo, resumidamente, se qualifica na atualidade, ao menos no mundo ocidental, de acordo com o seguinte quadro:

Quadro 6 – Qualificação do Neo urbanismo

Um urbanismo de dispositivos	Trata-se menos de fazer planos do que de aplicar dispositivos que os elaborem, discutam, negociem, que os façam evoluir;
Um urbanismo reflexivo	A análise já não precede a regra e o projeto, mas está presente permanentemente. O conhecimento e a informação são produzidos antes, durante e depois da ação. Reciprocamente, o projeto torna-se, plenamente, um instrumento de conhecimento e de negociação;
Um urbanismo de precaução	Que dá lugar às controvérsias e que permite meios de considerar as externalidades e exigências do desenvolvimento sustentável;
Um urbanismo convergente	A concepção e a realização dos projetos resultam da intervenção de uma multiplicidade de atores com lógicas diferenciadas e combinadas entre si;
Um urbanismo reativo	Flexível, negociado, em sintonia com as dinâmicas da sociedade;
Um urbanismo multifacetado	Composto de elementos híbridos, soluções múltiplas, redundâncias, diferenças;
Um urbanismo estilisticamente aberto	Ao separar o desenho urbano das ideologias urbanísticas e político-culturais, dá lugar a escolhas formais e estéticas;
Um urbanismo multissensorial	Enriquece a urbanidade do lugar.

Fonte: Ascher (2010, p. 87).

Elaboração: A autora (2011).

Deste modo, segundo o quadro 6, o Neo urbanismo se qualifica mediante uma política urbanística multifacetada em diferentes aspectos gerando resultados onde possa haver discussões, controvérsias, alcance de conhecimentos no decorrer

do projeto, intervenções externas, flexibilidade na negociação e no desenvolvimento de soluções, valorização da estética e do lugar.

Para que a política de neo urbanização possa se adequar a realidade focada é preciso, antes de tudo, partir para um planejamento territorial, pois será este projeto que irá traçar as coordenadas de todo trabalho a ser feito.

2.3.2 O planejamento territorial

De acordo com Nogueira e Pinho (1996), é possível considerar três perspectivas distintas do processo de planejamento territorial com vista à operacionalidade do desenvolvimento sustentável a perspectiva conceptual, a processual e metodológica e a política e institucional.

Em conformidade com tais perspectivas, Amado (2009, p. 39) destaca que:

A primeira, perspectiva conceptual, é dedicada ao estudo do papel do planejamento enquanto instrumento de política de ambiente e desenvolvimento sustentável, a segunda, processual e metodológica, abrange a integração de novos objetivos nas fases fundamentais de processo de planejamento, e a última, política e institucional, relativa à articulação de interesses entre diversos agentes sociais e econômicos envolvidos no processo.

Por outro lado Winters (*apud* AMADO, 1994) refere que o planejamento territorial sempre integrou princípios de sustentabilidade através da definição de objetivos, de programas de longo prazo, e a inter-relação entre dimensões sociais, econômicas e de proteção ambiental.

Contudo, Amado (2009, p. 40) ressalta que os princípios do planejamento territorial, “[...] não obstante poder ferir-se pontualmente esta posição, é também possível constatar que os resultados práticos visíveis não refletem esta contribuição para a operacionalização do processo de desenvolvimento”.

Outra contribuição é a de Redclift (*apud* AMADO, 1989) onde este refere que o planejamento territorial se limita a procurar melhores localizações para as atividades admitindo mais crescimento, situação que dificilmente é suportada por consenso social, quando comparado com os objetivos de equidade ambiental, social e econômica.

Já para Marshall (*apud* AMADO, 2009, p. 40),

o principal papel do planejamento territorial com vista ao desenvolvimento sustentável assenta na ação de evitar ou reduzir impactos negativos, e em ter um papel proativo através de respostas adotáveis à alteração ambiental. Acresce ainda a este quadro de diferentes contributos ao processo de planejamento face ao desenvolvimento sustentável, a posição de Thomas, (1994), quando refere que a crescente politização da sociedade e o conseqüente envolvimento da população no processo de formação social irão contribuir para a criação de um novo tipo de política redistributiva dos custos e benefícios, associados a uma adequada implementação do desenvolvimento sustentável.

Na visão deste autor, as experiências bem-sucedidas de planejamento territorial decorre, quase sempre, de um ambiente político e social favorável, expresso por uma mobilização, e, principalmente, de convergência importante dos atores sociais do município ou comunidade em torno de determinadas prioridades e orientações básicas de desenvolvimento. Representa, neste sentido, o resultado de uma vontade conjunta da sociedade que dá sustentação e viabilidade política a iniciativas e ações capazes de organizar as energias e promover a dinamização e transformação da realidade.

Por outro lado, Blowers (*apud* AMADO, 2009, p. 40) refere que o desenvolvimento sustentável “[...] nunca será operacionalizado se não existir uma articulação entre ambiente e desenvolvimento, proporcionado pela integração no planejamento tradicional das preocupações sociais e ambientais”.

O planejamento como veículo preponderante das ações de transformação do uso do solo e de promoção da qualidade de vida das populações deve, segundo Jacobs (*apud* AMADO, 2009, p. 41) “integrar medidas de sustentabilidade de intensidades diferenciadas de acordo com os objetivos”.

Assim sendo, a metodologia de planejamento tendo como foco a qualidade de vida e o desenvolvimento local e municipal é apenas a aplicação de unidades territoriais de pequeno porte das metodologias de planejamento governamental ou espacial. Em princípio, a metodologia pode ser utilizada com as adaptações e simplificações devidas, para municípios, comunidades ou assentamentos, com diferentes escalas e níveis de complexidade. Por isso, deve ser está formulada de forma genérica e ampla, permitindo o aproveitamento e utilização de todas as etapas, atividades e técnicas disponíveis.

Ao focar a metodologia do planejamento urbano, evidencia Carlos (2008, p. 52) que,

[...] são os diversos modos de apropriação do espaço que vão pressupor as diferenciações de uso do solo e a competição que será criada pelos usos, e no interior do mesmo uso. Como os interesses e as necessidades dos indivíduos são contraditórios, a ocupação do espaço não se fará sem contradições, e, portanto sem luta.

Assim sendo, para este autor a reprodução do espaço urbano traz em si a ideia de que a cidade cresce e o ser humano desaparece, como ser que tem vontades, desejos, ideias enfim, que se sente e que se encontra impotente diante da cidade que ele próprio produziu.

Segundo Silva (2010) o estudo do urbano pressupõe que as cidades estão inseridas dinâmicas territoriais, sociais e ambientais. A adoção de políticas públicas buscando a sustentabilidade urbana implica em repensar o modelo de desenvolvimento, repensar o desenvolvimento das relações sociais e econômicas na cidade e o papel do direito como propulsor do direito à cidade sustentável.

Complementado esta colocação Tostes (2007) evidencia em seus estudos que o planejamento é um importante instrumento de organização para uma sociedade, mas ao longo das últimas décadas, têm sido notório que o processo de gestão assumiu outra face, principalmente, em virtude das pressões sociais e os interesses políticos.

2.4 PLANEJAMENTO URBANO NA AMAZÔNIA

Nas primeiras décadas do século XX, a população das regiões mais urbanizadas concebia o Brasil tendo em mente duas idéias como destaca os estudos de Oliveira (1998, p. 44), ou seja, um Brasil habitado e em desenvolvimento e o outro inabitado e atrasado. Para a autora: “o habitante da cidade aparece como espaço desconhecido, habitado por índios, feras e seres indomáveis”. Isto denota, portanto, uma aproximação da ideia que se tinha do sertão com as terras amazônicas, que passavam a ser vistas também como uma região despovoada e inóspita.

A Amazônia, durante muito tempo foi vista como uma região de grandes vazios territoriais e demográficos, além de ser associada ao sertão nordestino, como evidencia as pesquisas de Amado e Ferreira (1998, p. 56), essa é a representação da Amazônia para o resto do Brasil nos primeiros anos após a década de 1930, e que norteará a proposta política varguista para a região.

Segundo as pesquisas de Moura e Moreira (2002), a população nas cidades urbanas da Amazônia deu um grande salto após a década de 1970, mas encontrou muitos problemas devido a inúmeras disparidades ocasionadas pelo processo de concentração fundiária e outros fatores como a mecanização intensiva na agropecuária que vem aumentando em ritmo acelerado desde a década de 1940.

Para os mesmos autores, o processo de urbanização ocorreu de forma acelerada e desordenada ocasionando então a degradação de áreas ambientais, principalmente com a ocupação de áreas de risco ou de preservação obrigatória, na ausência ou degradação de infraestruturas mínimas (saneamento, educação, saúde, segurança, transportes e outros) e na pressão sobre as finanças públicas, já precárias, traduzindo-se em insustentabilidade urbana.

As pesquisas de Dasmann (*apud* TOSTES, 2006) destacam que o processo de urbanização pode ocasionar a estabilidade de sistemas naturais, enquanto que os sistemas urbanos aparentemente têm tendências opostas, convertendo-os em frágeis e passíveis de ruptura. Parte dessa fragilidade é dada pelo não reconhecimento das comunidades urbanas como verdadeiros ecossistemas, deixando o planejamento e a viabilização da cidade carentes da visão sistêmica. Para o autor, as cidades no século XXI tendem a crescer e a ocupar o mesmo nicho comum global dentro da biosfera, de modo a utilizar os mesmos recursos, provocando uma intensa competição que origina pressões ambientais de dimensões cada vez mais fortes, comprometendo a qualidade de vida de seus moradores.

Segundo Tostes (2006, p. 25) a Amazônia é praticamente o último grande e rico espaço ainda não ocupado pelos padrões de densidade econômica e populacional existente no mundo capitalista. Este Estado guarda imensas riquezas naturais em seu solo e subsolo e reúne condições climáticas e geográficas que permitem seu acesso e exploração. Como o Estado e classes empresariais conscientizaram-se de que este espaço era ostensivamente rico, era preciso objetivar programas e projetos, traduzindo-se em mudanças e intensas migrações para a ocupação e conseqüente urbanização.

Segundo Junior e Tavares (2008) as cidades sempre tiveram importância no ordenamento territorial da região amazônica. Os primeiros núcleos urbanos surgiram ao longo dos rios; isso porque essas vias desempenhavam papel estratégico no processo de circulação de mercadorias, de pessoas e de ideias, inicialmente devido à exploração das “drogas do sertão”, e posteriormente, devido a outros fatores tais

como a agricultura comercial e a exploração da borracha. Cada uma dessas expressões econômicas fez surgir cidades ao longo dos rios.

Para o mesmo autor, com a integração da região ao restante do país, muitas transformações ocorreram na realidade regional e repercutiram de maneira decisiva na configuração das cidades amazônicas, mas nem todas se inseriram da mesma maneira nessa nova dinâmica. Em algumas delas, muitas vezes ligadas a lógicas socioeconômicas herdadas do passado e às vias fluviais, o rural e o urbano se confundem, mostrando a intensa articulação da cidade com uma temporalidade ainda não totalmente assimilada pelas novas atividades e modos de vida implantados mais recentemente.

Nesta perspectiva, as pesquisas de Lamas (2008, p. 112) evidenciam que a disciplina do urbanismo tem como objetivo dominar o território e os seus mecanismos de transformação: construir, adaptar ou conservar um espaço. Todavia, entre a ambição do arquiteto e a possibilidade real de controle da cidade, vai uma grande distância, regida pelo jogo de forças econômicas, sociais, administrativas e outras que interferem na cidade.

Ao se focar um projeto urbano desenvolvido na Amazônia, um ambiente onde se destaca a paisagem fluvial, é preciso atentar para questões que envolvam a sua orla. Um projeto que pode ser aproveitado amplamente na Amazônia é o Projeto Orla, desenvolvido pelo Ministério do Meio Ambiente tendo como objetivo buscar o ordenamento dos espaços litorâneos que estão sob o domínio da União, aproximando as políticas ambientais e patrimoniais, com ampla articulação entre as três esferas de governo e sociedade.

Os instrumentos e procedimentos técnicos do Projeto Orla (2002, p. 7), em especial aqueles resultantes do diagnóstico e implementação dos planos de intervenção, promovem o alcance de benefícios nos três níveis de gestão territorial:

- Atendendo aos propósitos de uma ação convergente do poder público, no sentido de valorizar o conceito do patrimônio coletivo da orla, revertendo à lógica da “privatização dos benefícios e socialização dos prejuízos”, dando um significado estratégico à formação da cidadania, pois envolve, entre outros, um dos espaços de maior significado simbólico para os brasileiros, as praias. A garantia de acesso às praias, como bem público, e, conseqüentemente, a manutenção da função social dessa faixa altamente valorizada do território nacional, necessita ser enriquecida

pela responsabilidade municipal na gestão, ampliando as possibilidades de solução de conflitos de uso e a reversão dos processos de degradação;

- Permitindo com que o uso adequado da orla potencialize esse ativo natural, como elemento para o desenvolvimento do turismo, para a manutenção de recursos estratégicos e para a implantação de infraestrutura de interesse para o crescimento econômico regional;
- Valorizando a paisagem, os atrativos turísticos e a proteção física, como elementos fundamentais para o convívio social da orla, propiciando a geração de pequenos negócios compatíveis com a conservação e utilização sustentável da biodiversidade local.

Para o Projeto Orla (2002, p. 9) os espaços litorâneos aparecem, na atualidade, dotados de uma importância estratégica ímpar. Envolvem aspectos econômicos, ecológicos e socioculturais que podem ser sintetizados em tópicos.

Segundo este projeto governamental, o patrimônio natural contido na zona costeira do Brasil pode ser qualificado como de grande valor ambiental, apresentando recursos altamente valiosos, tanto do ponto de vista ecológico quanto socioeconômico. Vale salientar que tal patrimônio encontra-se sob o risco de degradação iminente, diretamente proporcional à pressão da ocupação antrópica desordenada.

Além disso, conforme o Projeto Orla (2002, p. 11):

Para garantir a sustentação e a vitalidade destas três funções (econômica, ecológica e sociocultural) no espaço litorâneo, de forma simultânea, tornam-se necessárias ações de planejamento e gestão para a integração das mesmas, de modo a reduzir conflitos e eliminar antagonismos.

Neste planejamento voltado para a gestão, o turismo é a atividade econômica que tem se destacado no cenário internacional por apresentar os mais altos índices de crescimento nas últimas décadas e o litoral tem sido um dos principais destinos dos turistas contemporâneos. Os atrativos naturais (praias de águas límpidas, ambientes naturais preservados, recursos da pesca, beleza da paisagem, etc.) que propiciam uma grande diversidade de atividades de lazer e recreação, são fatores decisivos para esta escolha. Por sua vez, a prática do veraneio é um fenômeno

mundial que ocasiona em todo o globo o surgimento de áreas de segunda residência.

O Projeto Orla (2002, p. 12) acredita que há exemplos de efeitos do processo irregular de ocupação como,

[...] aumento do risco de degradação do ambiente; pressão de ocupação desordenada e falta de infra-estrutura; deficiência no saneamento: quadro crítico, lançamento de esgoto sem tratamento nas águas costeiras: 47,1 milhões m³/dia; dois terços das praias brasileiras diminuem em tamanho e largura, resultados de construções irregulares na orla e no mar; descaracterização de modos de vida tradicionais; redução dos recursos exploráveis.

Como focaliza o Projeto Orla, inúmeros problemas podem correr no processo de ocupação e urbanização na orla brasileira. Isto somente atesta, segundo Reis (1993) que na Amazônia, onde a orla fluvial é uma realidade em muitos locais, o processo de urbanização não obedece a qualquer consideração ambiental e se faz, muitas vezes, sem ser planejado.

Além disso, as áreas urbanizadas carecem de serviços para atendimento à população, a moradia está desprovida de qualquer sistema de infraestrutura, de saneamento e de equipamento urbano.

Certamente, esse problema não é próprio da Amazônia. A debilidade da questão ambiental na política pública deve ser relacionada com a falta de recursos, tanto humanos quanto financeiros. Essa situação impede o aproveitamento das ferramentas a fim de fazer do desenvolvimento urbano sustentável um desafio na elaboração das políticas públicas.

De acordo com Welter e Pires (*apud* CANEPA, 2007 p. 64):

Entende-se também que o desenvolvimento sustentável na Amazônia visa promover a harmonia entre os seres humanos e a natureza, e, para alcançá-lo, são necessários vários requisitos, como um sistema político que assegure efetiva participação dos cidadãos no processo decisório, além de um sistema econômico capaz de gerar excedentes, também um sistema social que possa resolver tensões causadas por um desenvolvimento não equilibrado, um sistema de produção que respeite a obrigação de preservar a base ecológica do desenvolvimento, mais um sistema tecnológico que vise novas soluções, um sistema internacional que estimule padrões sustentáveis de comércio e financiamento e, ainda, um sistema administrativo flexível capaz de corrigir-se.

Portanto, é possível crer que para haver um desenvolvimento sustentável na Amazônia é necessário o apoio das organizações políticas nacionais e

internacionais no intuito de assegurar que, governo e sociedade juntos possam tomar providencias de sustentabilidade ambiental.

Segundo Nader (2009) é preciso, mais do que nunca, promover os urbanistas a uma categoria multidisciplinar de estudiosos do ambiente urbano e suas inter-relações funcionais, naturais e culturais, visando uma sustentabilidade certamente mais permanente do que a mera análise de desempenho energético dos edifícios que hoje é promovida pelos arquitetos que já se dedicam a essa causa.

Outro desafio associável é destacado por Fernandes (2007, p. 170) onde este menciona que,

[...] uma política para a sustentabilidade urbana, está associado ao princípio da reutilização, ou seja, à necessidade de encontrar os mecanismos, os agentes e as ações capazes de dinamizar a continuidade da cidade, sem sobressaltos, sem alterações drásticas, mas antes por processos lentos e cuidadosos associados à capacidade de encontrar no dia-a-dia uma vocação para os diversos elementos e espaços que a compõem, mantendo-os, cuidando- os, transportando-se o que se entenda por essencial da sua forma, da sua imagem, da sua vocação, do seu caráter, da sua diversidade interna e da sua unidade.

Sendo assim, a ideia de sustentabilidade pode estar associada a mecanismos de reciclagem onde não seja necessário buscar novos produtos, mas aproveitar os que já estão no ambiente, evitando assim que a natureza seja agredida. Um exemplo disto são as oficinas e instituições de reciclagem do lixo onde inúmeros materiais (plásticos, vidros, metais, papel) que seriam jogados na natureza poluindo-a, estão sendo reaproveitados no comércio.

3 EVOLUÇÃO HISTÓRICA E URBANA DA CIDADE DE MACAPÁ

A evolução histórica de Macapá tem sido um dos grandes enfoques preocupantes discutidos na academia com o propósito de se buscar novos elementos que venham subsidiar projetos urbanísticos para a cidade. Não é possível haver um olhar científico para o presente de uma realidade urbana sem que se tenham conhecimentos de suas transformações no decorrer do tempo.

Assim sendo, uma releitura da historiografia local se torna viável perante este estudo que tem como foco a urbanização num dos perímetros mais relevantes desta capital, da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá.

Nesta perspectiva, o presente capítulo destaca os aspectos históricos do perímetro estudado, dando especial importância ao recorte temporal de 1950 a 2010, sem deixar de evidenciar aspectos importantes anteriores a esta etapa temporal, bem como os Planos diretores construídos por empresas particulares e pela Prefeitura de Macapá.

Para tanto é preciso investigar, refletir, comparar as informações que se propõe filtrar através das leituras e pesquisas em diversas fontes documentais que retratam sobre a história dos nossos antepassados.

Segundo Tostes (2011a) ocorreram várias tentativas de planejamento urbano em décadas anteriores. O Amapá experimentou planos diretores que foram solicitados por distintos governos do Território Federal do Amapá. Os Planos Grumbilf (1960), Plano de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro (1973) e HJ Cole (1977), foram bons exemplos desta iniciativa.

Os planos tinham ampla visão sobre ao desenvolvimento urbano de áreas estratégicas para Macapá e Santana, o que não foi delineado como algo prioritário. Nos últimos anos, optou por trocar o planejamento por uma espécie de “arranjo” urbano com consequências danosas para o desenvolvimento urbano.

Todos estes planos de desenvolvimento urbano, são planos bem elaborados, mas pouco utilizados por gestores do Território Federal do Amapá e posteriormente pelos governos estaduais eleitos. Segundo as pesquisas de Tostes (2011a), os planos de desenvolvimento urbano resultaram em encaminhamentos equivocados que foram esquecidos a partir da transformação do Amapá em Estado. A falta de controle e a ausência de integração de políticas urbanas regionais tornaram as cidades núcleos urbanos extremamente frágeis.

De acordo com o mesmo autor, pensar o espaço urbano como exclusivamente resultado de um Plano Diretor pode ser um equívoco. O plano abre um leque de opções e possibilidades de construir o espaço, porém nem tudo que está determinado por ele vem ser refletido neste espaço. Esta produção e construção espacial são um mosaico de interesses, cuja expressão física se faz através das obras arquitetônicas, infraestruturas concebidas e desenhos que se forma para estruturar a vida humana.

Ao iniciar o processo de urbanização, o município de Macapá, conforme as pesquisas do Plano da Fundação João Pinheiro (1973 p. 44):

Em 1738, após as escaramuças mais sérias com os franceses de Caiena, o Governador da Província do Grão Pará, João de Abreu Castelo Branco, localizou um destacamento militar na falésia onde atualmente se encontra a velha Fortaleza de São José de Macapá. Este destacamento e os que o renderam, periodicamente, garantiam a colonização da região de Macapá, a partir de 1751, sendo então Governador do Grão Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. (Plano da Fundação João Pinheiro, 1973, p. 44)

Segundo este Plano, a colonização que ocorreu em Macapá fez parte da política de ocupação da Amazônia, adotada pela Metrópole e comandada por Diogo de Mendonça Corte Real, que dirigia os negócios ultramarinos. Essa política preconizava a fortificação da fronteira, precaução contra a ambição dos franceses e o estabelecimento de povoações que seriam os elementos capazes de garantir a vida organizada e permanente que faltava e sem a qual não realizaria em definitivo, o velho programa de ali fixar a soberania luso-brasileira.

Em 1751, Mendonça Furtado trouxe dos Açores os primeiros colonos para a ocupação do povoado de Macapá. Porém, durante alguns anos, a colonização passou por algumas barreiras devido as diferentes condições ecológicas entre as ilhas dos Açores e a cidade de Macapá, dificultando a adaptação do homem ao novo meio por ele habitado.

O antigo povoado da Vila de São José de Macapá foi fundado no dia 4 de fevereiro de 1758. A igreja matriz de São José de Macapá, o monumento mais antigo da cidade, foi inaugurada três anos depois. De acordo com o Plano Urbano proposto pela Fundação João Pinheiro (1973) destaca-se no histórico sobre a Fortaleza que o povoado da cidade de Macapá desenvolveu-se em terreno de topografia favorável, ou seja, num terraço, situado na margem esquerda do Braço Norte do Rio Amazonas, cortado pelo talvegue do Igarapé da Doca, que deságua a

jusante da falésia em que se acha a Fortaleza.

A gênese do povoamento da Cidade de Macapá, então Território, iniciou-se com a ocupação, como já foi colocado, no entorno da Fortaleza de São José de Macapá e da Igreja de São José, com a formação de uma pequena Vila que com o passar dos anos e com o crescimento populacional, devido à chegada de mão de obra que iria trabalhar na linha férrea Santana/Serra do Navio e nas repartições públicas que foram criadas, a malha urbana da cidade cresceu consideravelmente.

Para Tostes (2006, p. 38) é importante salientar que a Fortaleza foi a referencia fundamental para a projeção da cidade de Macapá, pois a partir do centro geométrico desta fortificação, expandiu-se para o eixo norte e sul da cidade o processo de crescimento e desenvolvimento da cidade. Foram inúmeros projetos elaborados para a Fortaleza em um período de 30 anos.

Após a criação do Território Federal do Amapá, em 1943, houve maior concentração populacional no município de Macapá por moradores atraídos pelas melhores condições de vida que pareciam decorrer da presença do Governo Federal na área. Segundo o Plano da Fundação João Pinheiro (1973, p. 47),

[...] outro fator de atração populacional para a capital foi a implantação da Indústria e Comércio de Mineração (ICOMI) e a locação de um Porto em Santana, na década de 50, criados para a exportação do manganês da Serra do Navio, que chegava ao Porto através de uma linha férrea Santana/Serra do Navio que também gerou crescimento populacional intenso em virtude da possibilidade de novos empregos, que substituísem as precárias condições impostas pelas atividades agrícolas e extrativistas incipientes, e que até então, constituíam o único meio de vida da região.

Com a criação do Território Federal do Amapá, tutelado pelo Governo Federal, como Área de Segurança Nacional (sob o controle direto dos Ministérios da Marinha e do Interior), Ricci (2002) evidencia que o Estado sofre uma efervescência populacional nos anos que se seguiram à sua criação. Em decorrência disto, ocorre o aumento de números de casas de forma desordenada sem que haja um planejamento imobiliário por parte do governo.

Segundo o Plano Diretor de 1990, criado pela Prefeitura de Macapá a expansão ocorrida até 1945, embora pequena, obedeceu ao sentido da malha ortogonal inicial. Neste período surgiu ao Sul o Bairro do Forte, e de 1945 a 1953 verificou-se uma pequena expansão do Bairro Central até o limite da Rua Eliezer Levy. Também na década de 1950, a cidade de Macapá ganhou uma nova expansão no sentido sul da cidade, com o aparecimento do Bairro do Trem, parte do

Bairro Beiril e uma invasão na área do Igarapé do Elesbão (atual Santa Inês).

O primeiro Plano Diretor desenvolvido para o Amapá foi o Grumbilf, em 1959, a Companhia de eletricidade do Amapá (CEA) contratou a empresa Grumbilf Brasil para promover um plano técnico, que visava conter o crescimento rápido e desordenado da cidade de Macapá, disciplinando a evolução da cidade e regulamentando as edificações. O plano desta empresa surgiu com intuito de suprir as necessidades emergenciais a exemplo do fornecimento de água e energia elétrica além do tratamento de esgoto e melhores condições de moradia.

Nas décadas de 1950 e 1960, a Política Desenvolvimentista do Governo Federal propiciou a implantação de grandes projetos econômicos, ao mesmo tempo em que mobilizou a população de outras regiões para ocupar os chamados "vazios demográficos amazônicos". Essa política teve relativo efeito nas demografias regional e local, gerando uma ocupação progressiva de terras devolutas e fomentando o surgimento de novos núcleos populacionais.

No período de 1953 a 1961 Macapá sofreu uma expansão apreciável, surgindo ao sul o Bairro do Trem e parte do Beiril, além do aglomerado de palafitas no Igarapé do Elesbão, a oeste o crescimento do restante do Bairro central. O crescimento continuou segundo a malha ortogonal, sem maiores problemas. Esta situação se agravou quando este crescimento atingiu os braços de lagos e ressacas, que foram sendo ocupados desordenadamente, aterrados indevidamente aumentando cada vez mais o problema de saneamento da cidade.

De acordo com Tostes (2011d) na década de 1970, apoiado pelo Governo do Território do Amapá, a Prefeitura de Macapá contratou consultorias para realizar inúmeros trabalhos e estudos visando gerar para Macapá alternativas de crescimento e desenvolvimento urbano, neste período havia uma integração expressiva entre governo e prefeitura, pois era o governador que nomeava o prefeito.

Conforme o Plano Diretor da Grumbilf (1959) o Governo Federal do Território do Amapá juntamente com a Secretaria adjunta do município do interior viabilizam a contratação da Fundação João Pinheiro em 1973 para a elaboração do Plano de desenvolvimento Urbano de Macapá PDU-FJP. Esse "novo" plano ainda possui características marcantes do plano Grumbilf. Em linhas gerais, o PDU-FJP visa desenvolver o município de Macapá principalmente no que se refere ao planejamento estrutural da cidade. Este plano foi criado para ordenar a cidade

através de medidas nos setores de zoneamento urbano, sistema viário, seleção de áreas para expansão urbana e recreação e lazer. Assim esse plano é considerado uma importante peça técnica para época.

Segundo o Plano Diretor de 1990, é possível se constatar que no período de 1973 a 1979 o ritmo de crescimento se manteve regular. Nessa etapa as duas maiores áreas de ocupação desordenada: baixada do Perpétuo Socorro conhecida também como “baixada do Igarapé das Mulheres” e “baixada do Elesbão”, tiveram seus ocupantes removidos para uma área situada a Leste do Quartel General do 3º Batalhão Especial de Fronteira (BEF). Foi então que nesta área militar surgiu o Bairro “Nova Esperança”.

Assim sendo, diversos trabalhos técnicos foram produzidos nas áreas de planejamento, pavimentação urbana, habitação, paisagismo, arborização, projetos de urbanização de áreas centrais da cidade de Macapá e do Distrito de Fazendinha. Nesta época, havia algo que nos dias atuais é bastante carente, a realização de pesquisas técnicas com a finalidade de subsidiar os trabalhos de urbanização e organização da estrutura urbana da capital.

O plano de desenvolvimento H.J. Cole & Associados (1976-1979) tinha como principal finalidade fazer prognóstico quanto às potencialidades do Território Federal do Amapá apesar de que o próprio PDU admitia que seria complicado fazer previsões quando ao desenvolvimento econômico do Amapá, uma vez que as maiores empresas como a Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI), a Brumasa Madeiras S.A. e a Jari celulose S.A. se voltaram para o mercado externo, logo, o mercado interno era pouco expressivo. Outra aposta do PDU-H.J. Cole era investimentos no setor de turismo o que teria suposto consumidores que poderiam impulsionar o comércio.

Mediante o Plano Diretor de 1990, por volta de 1982, outra área, esta, situada a norte do Quartel 3º BEF, entre a Rodovia Duque de Caxias, ressaca Sá Comprido e a área pertencente ao Ministério da Aeronáutica, foi loteada para fins de alienação surgindo assim, o Bairro da “Alvorada”. Paralelamente a criação destas áreas previamente urbanizadas, iniciou-se um processo de ocupação desordenada em uma área situada ao Norte da cidade, mais precisamente às margens da Rodovia BR-156, por famílias de baixa renda. Tal ocupação foi detectada a tempo de ainda ser possível à abertura de ruas, definição de quadras e lotes, surgindo assim o Bairro “São Lazaro”.

Conforme o Plano da Fundação João Pinheiro, enquanto a malha reticulada expandia-se nas duas áreas planas e altas às margens do Igarapé da Doca, não surgiram problemas maiores de implantação, porém, com o prolongamento retilíneo das ruas e avenidas, a expansão alcançou os braços de depressões alagáveis que envolvem a cidade (as áreas de ressaca). Isto gerou várias desvantagens como a dificuldade de implantação das ruas e avenidas em áreas alagadiças, carentes de aterro e drenagens, o incentivo à ocupação dessas áreas por loteamentos ou mesmo a sua ocupação desordenada pela população de baixa renda. Tais desvantagens ocorreram nos bairros Santa Inês e Araxá, presentes na área de estudo.

Segundo o mesmo Plano, a partir desse crescimento algumas áreas da orla foram ocupadas de forma irregular e ilegal, sem o mínimo de planejamento ou de infraestrutura adequadas para abrigar residências e seus residentes. Algumas dessas áreas de invasão estão locadas no perímetro de estudo, que são os Bairros Santa Inês, com o aglomerado do Mucajá, e o Araxá. Como consequência da ocupação por invasão, essas áreas apresentam, ainda na atualidade, uma grande deficiência no que diz respeito à infraestrutura e apoio as suas potencialidades (lazer, turismo, economia, cultura), um equívoco, pois se tratam de áreas inseridas na orla da cidade e que deveriam ter maior atenção voltada a elas.

De acordo com Junior e Tavares (2008), a cidade de Macapá não se difere das demais cidades amazônicas, pois seu núcleo surgiu ao longo do Rio Amazonas, com posição estratégica na circulação de mercadorias, como o pescado, hortaliças e grão de café vindos das ilhas do Amapá e do Pará, próximas da Capital, e de comunidades ribeirinhas. Além do embarque e desembarque das pessoas que aqui chegavam ou daqui saíam. Toda essa expressividade econômica na área de orla de Macapá levou ao seu crescimento e desenvolvimento.

Conforme os mesmos autores, com a integração da região ao restante do país, muitas transformações ocorreram na realidade regional e repercutiram de maneira decisiva na configuração das cidades amazônicas, mas nem todas se inseriram da mesma maneira nessa nova dinâmica. Em algumas delas, muitas vezes ligadas a lógicas socioeconômicas herdadas do passado e às vias fluviais, o rural e o urbano se confundem, mostrando a intensa articulação da cidade com uma temporalidade ainda não totalmente assimilada pelas novas atividades e modos de vida implantados mais recentemente.

No processo de crescimento da cidade, Macapá passou por um período onde o rural e o urbano se confundiram, pois os costumes ribeirinhos não se desagregavam da sociedade, e conseqüentemente nem da economia e cultura do lugar, apesar de haver crescimento, desenvolvimento e as mudanças que acompanhavam todo esse processo. Essa peculiaridade da sociedade influenciou na caracterização e configuração dos espaços no decorrer da orla e de seu entorno, que se modificaram com o transcorrer dos anos.

Em geral os Planos Diretores no Amapá surgem da necessidade de ordenar o crescimento urbano. Nesse sentido, tais documentos visavam melhorar a qualidade de vida da população através de políticas voltada para a infraestrutura urbana, habitação, educação, saúde e lazer, sem falar nas questões ambientais e da vinculação desses planos com a política. Mas o que fica patente é que muito do que foi estabelecido nas diretrizes dos planos não foram postos em prática. Segundo o Plano Diretor de 1990:

É inegável que a história do desenvolvimento do Estado do Amapá e da cidade de Macapá está diretamente ligada a experiência com Planos Diretores. No entanto tal envolvimento mostra a história do que poderia ser feito, do quanto poderia ter se desenvolvido, e não do que de fato aconteceu, assim pode-se dizer que muito do que se previa nos Planos não foi posto em prática.

Para este mesmo Plano, há quase duas décadas não foi dispensado o tratamento correto às mudanças ocorridas no quadro institucional e na esfera da cidade. Muitos projetos sequer foram iniciados e a maior parte dos indicadores projetados para o período da vigência do mencionado Plano não acompanhou a evolução real e as tendências de crescimento da cidade.

Tais equívocos são explicáveis principalmente pela absoluta ausência da população local nas discussões das propostas, portanto, o desconhecimento do Plano, tudo muito próprio e de acordo com um período histórico do País, onde, por força da militarização do Estado, a sociedade civil, seus institutos e organizações, jamais foram ouvidos. Eliminadas as liberdades políticas, num Brasil sem voto, o planejamento era uma autentica ficção.

Segundo o Plano Diretor de 1990, apesar de constituir potencial de grande importância para o desenvolvimento socioeconômico do Estado, o turismo é subaproveitado. Os serviços existentes deixavam muito a desejar, assim como os que existem até os dias atuais. A rede hoteleira não consegue atender à clientela, o

transporte, o comércio e as agências de viagens existentes não correspondem às demandas crescentes destas prestações de serviços. Os mesmos problemas e deficiências encontrados na década de 1990 em Macapá estão presentes até hoje na cidade.

A população do município de Macapá teve um crescimento populacional “acelerado”, se comparado à taxa de crescimento da população brasileira. Sendo o homem um produto das transformações socioeconômicas vários fatores justificaram ao longo das décadas esse crescimento.

Na década de 90, segundo o Plano Diretor 1990, observaram-se em Macapá movimentos crescentes de pessoas ou organizações que buscaram influenciar, aberta ou secretamente, decisões do poder público, especialmente do poder legislativo em favor de determinados interesses privados que visavam a regularização urbanística da orla e Macapá. O argumento mais utilizado na defesa do crescimento vertical foi o crescimento horizontal que implicou em grandes gastos para extensão da rede de infraestrutura urbana (água, energia, iluminação, esgoto, etc.), fato que, segundo os defensores desta tese, não ocorreria com a verticalização da cidade.

Para este mesmo Plano, era evidente que, para que Macapá pudesse verticalizar-se deveriam existir grandes investimentos ampliando as redes de infraestrutura existentes, principalmente na questão referente à qualidade do atendimento. Porém, apesar da verticalização ser fato presente na atualidade de Macapá, não houve nem crescimento em extensão nem em capacidade de infraestrutura na cidade. Os mesmos problemas existentes na década de 90 ainda são os mesmos enfrentados pela cidade, pois todos os serviços existentes estão deficientes.

De acordo com o Plano Diretor de 1990, no início da década de 80, houve um crescimento populacional em torno de 8% ao ano, este fato não foi acompanhado pela estruturação da cidade. Os custos para manter a malha da forma inicial seriam altos e o crescimento físico se deu segundo os vetores naturais das ressacas, com uma via principal no eixo da península, e acompanhando os eixos das rodovias. No traçado urbano de Macapá existe a predominância de Avenidas, no sentido Leste/Oeste (com aproximadamente 24m de largura), e ruas, no sentido Norte/Sul (com 20m de largura).

As mesmas vias de maior fluxo na década de 90 são as de maior fluxo atual

com o acréscimo de algumas outras que foram criadas recentemente, ou que ganharam maior viabilidade na mobilidade da cidade em determinados trechos e por diferentes razões. Algumas delas são: Av. Fab, Rua Leopoldo Machado, Rua Candido Mendes, Av. Padre Julio Maria Lombaerd, Rua São José, Rua Jovino Dinoá, Rua Claudomiro de Moraes, Rua General Rondon, Rua Hildemar Maia, Rua Tiradentes e Av. Feliciano Coelho, além de outras como a Rua Beira Rio, Av. (antiga) Nações Unidas, Rua Eliezer Levi, Rua Professor Tostes.

3.1 PLANO GRUMBILF DO BRASIL

A empresa Grumbilf do Brasil foi contratada pela Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA), no ano de 1959, para fazer um estudo e a proposição de um plano da capital do Estado, Macapá, e seus distritos, com o objetivo de obter informações sobre o crescimento e evolução urbana da cidade para planejar a instalação da rede elétrica, de água e esgoto da mesma. Outro motivo para a necessidade de um plano diretor realizado pela Grumbilf do Brasil foi à construção da Usina Hidroelétrica Coaracy Nunes, pois a sua construção acarretou no aumento significativo da população e na expansão urbana de Macapá, devido à chegada de pessoas que serviriam de mão de obra para a usina.

Muitas propostas da empresa Grumbilf do Brasil estavam projetadas para a década de 60 e com a previsão de vários fatores que poderiam influenciar no crescimento urbano da cidade, entre eles a instalação da empresa Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI), o Porto de Santana, a construção da hidroelétrica e a própria expansão da rede elétrica de Macapá. A execução do plano urbanístico ocorreu principalmente pelo crescimento desordenado e rápido da cidade de Macapá com concessões precipitadas de áreas e lotes sem a base de um plano diretor. Segundo Tostes (2006, p. 67)

O traçado urbano, com avenidas e ruas largas e com praças amplas, permitia soluções urbanísticas sem desapropriações ou demolições onerosas. O desejo do governo era conservar as construções existentes, programando a urbanização para uma população estimada de 100.000 habitantes, a ser atingida, conforme previsões criteriosas, dentro de mais ou menos 30 anos, ou seja, até o final da década de 1980.

Porém as expectativas da Grumbilf não foram alcançadas, conforme o mesmo autor, a população teve crescimento além do previsto, e outros fatores influenciaram

muito nesse processo, principalmente a distribuição populacional. A população se concentrava mais no Bairro Central de Macapá, nos arredores da Igreja e Fortaleza de São José de Macapá e do mercado Central, no Bairro Trem e nas proximidades dos igarapés. A evolução e o crescimento da cidade deveriam se processar naturalmente de acordo com as condições topográficas e os costumes dos seus habitantes.

A cidade de Macapá foi projetada com arruamentos, praças e lotes bem dimensionados. Os arruamentos estavam orientados nos sentidos Norte/Sul e Leste/Oeste, acompanhando a margem do rio Amazonas. Por isso não houve problemas para propor a expansão urbana da cidade, somente no que diz respeito à presença de áreas de ressaca próximas a locais residenciais consolidados.

O Plano Grumbilf do Brasil se preocupou em relação às áreas de lazer como a praia do Araxá, pois com custo baixo poderia haver um projeto de revitalização para um local com tantos atrativos naturais. Até a atualidade a praia do Araxá possui grandes potencialidades turísticas, de lazer e de esporte aquático, apesar dos problemas de erosão e de ocupação clandestina e desordenada que essa área sofreu nas últimas décadas.

Além da preocupação com áreas de lazer, o plano da empresa Grumbilf previa a valorização de pontos turísticos de Macapá, tais como o monumento do Marco Zero do Equador, porém a Fortaleza de São José de Macapá e o trapiche Eliezer Levy não foram citados.

A empresa Grumbilf do Brasil adotou algumas diretrizes para serem utilizadas no plano urbanístico de Macapá, entre elas estão: à conservação do traçado das vias já existentes na cidade; o aproveitamento da topografia peninsular da cidade e sua beleza paisagística para a criação de uma série de bairros novos cada um com sua vida própria; a introdução de ruas intermediárias no centro comercial.

Todas essas diretrizes tiveram como foco o trecho entre a Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá e suas imediações como configura a figura 3. A partir delas houve um crescimento urbano nas áreas próximas à orla da cidade, porém não seguiram com rigidez as diretrizes propostas pelo plano causando uma série de problemas. Com exemplo destes entraves, a ocupação desordenada no Bairro Santa Inês e Araxá e a descaracterização do entorno do Mercado Central. Outra preocupação que o plano teve foi com o lazer dos cidadãos de Macapá, as praças, a arborização, os locais de esporte e recreação.

Figura 3 – Desenho urbano de Macapá no período do Plano Grumbilf do Brasil



O plano previu ainda a mudança na locação do estaleiro que havia na cidade, mudando-o para o Bairro do Elezbão, atual Santa Inês, assim foram criadas as duas rampas com o mesmo nome do bairro onde se localizam. Apesar do meio de transporte aquático ter sua importância para Macapá, especialmente por ser banhada pelo rio Amazonas e possuir um tráfego intenso, a Grumbilf considerou que a via de comunicação mais importante para Macapá era por via aérea. Por outro lado, a população tinha e ainda têm conhecimento de que a área da orla, em especial as rampas do Bairro Santa Inês, por ser o local de atracação de barcos é imprescindível para o transporte de mercadorias provindas do interior do Território e das ilhas vizinhas do Estado do Pará.

O plano da empresa Grumbilf tinha por finalidade orientar a expansão da cidade. Porém, ele poderia se sujeitar a alterações, onde a evolução futura da cidade em desacordo com as previsões justificasse as alterações. Mas, o que houve foi à falta de impulso por parte da administração pública em idealizar as proposições propostas pelo plano, causando a expansão sem ordenamento e crescimento da infraestrutura de Macapá, principalmente nos novos bairros que se configuraram na cidade, tais como o Santa Inês e o Araxá.

3.2 PLANO DA FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO

O plano urbanístico proposto pelo Centro de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro foi executado no período de março a novembro de 1973, sob a superintendência do sociólogo e técnico em Administração, Teodoro Alves Lamounier. Mediante as pesquisas de Tostes (2006), o plano visava fornecer diretrizes técnicas para intervenções da administração na cidade de Macapá. Para isso foi realizado um levantamento geral dos elementos componentes da estrutura urbana de Macapá no ano de 1973, além de estudos sobre o passado, com o objetivo de compreender a dinâmica da evolução urbana de Macapá.

A figura 4 evidencia o mapa urbano de Macapá no período em que foi criado o Plano da Fundação João Pinheiro.

Figura 4 – Desenho urbano de Macapá no período do Plano da Fundação João Pinheiro



Fonte: Tostes (2006).

Ao se comparar a figura 4 com a figura 3, é possível verificar que a área focada pelo Plano da João Pinheiro supera a área do Plano da Grumbilf do Brasil. Isso demonstra que houve uma preocupação maior da Fundação João Pinheiro em urbanizar uma área além dos limites próximos a orla do Amazonas.

Segundo Tostes (2006), o plano da João Pinheiro tinha por objetivo central o desenvolvimento urbanístico de Macapá através da estimulação da política de ocupação urbana e o zoneamento com base na predominância do uso do solo. Além disso, visava também à permissão de provisão e reservas de áreas para expansão urbana, assegurar a provisão dos custos de implantação da infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos, em benefício da coletividade; fornecer amplas diretrizes técnicas para intervenções da administração municipal.

Outro aspecto importante considerado no plano proposto pela Fundação João Pinheiro foi à seleção de áreas para a expansão urbana, verificada as áreas propícias a implantação de núcleos habitacionais, levando em consideração a disponibilidade das mesmas, recaindo a preocupação sobre os setores que se apresentavam as seguintes condições, segundo Tostes (2006, p. 95):

- Topografia relativamente plana;
- Distância razoável a área urbanizada e com adequado acesso;
- Facilidade para extensão de infraestrutura;
- Obediência do zoneamento proposto para a cidade, servindo apenas os setores indicados para a ocupação residencial ou expansão urbana.

Na sequência destas recomendações, alguns bairros foram selecionados para a expansão da cidade, entre eles o Elesbão, atual Bairro Santa Inês. Interessante, que, os bairros selecionados, já haviam sido utilizados na implantação de conjuntos habitacionais. Segundo o mesmo autor, outra observação é que os obstáculos para a expansão físico-espacial de Macapá são o Rio Amazonas, as ressacas e igarapés, que fazem da cidade uma ilha, que se torna mais tolhida em sua expansão pela presença de áreas institucionais, que bloqueiam as únicas possibilidades que restariam de ocupação contínua. Assim, para o plano da Fundação João Pinheiro a expansão ou crescimento urbano de Macapá somente seria possível através da criação de vias indutoras de ocupação de novas áreas institucionais.

Segundo o Plano em referência, a cidade de Macapá, a partir de 1974, teve o seu crescimento urbano orientado pelo Plano de Desenvolvimento Urbano, e ao final dos anos 80 vivenciava situação complexa, no que se referia ao processo de expansão da malha urbanizada, face aos condicionantes de ordem físico-territorial, econômico-social e político institucional.

O plano da Fundação João Pinheiro fez uma estimativa de vida de cinco (5) a dez (10) anos), que deveriam ser aferidas constantemente e reavaliadas, em seu

conjunto, em prazo não superior a cinco anos ou quando se introduzisse uma variável ponderável que alterasse as projeções do desenvolvimento urbano. A proposta do plano foi pensada com um modelo de desenvolvimento urbano fácil de adaptar às futuras necessidades e mudanças urbanas, pois se entendia as estruturas urbanas como forma e conteúdo indissociáveis.

Este plano realizou os estudos preliminares, diagnósticos, proposições, programas, projetos tendo como base a legislação urbana da cidade de Macapá. Dentro dos estudos realizados, o plano caracterizou as áreas existentes na cidade no ano de 1973. As áreas inseridas no trecho de estudo foram caracterizadas como mostra o quadro 7:

Quadro 7 - Características dos bairros inseridos na área de estudo de acordo com o Plano da Fundação João Pinheiro

Bairro	Características
Central	<p>A estrutura urbana do bairro possui todas as vias definidas em traçado reticulado com quadras retangulares, medindo em média, 70 x 200m;</p> <p>O uso predominante é o residencial, porém, lá se concentra a quase totalidade dos estabelecimentos comerciais que se situam entre as ruas São José e o Rio Amazonas e as avenidas Henrique Galúcio e Coriolano Jucá;</p> <p>Praticamente toda a área dispõe de água, energia elétrica, telefone, coleta de lixo domiciliar, limpeza pública e arborização. Suas ruas são na quase totalidade, asfaltadas e com iluminação pública. Todas as linhas de transporte coletivo têm percurso na área e apenas dela é servida por rede de esgoto sanitário;</p> <p>Suas edificações são, de modo geral, de padrão médio, porém, no Bairro Central é que se encontram as melhores edificações;</p> <p>A densidade demográfica dessa área é baixa em decorrência a existência do comércio, prédios públicos, praças e áreas livres destinadas a recreação.</p>
Trem	<p>A malha urbana apresenta-se como continuação da área do Bairro Central, mas com quadras de largura superior, variando de 100 a 120 metros;</p> <p>O seu uso predominante é o residencial, com uma grande quantidade de estabelecimentos comerciais de atendimento local, dispersos em toda área;</p> <p>O bairro era bem servido de água, energia elétrica e parcialmente atendido pela coleta de lixo domiciliar, não havia serviço de limpeza pública. A arborização das vias era espessa e não contava com praticamente nenhuma praça e iluminação pública. Algumas vias eram asfaltadas e parcialmente atendidas pelo transporte coletivo;</p> <p>O padrão das edificações, de um modo geral, se apresentava entre médio e baixo;</p> <p>O Trem era o bairro mais populoso, com densidade demográfica próxima de 100 hab/ha.</p>
Beiril	<p>Apesar da identidade com a malha urbana da cidade, as vias não eram bem definidas e em vários casos interceptadas pelas rissacas que as envolvem;</p> <p>O uso predominante é residencial com alguns estabelecimentos comerciais de atendimento local, também disperso;</p> <p>Praticamente não há atendimento por qualquer dos serviços públicos considerados básicos e nem possui equipamentos urbanos;</p> <p>O padrão das edificações se apresenta predominantemente baixo, com alguma ocorrência de padrão médio;</p> <p>A densidade demográfica dessa área é de aproximadamente superior a 60</p>

	habitantes por hectare.
Elesbão (Santa Inês)	Foi classificada como área subnormal devido as suas condições de salubridade e vida urbana em geral; Esta área fica situada em terreno inundável às margens do rio Amazonas, apresentava grande número de edificações em palafitas, não sendo, portanto, providas de serviços e equipamentos urbanos.

Fonte: Plano da Fundação João Pinheiro (1973)

De acordo com as características dos bairros inseridos na área de estudo através do Plano da Fundação João Pinheiro (quadro 7), é possível verificar que no período da construção do Plano da Fundação João Pinheiro, os bairros do trecho estudado se configuravam de modo predominante residenciais. Além disso, possuíam problemas urbanísticos como a falta de serviços públicos e inundações. Construídos, em torno da orla do Amazonas, região que primeiramente foi procurado pela população devido ao constante comércio via fluvial e construção do Forte da cidade.

A partir de um diagnóstico realizado para a cidade de Macapá na década de 70, a Fundação João Pinheiro exprimia o prognóstico de que a cidade pressionada por esses limites, do rio e das áreas de ressaca, não suportaria sua população além do prazo de dez anos. Assim, o desenvolvimento urbano de Macapá só seria possível através de criação de vias indutoras de ocupação de novas áreas, transpondo as ressacas e igarapés e contornando a área do aeroporto. Resta ainda à possibilidade do desenvolvimento ao longo da estrada Macapá/Fazendinha/Santana, que tem amplas possibilidades de urbanização.

De acordo com Tostes (2006, p. 104) é interessante verificar que na década de 70 os estudos da própria Fundação João Pinheiro para o Amapá “previam a ocupação de áreas periféricas, levando-se em conta as vertentes naturais e os limites da cidade de Macapá”. A proposta em questão deixou de considerar a possibilidade de ocorrência de altos índices migratórios como, por exemplo, os ocorridos pela criação da área de livre comércio no início dos anos de 1990 e pelos ciclos relacionados aos períodos eleitorais.

3.3 PLANO H. J. COLE + ASSOCIADOS

A proposta de H. J. Cole + Associados foi um trabalho amplo a respeito das potencialidades do Território Federal do Amapá. De acordo com as pesquisas de Tostes (2006, p. 105) este plano urbanístico foi realizado,

junto a um planejamento turístico e arquitetônico, no período entre os anos de 1976 e 1979. Um dos fatores importantes no prognóstico da empresa seria a incrementação das atividades turísticas, trazendo para a economia um mercado consumidor de alto poder aquisitivo. De fato o potencial turístico do Amapá é imenso, mas pouco foi feito no desenvolvimento deste setor neste espaço de quase 30 anos.

Segundo o mesmo autor, a observação quanto à diversão, os restaurantes, as áreas de lazer, os transportes, etc., ainda não atendiam perfeitamente à população no período de criação do Plano. Conforme o Plano da H. J. Cole a vida comunitária era pobre em relacionamento, possuíam poucas oportunidades para a expressão de solidariedade entre os habitantes da cidade, os clubes eram poucos. Quanto às classes privilegiadas existiam poucos balneários, embora recuperados e preparados, ainda eram frequentados de modo escasso, os grupos de jovens organizados, eram pequenos e agiam esporadicamente.

De acordo com o Plano, o governo planejou e executou vários projetos para melhorar a vida social: recuperação da Praia de Araxá e Fazendinha, remodelação da rede hoteleira, preparação do “Marco Zero” como local de lazer, recuperação do Forte, projeto do “Parque do Laguinho”, concessão de local para implantação de clubes, melhoria de transportes urbanos, remanejamento de populações de áreas alagadas e, assim por diante, no intuito de oferece uma melhor qualidade de vida aos habitantes da capital.

Figura 5 – Desenho urbano de Macapá no período do Plano da H. J. Cole



Legenda

■ H. J. Cole + Associados

Fonte: Tostes (2006).

Ao se comparar a figura 5 com os outros planos já destacados neste estudo é possível se constatar que o Plano Diretor da H. Cole abrangiu uma área maior que os planos anteriores. Isso denota uma ação crescente em termos de área/perímetro focado pelos Planos municipais e institucionais.

Conforme o Plano da H. J. Cole, destacado na figura 5 algumas áreas foram mais valorizadas, tais como o entorno da Fortaleza, as Praias de Fazendinha, do Araxá, Vacaria (atual Santa Inês) e Elesbão, as áreas circundantes das ressacas, o Parque do laguinho e Lagoa dos Índios

Para H. J. Cole alguns problemas ainda são acarreados pela monotonia na paisagem urbana causada pela quase totalidade de ruas retas em largura uniformes e comprimento indefinido, e existência de redes de infraestrutura em faixas pavimentadas, ocasionando necessidade de quebra do pavimento para obras.

O plano da H. J. Cole e associados previa uma possível tendência de conurbação entre os dois grandes núcleos do Estado, Macapá e Santana, que ocorreria devido sua expansão e evolução urbana, espalhando-se a cidade ao longo do rio Amazonas, em terra boa situada entre as águas do rio e a ressaca. Como a faixa beira rio possui expressivo potencial turístico, toda sua ocupação, particularmente na faixa situada entre a Rua Leopoldo Machado e a Rodovia com o Rio Amazonas, deveria ser objeto de cuidados urbanísticos especiais.

3.4 PLANO DIRETOR DE MACAPÁ DE 1990

O Plano Diretor de 1990 foi realizado pela Empresa Municipal de Desenvolvimento e Urbanização de Macapá (EMDESUR) através da formação de uma equipe multidisciplinar responsável pela sua elaboração. A equipe foi formada por técnicos locais com o objetivo de garantir a contribuição de profissionais com visão abrangente e concreta da cidade, além da dupla condição de técnico e morador, a sensibilidade e o entendimento para os fatos sociais que emergem dos anseios e das carências da população.

A composição de uma equipe com técnicos da região é uma forma de contestação, pois a região Amazônica sempre foi vítima de teorias e soluções extemporâneas a sua realidade material e humana. Sua configuração territorial é evidenciada na figura 6.

Figura 6 – Desenho urbano de Macapá no período do Plano Diretor de 1990



Fonte: Tostes (2006).

Novamente é possível perceber o aumento da área abrangida ao comparar a figura 5 com os outros Planos evidenciados neste estudo. No caso do Plano Diretor de 1990 verifica-se a existência e o crescimento de outros bairros na cidade de Macapá e o crescimento na ocupação do trecho da orla em estudo, porém sem a ocupação na área que atualmente se localiza o bairro Araxá.

O Plano Diretor para o Município de Macapá de 1990 foi considerado mais que um documento técnico, possuía dimensão política de oferecer à população e às administrações municipais (atual e futura) os instrumentos que garantissem entre elas uma participação democrática nas mudanças inevitáveis que viessem a ocorrer no Município. O planejamento deveria contemplar tradições, cultura, hábitos e costumes, enfim, de que modo o homem se relaciona com os espaços urbanos, na busca do equilíbrio entre os elementos físico e social.

Conforme o Plano Diretor de Macapá de 1990, os aspectos que evidenciaram a necessidade de elaboração de sua criação são os seguintes:

A mudança no contexto Político Nacional:

- Da ditadura às eleições diretas para Presidente;
- Amapá – de Território Federal a Estado, com a eleição do primeiro Governador e da perda gradual, mas definitiva dos incentivos da União;
- O desmembramento do Município de Santana, que levou junto à possibilidade de desenvolvimento de um polo industrial;
- O tempo de implantação dos Planos anteriores – uma vez que no planejamento, os critérios de otimização devem ter um caráter social e mudam com o tempo;
- A determinação da Constituição Federal, art. 182 parágrafo 1º, de elaboração obrigatória de Plano Diretor para qualquer cidade com mais de 20.000 habitantes.

Ainda neste mesmo Plano são descritos outros motivos que possibilitaram a sua criação como: o crescimento demográfico, a expansão da cidade, o inchaço da malha urbana, a crescente necessidade da melhoria e expansão dos serviços de infraestrutura, visando à elevação da qualidade de vida da população. Além da necessidade de participação popular prezando o regime democrático inserido nos documentos legais do Estado e da Federação.

Portanto, o Plano Diretor de Macapá foi construído tendo como base as premissas indicadas onde o estabelecimento de diretrizes e a definição de ações para efetivar uma política de desenvolvimento territorial para Macapá. Foi fundamentado sobre a situação real no município, sua base legal, seus problemas reais e tendo a população como sujeitos participantes de todo o processo.

Durante a elaboração deste Plano, que foi realizado por técnicos locais, o turismo da cidade, apesar de constituir potencial de grande importância para o desenvolvimento social, econômico, e mesmo turístico de Macapá, não possuía a devida atenção e investimentos, era um setor subaproveitado. Assim como em 1990, o turismo atual continua sem a devida importância que lhe deve ser dado, mesmo com as campanhas e os incentivos ao turismo local que não surtem efeitos significativos devido à falta de projetos e divulgação turística consistente.

O Plano anterior ao de 1990 (H. J. Cole) não dispensou o tratamento correto às mudanças no quadro institucional e na esfera da cidade, muitos projetos sequer foram iniciados e a maior parte dos indicadores projetados para o período de vigência do mencionado plano não acompanhou a evolução real e as tendências de crescimento de Macapá. Conforme o Plano Diretor em questão,

[...] tais equívocos são explicáveis principalmente pela absoluta ausência da população local nas discussões das propostas, portanto, o desconhecimento do Plano, tudo muito próprio e de acordo com um período histórico do País, onde, por força da militarização do Estado, a sociedade civil, seus institutos e organizações, jamais foram ouvidos. Eliminadas as liberdades políticas, num Brasil sem voto o planejamento era uma autentica ficção.

Assim sendo, é possível crer, segundo o Plano analisado, que, apesar da teoria enfatizada no Plano estimular a participação popular, seguindo parâmetros democráticos, na prática, isto não ocorreu. Tal situação configurou-se como um entrave para que o respectivo Plano tivesse bons resultados. Por outro lado, ficou claro que sem uma política de divulgação das ações municipais, dificilmente a

população iria participar.

3.5 PLANO DIRETOR DE MACAPÁ DE 2004

A aprovação no ano de 2001 do Estatuto da Cidade reforçou a necessidade da elaboração dos planos diretores, desta feita, não mais com características técnicas, e sim, com participação de todos os setores sociais.

De acordo com os estudos de Tostes (2006, p.107): “Apesar de Macapá possuir experiência com vários planos diretores, sempre houve uma série de entraves que dificultavam o processo de implementação por parte do poder público.”

Assim sendo, observa-se perante o comentário do pesquisador que a implantação de Planos diretores em Macapá sempre encontrou entraves quanto a sua concretização empírica, o que leva a crer que, não basta haver planejamentos voltados para a urbanização do município sem que estes sejam realmente efetivados na prática.

Em 04 de fevereiro de 2004, como parte das comemorações dos duzentos e quarenta e seis (246) anos de fundação da cidade de Macapá, o Plano Diretor de 2004, destacado na figura 6, foi apresentado à sociedade pela Lei complementar nº 026/2004, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Município de Macapá.

Ao analisar a figura 7 é possível verificar que o Plano Diretor de Macapá, (seguindo o padrão dos outros planos) teve seu perímetro aumentado mediante a comparação com os outros planos. A ilustração demonstra que neste Plano, todos os Bairros do município foram abrangidos.

No momento da realização deste Plano Diretor a ocupação da orla de Macapá, no trecho da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá, está totalmente consolidada, inclusive as áreas de ressaca e parte da margem do rio Amazonas que foi ocupada no perímetro do bairro Araxá causando erosão e problemas na estrutura urbana do local.

Figura 7 – Desenho urbano de Macapá do período do Plano Diretor de Macapá 2004



Fonte: Tostes (2006).

Mediante este Plano, houve uma grande mobilização da população no dia festivo, facilitando assim a divulgação do documento onde se procurou expor a importância da participação da comunidade, cuja concepção extrapolou o âmbito administrativo, tornando-se de domínio público, ante o grande interesse social em discutir a realidade municipal e contribuir para a definição dos meios que passam a interferir na estruturação urbana do município.

O fracasso dos planos anteriores, onde não houve a participação da sociedade no processo de criação dos respectivos documentos, as orientações contidas no Plano de 2004 confirmam a base de um processo de planejamento permanente de gestão urbana e ambiental do município, que tem na participação popular um dos principais componentes para a consolidação do objetivo maior da política de desenvolvimento urbano, que é ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Segundo o Plano Diretor de 2004,

Demos os passos iniciais em busca desse objetivo, a partir do momento em que agregamos ao planejamento preexistente no âmbito municipal as diretrizes gerais de longo prazo para o desenvolvimento do Município, considerados os aspectos econômicos, sociais e urbanos, além de definirmos os instrumentos complementares que devem fundamentar as iniciativas governamentais em seus diferentes níveis, visando garantir a coerência e a continuidade das ações que venham atender as aspirações da comunidade e que funcionem também como referenciais do controle social sobre a atuação do poder público na materialização dos anseios comunitários.

De acordo com este Plano, este se configura como um instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana do Município de Macapá. Suas diretrizes e regras fundamentais para a ordenação territorial e para que a propriedade urbana cumpra sua função social. No que condiz a sua base legal, foi após a aprovação do Estatuto da Cidade pela Lei nº 10.257 de 10/07/2001 que se abriu a perspectiva para o Poder Executivo Municipal atuar de forma indutora no desenvolvimento urbano, aplicando novos instrumentos de política urbana. Neste sentido, o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual devem incorporar as diretrizes e prioridades definidas pelo Plano Diretor.

O Plano Diretor tem por meta trabalhar a questão do desenvolvimento sustentável de Macapá. Para isto, irá buscar a valorização das potencialidades culturais, econômicas e sociais do município, bem como a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes.

O desenvolvimento urbano focado no Plano Diretor destaca a melhoria da infraestrutura da cidade por meio de estratégias onde a sustentabilidade e o acesso universal aos serviços públicos para toda a sua população irão desafiar as autoridades para que o Plano seja uma realidade prática e não apenas documental.

Assim sendo, através de instrumentos como órgãos colegiados de política urbana, busca-se neste Plano a realização de debates, audiências e consultas públicas na apreciação de projetos de lei, planos, programas e projetos de desenvolvimento territorial. Foi a partir de debates, que iniciaram no ano de 2010, que houve discussões sobre a revisão do Plano Diretor de 2004 com o intuito de readequá-lo e readaptá-lo às transformações e necessidades que surgiram no desenho urbano da cidade de Macapá.

Finalmente, o Plano Diretor de 2004 traça as linhas básicas para a implementação de um sistema de informações sobre o Município de Macapá que deverá se consolidar em uma base permanente de dados para o planejamento, para o aperfeiçoamento das políticas tributárias, para a integração das ações municipais e para os cidadãos em geral.

4 PROPOSTA URBANÍSTICA E ARQUITETÔNICA

A noção moderna de projeto está mais do que nunca no cerne do urbanismo. Mas o projeto não é somente um desígnio acompanhado de um desenho, segundo Ascher (2010, p. 83),

é também um instrumento cuja elaboração, expressão, desenvolvimento e execução revelam as potencialidades e as limitações que são impostas pela sociedade, pelos atores envolvidos, pelos lugares, circunstâncias e acontecimentos. O projeto é simultaneamente uma ferramenta de análise e negociação.

Portanto, a construção de um Projeto deve incentivar a criação de propostas de melhoria do objeto focado, tendo também a finalidade de desarticular os interesses particulares rumando para o coletivo, adotando assim, um projeto construído para comunidade na busca pela satisfação de suas necessidades.

Tendo como base os estudos de Ascher (2010), este capítulo tem por objetivo apresentar um projeto arquitetônico e urbanístico para o trecho da orla de Macapá que compreende a Fortaleza de São José e o Araxá evidenciando seus potenciais turísticos, sociais e econômicos. Tal projeto também se baseará nas limitações sociais e espaciais do trecho, de forma que haja uma harmonização e integração entre os pontos turísticos principais que se localizam na orla e sua imediação.

A proposta urbanística para o trecho da Orla de Macapá compreende a Fortaleza de São José de Macapá, o Mercado Central, a edificação do Batalhão da Polícia Militar de Macapá, Complexo do Araxá e a Rua Beira Rio com seus quiosques, bares e restaurantes, parte dos bairros de sua imediação. Tais monumentos e localidades (corredor turístico) irão contemplar um passeio turístico que incluirá também o monumento Marco Zero do Equador que será integrado ao circuito pela Avenida Equatorial que faz parte da área de estudo.

Já a proposta arquitetônica foi direcionada para a edificação do Mercado Central de Macapá e seu entorno imediato com a retirada de camelôs, vendedores ambulantes e do anexo do Mercado que foi construído após anos de sua existência, o qual não faz parte do projeto original.

O remanejamento desses comerciantes para a edificação do Shopping Popular que está sendo construído na antiga feira do peixe na Rua São José, via que passa na fachada oeste do mercado, não causará problemas de vínculos e identidade de lugar aos vendedores do entorno do Mercado Central.

4.1 CORREDOR TURÍSTICO

A área a qual se propõe o Corredor Turístico possui potencial econômico, social, de lazer, entretenimento e turístico para a cidade de Macapá. O circuito terá início em frente ao Mercado Central, onde estará localizado o Centro de Atendimento Turístico e o Box com a venda de passagens de ônibus e de barco para o passeio no circuito terrestre e aquático (pelo rio Amazonas) que percorrerá a Fortaleza de São José de Macapá e o Parque do Forte e as Rampas do bairro Santa Inês. Tais locais servirão de ponto de embarque e desembarque do passeio fluvial. Além de área de lazer e contemplação do rio Amazonas, o passeio terrestre continuará pelos quiosques e restaurantes da orla através da Rua Beira Rio e seguirá até o Complexo do Araxá indo em direção ao monumento Marco Zero do Equador através da Av. Equatorial. Na volta do monumento Marco Zero, o circuito passará em frente ao Batalhão da Polícia Militar de Macapá e será finalizada com a volta para o Mercado Central pela Rua Beira Rio.

O circuito foi pensado para contemplar os pontos turísticos localizados na orla no trecho da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá e sua imediação devido a diversos fatores, entre eles a importância histórica para Macapá, e até mesmo para o estado do Amapá por se tratar de lugares que proporcionam a identidade da população amapaense com seu Estado.

O Mercado Central será o ponto inicial do circuito turístico devido sua importância histórica, social e turística. Ele foi criado na década de 50 para suprir a ausência de açougues e frigoríficos em Macapá, tornou-se área de convivência e integração dos cidadãos macapaenses.

A Fortaleza de São José de Macapá, segundo ponto do circuito, além de sua imponência, importância histórica, militar e turística, é patrimônio histórico e cultural tombado pelo IPHAN (Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). É o monumento que melhor identifica o Estado do Amapá e a capital Macapá. No início dos anos 2000 a Fortaleza passou por um processo de restauração e revitalização de sua área de entorno com a criação do Parque do Forte. Após esse processo os macapaenses passaram a frequentar assiduamente o entorno da Fortaleza a procura de lazer, esporte e contemplação ao monumento e ao rio Amazonas.

O Píer Santa Inês é o próximo local a ser visitado do circuito, foi construído para substituir uma parte do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias

que ocorria no Trapiche Eliezer Levi. Seu fluxo de pessoas e embarcações aumenta no período de festividades que ocorrem nas ilhas do Pará e do Amapá. Atualmente um dos Píers esta passando por um processo de urbanização voltado para o turismo e contemplação ao rio Amazonas e a orla de Macapá. No circuito o turista terá a opção de realizar ou não o passeio fluvial pelo Rio Amazonas com vista para a orla da cidade que terá o píer como ponto de partida e chegada.

O quarto ponto de parada do circuito será o Complexo do Araxá, o qual foi construído na década de 90 com verba da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), onde o turista poderá usufruir de bares, restaurantes, áreas de prática de esportes, lazer e contemplação ao rio e a orla. Durante o percurso terrestre entre o Píer Santa Inês e o Complexo do Araxá o turista poderá perceber a Rua Beira Rio reformulada para atender ao fluxo de pessoas praticantes de caminhadas e corridas na calçada da orla, iluminação, pavimentação e arborização adequada para mesma.

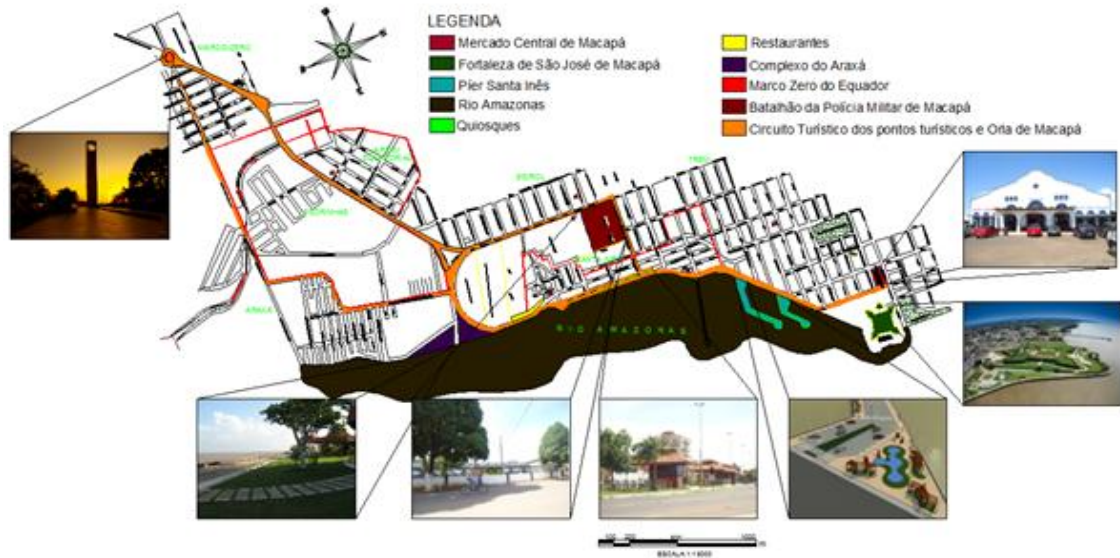
A parada seguinte será no Monumento Marco Zero do Equador. É um dos pontos turísticos mais interessantes da capital, pois Macapá é a única capital do Brasil cortada pela linha do equador. Segundo Júnior (2011) antigamente a linha imaginária do equador era representada por uma linha de concreto com aproximadamente vinte (20) metros de comprimento. Hoje, além da linha imaginária, o Marco Zero apresenta uma estrutura moderna, preparada para receber turistas. Dispõe de amplos salões para exposições da cultura amapaense. Completando o cenário, o terraço possui um relógio de sol, que contribui para despertar ainda mais o fascínio dos visitantes por este magnífico lugar.

O monumento Marco Zero, apesar de não fazer parte da área de estudo, foi incluso no corredor e circuito turístico por se tratar de um ponto turístico importante para a história e cultura do Amapá e de sua capital. Este monumento, além da proximidade com o rio Amazonas através da Av. Equatorial, que será a via de ligação entre o Complexo do Araxá e o Marco Zero, passará por um processo de urbanização e pavimentação adequada.

O ultimo local a ser visitado será a edificação do Batalhão da Policia Militar de Macapá, edificação esta que foi projetada pelo arquiteto modernista Villa Nova Artigas, e catalogada entre as principais obras do arquiteto. Em seguida o circuito seguirá pela Av. Pedro Lazarino em direção à orla pela Rua Beira Rio e voltará para o Mercado Central, que assim como ponto de partida será o ponto de chegada do

passeio pelo Corredor Turístico da Orla de Macapá e suas imediações.

Figura 8 – Pontos turísticos do corredor turístico



Fonte: A autora (2011).

Assim sendo, na figura 8 é possível visualizar os locais que serão visitados no Corredor Turístico (pela via fluvial ou terrestre) que terá início no Mercado Central e terminará no Batalhão da Polícia Militar de Macapá.

4.2 PROPOSTA ARQUITETÔNICA: MERCADO CENTRAL DE MACAPÁ

Fundado no dia 13 de setembro de 1953 pelo primeiro governador do então Território Federal, o Mercado foi projetado para ser a central de abastecimento de Macapá. Até então a cidade não tinha nenhum local, onde regularmente seus moradores pudessem adquirir alimentos. Não havia açougues, supermercados ou frigoríficos. O local escolhido foi o antigo campo de futebol dos operários nas redondezas da Fortaleza de São José de Macapá.

Construído durante o governo Janary Nunes, o Mercado Central passou a atender a população na comercialização de carne bovina, suína, verduras e legumes. Ele já foi ponto também de concentração de dezenas famílias que religiosamente iam às compras em busca de peixe, especiarias e de tradicional farinha de mandioca. Até o início da década de 1960, o único acesso era feito através de palafitas da Rua Cândido Mendes. Tornara-se comum as pessoas se dirigirem ao mercado durante as madrugadas para aguardarem o início das vendas,

que ocorriam a partir das cinco horas da manhã.

Com a pecuária regional ainda engatinhando, havia racionamento. Cada família só podia adquirir, no máximo, dois quilos de carne. O crescimento da população levou o governo a adquirir carne bovina em Goiás, que era transportada nos aviões da empresa Loide Aéreo, em uma viagem semanal. Incentivada pelo governo do Território, nossa pecuária cresceu e no início da década de 1970 o abastecimento de carne foi normalizado.

Com a transformação do Amapá em Estado começaram a surgir outros pontos de venda nos bairros da capital. Necessidades crescentes levaram a iniciativa privada a expandir a comercialização de carne além de outros produtos essenciais à manutenção da população. Diante desse avanço natural do setor privado, o Mercado Central perdeu sua finalidade.

Tratando-se de edificação histórica que mantém a estrutura inicial, urge a necessidade do seu aproveitamento, de preferência, como centro de atração turística, a exemplo do que vem acontecendo em outros estados. Fala-se que a prefeitura planeja transformar o velho mercado em centro de convenção. A idéia começa a ser rejeitada pela população e, mais ainda, pelos segmentos de preservação histórico-cultural.

Figura 9 - Mercado Central de Macapá



Fonte: Acervo da autora, (2011).

A figura 9 retrata o Mercado Central de Macapá como ele hoje se configura,

ou seja, com sua fachada pintada, servindo de local para comerciantes antigos como o Bar Du Pedro, farmácia e de outros ramos alimentícios. Além de possuir uma ampla área de estacionamento externo.

O aproveitamento do velho Mercado Central urge num momento em que o turismo começa a alavancar no Estado, fato este que vem sendo acompanhado com otimismo por todos os segmentos da sociedade. Portanto, nada melhor do que a criação de um projeto disposto a contribuir com essa importante atividade geradora de emprego e renda.

O Mercado Central de Macapá é um dos poucos equipamentos públicos da década de 50 que ainda não passou por revitalização. A proposta de revitalização por parte do poder público municipal sugeriu um centro de convenções, gerando com tal parecer conflitos com a comunidade de comerciantes alojados tanto no seu entorno, bem como os que possuem empreendimentos no próprio Mercado Central, pois ambos têm interesses divergentes do objeto principal da revitalização, pois muitos pioneiros pretendem o seu tombamento histórico.

Porém, o atual estudo aborda de forma eficiente a proposta de revitalização que contemple os diversos interesses sem perder as características históricas e de identidade que o Mercado tem perante a população de Macapá. Além de resgatar sua importância econômica e turística para o desenvolvimento da cidade. Como patrimônio histórico, enfatiza Terra (2011):

Em frente à fortaleza de São José de Macapá continua até hoje o velho mercado central, mas quanta coisa mudou em sua volta. Naquele tempo, havia muitas carroças estacionadas em frente à fortaleza. Elas faziam frete de tudo quanto chegava de canoa ao lado da fortaleza. Nesse tempo, poucos carros existiam. Tanto que os poucos donos de carro de propulsão motora se destacavam como o Seu Calhambeque que era dono do mais chique carro de Praça de Macapá.

Ao lado do Mercado Central, estacionava o Bossa Nova, único ônibus a circular na cidade. As pessoas tomavam assento e logo depois da partida, um tilintar de moedas batidas na mão do cobrador anunciava que a passagem deveria ser paga. Isso era feito pelo próprio filho do seu Walter que era o dono do Bossa Nova. Ainda funcionam a barbearia e o Bar do Pedro que são pontos de grande referência daqueles tempos idos, mas que estão gravados indelévels na memória.

Portanto, valorizar os usos e a relevância desse patrimônio edificado para a cidade, sua importância como fator de desenvolvimento cultural e de incremento do turismo seria de grande valia para o avanço cultural da cidade. A valorização do Mercado Central como ponto turístico seria a maneira mais pertinente de preservar e

valorizar a história da cidade, tornando este local um atrativo para os turistas que visitam a cidade, vindo deste modo, o turismo cultural, a contribuir com o desenvolvimento do turismo local.

Outro aspecto positivo desta proposta arquitetônica diz respeito ao fácil acesso a população aos comerciantes do Mercado Central que por sua vez estarão atendendo na edificação do futuro Shopping Popular, que terá sua localização bem próxima ao Mercado, ou seja, na via que passa na fachada oeste do mesmo.

Tendo por base as pesquisas Tostes (2006), foi pensado para o entorno do Mercado Central um estacionamento para os seus visitantes, uma área de carga e descarga para o abastecimento de produtos da área interna e uma área de embarque e desembarque para os passageiros do passeio de ônibus pelo corredor turístico no circuito criado. Além de urbanização e paisagismo proposto como forma de integrar o espaço ao Parque do Forte e de promover maior convivência entre seus visitantes.

De acordo com o mesmo autor, no Plano Diretor do município de Macapá, o Mercado Central foi catalogado como um patrimônio cultural e arquitetônico para a cidade, o Art. 58 deste Plano diz “integram o patrimônio cultural e paisagístico de Macapá, os bens imóveis de valor histórico ou cultural – o Mercado Municipal”.

4.3 POTENCIALIDADES DA ÁREA DE ESTUDO

A área de estudo da orla no trecho da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá é detentora de um expressivo potencial turístico. Sua vocação turística se dá pela presença de vários pontos turísticos localizados na área e suas proximidades. O turismo de Macapá é muito mais amplo, porém sua concentração de atrativos ocorre na área da orla da cidade que ocorre devido à proximidade do Mercado Central, da Fortaleza de São José de Macapá, o Parque do Forte, as rampas do bairro Santa Inês, a Beira Rio, o Complexo do Araxá, os bares e restaurantes, o Batalhão da Polícia Militar e o Monumento Marco Zero do Equador.

A localização da Fortaleza de São José de Macapá foi pensada em um ponto estratégico, pela sua finalidade de proteção militar, e como o grande centro da cidade e influencia de seu desenho urbano. A Fortaleza é o monumento localizado em Macapá de maior importância cultural, histórica e turística. A sua criação, construção, finalidade, localização em frente ao rio Amazonas, beleza arquitetônica

e imponência contribuem para a Fortaleza ser um dos locais mais visitados do Estado do Amapá.

Outro fator singular para o potencial turístico da Orla de Macapá é por ser banhada pelo rio Amazonas. Esse fator foi determinante para a ocupação da cidade, pois este Rio integra várias ilhas do estado do Pará e do próprio estado do Amapá com a cidade de Macapá, o que contribuiu para a formação de uma população ribeirinha na área de orla da cidade devido as circunstâncias similares às moradias ribeirinhas que nela foi encontrada. O Rio Amazonas é um grande atrativo para Macapá, pois os turistas se surpreendem com sua extensão (ele atravessa a região amazônica) e biodiversidade.

O Mercado Central de Macapá localiza-se em frente a Fortaleza de São José de Macapá, na área próxima ao núcleo urbano da cidade que teve início com a construção da Igreja de São José de Macapá e com o forte de mesmo nome. A proximidade entre as três edificações citadas contribuiu, e contribui até a atualidade, para a convivência, relação social e econômica, tradição e costumes dos cidadãos macapaenses. A área central junto à orla de Macapá criou na população uma identidade com as atividades sociais e econômicas que nelas ocorrem. Há uma expressão utilizada pelos antigos moradores da cidade ao se referirem ao centro e orla da cidade, “estou indo para a beira”.

Apesar do Trapiche Eliezer Levi não fazer parte da área de estudo, é um atrativo ponto turístico de Macapá, está localizado próximo a Fortaleza de São José de Macapá e, em seus primórdios, foi o local de embarque e desembarque das pessoas que aqui chegavam ou daqui saíam. Foi a partir de sua desativação que surgiram as rampas do bairro Santa Inês que passou a executar parte de sua atividade de embarque e desembarque para cidades vizinhas, pois a outra parte ficou com o Porto de Santana que opera com trechos de grande e pequena distância.

O Batalhão da Polícia Militar de Macapá é uma edificação de grande prestígio arquitetônico para a cidade, pois seu projeto é do arquiteto Villa Nova Artigas. Este importante ponto turístico, possui características modernistas e permanece com seu traçado original. Sua localização encontra-se no bairro Beiril e no limite da área de estudo que compreende uma pequena parte do bairro.

A área de estudo do trecho que compreende a Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá e os bairros da imediação possuem vocação para atividades

econômicas no setor hoteleiro, comercial, alimentício, turístico e cultural. Essa área da cidade integra o lazer com esporte através do “futelama” que ocorre na baixa da maré do rio Amazonas. Ela também faz parte do cotidiano dos macapaenses devido a sua importância cultural, turística, econômica, histórica, no lazer e esporte da cidade. O trecho da Fortaleza ao Araxá é uma área de grande relevância para o setor turístico e econômico do Estado do Amapá e sua capital, porém seu potencial ainda merece ser mais explorado pelo poder público.

Baseando-se nas potencialidades e características da área de estudo e na qualificação do Neo urbanismo e os Planos Urbanísticos desde a década de 50 a 2010, o presente trabalho visa à aplicação de dispositivos que elaborem discutam, negociem e evoluam os planos, tornando o projeto um instrumento de conhecimento e de negociação, que dá lugar às controvérsias e que permite meios de considerar as externalidades e exigências do desenvolvimento sustentável. Segundo Ascher (2010, p. 87):

O projeto urbanístico precisa ser flexível, negociado e possuir sintonia com as dinâmicas da sociedade, por isso a sua concepção e realização resultam da intervenção de uma multiplicidade de atores com lógicas diferenciadas e combinadas entre si. A partir da separação do desenho urbano e das ideologias urbanísticas e político-culturais, se dá lugar a escolhas formais e estéticas que enriquecem a urbanidade do lugar.

Portanto, o projeto urbanístico pode trazer o resgate da identidade local e do tratamento mais cuidadoso dos espaços públicos. Além disso, o reconhecimento da forma urbana, suas especificidades sem se restringir apenas às características funcionais podem acarretar resultados para o desenvolvimento urbanístico da cidade.

4.4 MEMORIAL DESCRITIVO DO PROJETO

A edificação do Mercado Central tem como característica arquitetônica o estilo Eclético, ou seja, o ecletismo, que denota a combinação de diferentes estilos históricos em uma única obra sem com isso produzir novo estilo. Tal método baseia-se na convicção de que a beleza ou a perfeição pode ser alcançada mediante a seleção e combinação das melhores qualidades das obras dos grandes mestres.

O Mercado possui dois elementos arquitetônicos característicos de estilos diferentes que são: o Átrio, um pátio central (edifício público), que dá acesso à outra de maior importância, e o Frontão, que é um conjunto arquitetônico de forma

triangular que decora normalmente o topo da fachada principal de um edifício, sendo constituído por duas partes essenciais: a cimalha (base) e as empenas (dois lados que fecham o triângulo).

Devido a sua característica arquitetônica, importância histórica e cultural, onde foi catalogada pelo Plano Diretor de Macapá como um patrimônio cultural e arquitetônico para a cidade, e principalmente pela sua beleza imponente. O Mercado Central não sofrerá modificações em suas fachadas e terá na sua edificação apenas uma adequação na área interna para disponibilizar novos usos e atividades para a sociedade macapaense.

A área total do Mercado Central na parte interna é de 1.508,963 m², sendo que 1.078,223 m² no pavimento térreo e 430,74 m² no pavimento superior (mezanino). A área total externa do Mercado é de 6.727,334 m².

O Mercado Central de Macapá terá os seguintes ambientes no pavimento térreo: um bar/restaurantes, dois restaurantes, um Box de venda do passeio fluvial, uma plataforma para deficiente físico, uma sala para o Centro de Atendimento ao Turista, uma loja de souvenir, um banheiro masculino e outro feminino, uma caixa de escada de serviço e outra escada de acesso ao mesanino. No pavimento superior, o mesanino, terá os seguintes ambientes: um banheiro para deficiente físico, um salão de mesas, um banheiro feminino e outro masculino, um palco, um camarim com banheiro, a caixa de escada e a casa de máquinas. Na área externa haverá estacionamento, área de lazer e contemplação com paisagismo e urbanizada.

A área externa será pavimentada por três tipos diferentes de pisos. O estacionamento será pavimentado por blocos entertravados de concreto e grama batatais, a área de lazer será pavimentada por piso antiderrapante com absorção de 92% da água pluvial, a área com entrada e saída de ônibus e carros pra passeio será pavimentada em pedra paralelepípedo. Além de meio-fio, guias e sarjetas em concreto pré-moldado.

Serão disponibilizadas no estacionamento 38 vagas de carro e 14 vagas para bicicletas. As vagas serão descobertas, porém terão a sombra de árvores como o Oiti e o Ipê amarelo. Haverá área de circulação de carros nas laterais e na frente do Mercado Central.

O piso do pavimento térreo permanecerá com pavimentação de granilite, exceto nos banheiros e nas cozinhas do restaurante, que terão as paredes

revestidas de material cerâmico PEI 2 ou superior até o teto, e o piso de revestimento cerâmico PEI 4 ou superior.

A escada de acesso principal ao mesanino será de estrutura metálica e piso com chapa antiderrapante. A escada de serviço será de alvenaria com revestimento de granilite, tendo no início de cada degrau adesivo antiderrapante.

O piso do mesanino será de granilite, assim como o piso do palco. O camarim será revestido de material cerâmico de PEI 4 ou superior, e assim como os banheiros do térreo, os banheiros do mesanino e os vestiários terão as paredes revestidas de material cerâmico PEI 2 ou superior até o teto, e o piso de revestimento cerâmico PEI 4 ou superior. Todas as paredes internas serão calfinadas, com retoques de massa corrida e pintura látex, exceto as que serão revestidas por cerâmica.

A pintura das fachadas do Mercado receberão pintura em látex sob massa corrida. As janelas das fachadas laterais permanecerão e receberão pintura. As portas externas serão trocadas por esquadrias em vidro, e as portas internas serão em vidro temperado.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É importante enfatizar que o perímetro estudado neste trabalho sempre foi uma referência para a paisagem da cidade de Macapá principalmente pelos vínculos que se formaram ao longo de décadas, neste trecho se consolidou a formação da cidade devido ao caráter ordenador do espaço urbano e da dinâmica social.

Os Planos de urbanização feitos que incluem o perímetro estudado, foram imprescindíveis. Pensar a cidade em relação a sua história, o processo de ocupação do espaço, a configuração da malha urbana e a imponência da orla “majestosa” banhada pelo rio Amazonas, todos estes aspectos decisivos para definir as características de Macapá enquanto cidade.

Ao levantar alguns dados históricos sobre o perímetro estudado, observou-se a carência de documentos oficiais, relatórios e projetos sobre o início do período de urbanização em Macapá. Tal conclusão atestou que a população macapaense ainda se recente da elaboração de estudos e pesquisas e a organização de sua história urbana com a abrangência e importância que de fato possui para a configuração da sociedade amapaense.

Em relação ao perímetro focado neste trabalho, não se pode deixar de evidenciar a construção da Fortaleza de São José de Macapá e a construção da estrada férrea que liga Santana a Serra do Navio como obras de grande relevância para o início da colonização e ocupação do trecho estudado.

Ao analisar as teorias sobre o processo de urbanização no município e, principalmente no perímetro focado, ressalta-se que por não ter havido a regularização imediata da transferência das terras por parte da União para o Amapá, tal situação impediu o governo local de implementar políticas públicas voltadas para a urbanização da cidade. Até a criação do Território do Amapá, em 1943, não havia concentração populacional relevante em Macapá.

Ao ponderar os estudos científicos que evidenciam o planejamento urbano sustentável e o planejamento da paisagem urbana no Brasil, identifica-se deficiência ou ausência destes em várias cidades, entre elas a capital do Amapá, Macapá, que apesar de ter vários planos urbanísticos desde o final da década de 50 até os anos 2000 sofre com os problemas urbanos.

Ainda existem importantes questões na discussão da sustentabilidade urbana que precisam ser respondidas para que seja possível melhor entendê-la como, por

exemplo: como é possível incorporar a dinâmica social de uso e produção do espaço em estratégias integradas que promovam a conservação da Amazônia e o bem-estar de sua população?

O que ficou evidente foi que o processo de urbanização em Macapá, que além de desordenado, abrangeu-se por meio de degradação ambiental gerada pelo aumento populacional. Como consequência, várias áreas de riscos foram ocupadas, enquanto que obras importantes voltadas para o saneamento, educação, transporte, saúde, entre outras não foram realizadas. Ou seja, o resultado disso traduziu-se em insustentabilidade urbana.

Os Planos urbanísticos propostos para Macapá foram pouco aplicados por diversos fatores, entre eles os entraves políticos, falta de interesse por parte dos gestores públicos em executar as propostas, a falta de conhecimento da população em relação aos planos para fiscalizar as soluções propostas a serem executadas na cidade, o reduzido número de profissionais qualificados (no período de 1950 a 1980) para acompanhar a proposta e execução dos planos e as dificuldades por parte dos órgãos públicos competentes pela fiscalização urbana da cidade.

A hipótese definida foi confirmada ao analisar os Planos urbanísticos estudados no período de 1950 a 2010, onde ocorreram avanços, por outro lado, por terem sido construídos em diferentes momentos políticos do município, foram fragmentados. Não houve a participação popular e por não terem suas propostas executadas pelo poder público, estes avanços ainda são considerados escassos perante aos inúmeros problemas de urbanização que o perímetro urbano deste estudo apresenta.

Tais entraves abrangem desde a criação de projetos envolvendo melhorias na pavimentação, iluminação, qualificação do campo hoteleiro e alimentício, além de melhorias no incentivo ao turismo no local. Todos esses fatores agregados influenciam na economia da cidade e, principalmente, na área de estudo, onde o desenvolvimento econômico encontra barreiras, como as já citadas, e não possui o incentivo suficiente para o possível crescimento que é capaz de ter.

Muito se discute que os especialistas só levantam problemas, e não apontam soluções pertinentes para a melhoria das cidades, parte corresponde à verdade. Macapá não é exceção em relação aos múltiplos problemas urbanos ambientais enfrentados por outras cidades similares, porém, deve ser dito o seguinte: as alternativas para a melhoria da cidade não foram tomadas pelos gestores públicos

em tempo hábil, entre as diversas ações que não foram adiante está justamente o Cadastro Técnico Multifinalitário; a implementação do Plano Diretor Municipal; os Planos Setoriais; adequação da legislação a paisagem da cidade; a integração entre os mecanismos instrumentais de gestão como Plano Plurianual vinculado com o Plano Diretor. Somados a todos estes fatores estão os aspectos relacionados à modernização da máquina administrativa e investimentos na formação e qualificação de mão de obra. (TOSTES, 2011)

Apesar de Macapá possuir planos urbanísticos desde o final da década de 50 e outros tipos de ferramentas para a melhoria de sua situação urbana e espacial, como o Plano Plurianual, de acordo com o autor acima as ações não obtiveram sucesso devido à falta de planejamento dos gestores quanto ao tempo que eles possuíam para cumprir com as melhorias propostas para a cidade, agravado pela escassez de instrumentação tecnológica e mão de obra qualificada para exercer as tarefas necessárias ao desenvolvimento urbano da cidade.

As alternativas para melhorar a cidade de Macapá, não estão somente em pavimentar milhares de vias e ruas, de construir outros tantos prédios, de colocar uma infinidade de servidores públicos, passa pela mudança na maneira de ver a cidade. A cidade é um mecanismo em ebulição dinâmica, para tal, é preciso aliar coisas importantes: investimento tecnológico, agilidade no sistema de gestão e aliar de forma integrada todos os planos e projetos para serem aplicados de acordo com as necessidades. Ter o planejamento como obrigação e não como uma ilusão. (TOSTES, 2011)

Em decorrência destas carências é que a proposta urbanística e arquitetônica para o trecho enfatizado nesta pesquisa contempla, não somente o circuito turístico onde os principais pontos turísticos do município serão valorizados e visitados (grande parte localizados no perímetro estudado), mas também a edificação do Mercado Central de Macapá e seu entorno imediato. Acredita-se que tal proposta irá qualificar a infraestrutura urbana e a paisagem da orla através de um planejamento moderno e condizente com a realidade cultural, turística e histórica do local.

A orla de Macapá agrega amplo desenvolvimento econômico e social para a cidade, haja em vista a concentração de atrativos que contribuem para o crescimento econômico dessa área como a presença de uma vasta variedade de bares e restaurantes, espaços públicos para caminhada e prática de exercícios,

localização dos principais pontos turísticos de Macapá, área de contemplação ao Rio Amazonas e área de lazer. A área da orla em estudo é setorizada como Setor de Lazer, pelo Plano Diretor de 2004, o que contribui para investimentos no setor turístico e principalmente no intuito de usufruir da potencialidade econômica da orla.

O Mercado Central de Macapá foi à edificação selecionada para a proposta arquitetônica, pois representa o elo turístico, econômico e social no seu entorno imediato e entre a orla e os pontos turísticos que fazem parte do Corredor Turístico proposto no presente trabalho. Há expectativa no potencial turístico do Mercado por se tratar de um lugar com importância histórica, cultural e econômica, além da identidade que a população macapaense criou com seu espaço. A proposta irá evidenciar a integração do Mercado com seu entorno e o restante dos pontos turísticos, por isso a escolha do circuito do corredor turístico ter seu início e fim no mesmo.

REFERÊNCIAS

- ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**; tradução e apresentação Nadia Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- AMADO, Miguel Pires. **Planeamento urbano sustentável**. 2. ed. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2009.
- AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (Org.). **Usos e abusos da História oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- AMAPÁ. Governo do Território Federal do Amapá. **Planejamento Urbano, Turismo e Arquitetura**. Consultoria de H. J. Cole + Associados S.A. 1976/1979.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- BRESCIANI, Maria Estella m. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- BRASIL. **Estatuto da cidade**: guia para a implementação pelos municípios e cidadãos. Lei n. 10.257 de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília: Câmara dos deputados, Coordenação de Publicações, 2001.
- _____. Ministério das Cidades. **Plano Diretor Participativo: guia para elaboração pelos municípios e cidadãos**. 2. ed. Coordenação geral de Raquel Rolnik e Otilie Macedo Pinheiro. Brasília: Ministério das Cidades, Confea, 2005.
- CANEPA, Carla. **Cidades sustentáveis: o município como locus da sustentabilidade**. São Paulo: RCS, 2007.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re) produção do espaço urbano**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.
- CARVALHO, João Renôr Ferreira de. **Momentos de História da Amazônia**. São Paulo: Ática, 1998.
- CAVALCANTI, Clóvis. (Org.). **Desenvolvimento e natureza: estudos para uma sociedade sustentável**. São Paulo: Cortez, 2003.
- FERNANDES, José A. Rio - urbanismo sustentável: redução, reciclagem e reutilização da cidade. **Revista da Faculdade de Letras**. Geografia – Universidade do Porto II Série, Vol. I. 2007. pp. 163-178. Disponível em: <http://web2.letras.up.pt/ifilosofia/gfe/public_space/docs/Urbanismo%20sustentavel%20pela%20reducao,%20reciclagem%20e%20reutilizacao%20da%20cidade.pdf> Acesso em: 04 jul. 2011.
- FERREIRA, Aurélio Buarque Holanda. **Dicionário Aurélio eletrônico**. Século XXI,

versão 3. São Paulo: Nova Fronteira, 2001.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOOGLE EARTH. Disponível em: <<http://earth.google.com/>> Acesso em: 28 Set. 2011.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Primeiros resultados do censo demográfico 2010**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 20 Out. 2011.

JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da Trindade; TAVARES, Maria Goretti da Costa. **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008.

JÚNIOR, Alípio. **Marco Zero do Equador**. Disponível em: <http://www.amapa.net/index.php?option=com_content&view=article&id=90:marco-zero-do-equador&catid=1:lugares&Itemid=37>. Acesso em: 01 Nov. 2011.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calauste Gulbenkian, 2007.

LAMPARELLI, Celso Monteiro. Metodologia do Planejamento urbano. In: **Planejamento urbano em debate**. São Paulo: Cortez e Soares, 1978.

MARTINES, George. A questão da Urbanização na Amazônia: realidade e significado. In: **Ciência e tecnologia no processo de desenvolvimento da região Amazônica**, Brasília: SCT/DR, 1990.

MATOS, Ralfo (Org.). **Espacialidade em rede: população, urbanização e migração no Brasil contemporâneo**. Belo Horizonte: C e Arte, 2000.

MOURA, Hélio A. de. (Org.). **A pesquisa social na Amazônia: avanços lacunas e prioridades**. Recife: Massagana, 1996.

_____; MOREIRA, Morvan de M. **As migrações na Região Norte em período recente: uma abordagem preliminar**. Manaus: FJN/IESAM, 2002.

MUNFORD, Lewis. **A Cidade na História**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

NADER, Martha. **Desenvolvimento urbano sustentável: uma questão de espaço**. Publicado em 31 de março de 2009. Disponível em: <<http://ecohabitararquitetura.com.br/blog/tag/urbanismo-sustentavel/>>. Acesso em: 20 out. 2011.

NOGUEIRA, T.; PINHO, P. **Desenvolvimento ambientalmente sustentável: perspectivas teóricas sobre a contribuição do planejamento territorial e da avaliação ambiental, apontamentos da disciplina de legislação e administração do ambiente**. Aveiro: Universidade de Aveiro, 1997.

NUCCI, J. C. **Qualidade ambiental e adensamento urbano**: um estudo de planejamento da paisagem do distrito de Santa Cecília (MSP). 1996. 229 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1996.

OLIVEIRA, Izabel Cristina Eiras de. **Estatuto da cidade**: para compreender. Rio de Janeiro: IBAM, 1998.

PROJETO ORLA: fundamentos para gestão integrada. Brasília: MMA/SQA; Brasília: MP/SPU, 2002.

_____: **subsídios para um projeto de gestão**. Brasília: MMA e MPO, 2004.

REIS, Arthur César Ferreira. **Limites e demarcações na Amazônia brasileira**. Belém: SECULT, 1993.

REIS, Nestor Goulart. **Algumas experiências urbanísticas no início da República**: 1890-1920. São Paulo: Edusp: 2005.

RICCI, Magda. **Contando a história do Pará**: da conquista à sociedade da borracha. Belém: E-motion, 2002.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

SANTOS, Milton. **A Urbanização brasileira**. 3. ed. São Paulo: HUCITEC, 1993.

_____. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, Fernando Rodrigues dos. **História do Amapá**. Macapá: Valcan, 1994.

SILVA, José Afonso da. **Direito urbanístico brasileiro**. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 1995.

SILVA, S. T. **Políticas públicas e estratégias de sustentabilidade urbana**.

Disponível em:

<http://www3.esmpu.gov.br/linha-editorial/outras-publicacoes/serie-grandes-eventos-meio-ambiente/Solange_Teles_Políticas_publicas_e_sustentabilidade.pdf>. Acesso em: 24 Out. 2011.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1994.

TEIXEIRA, Elizabeth. **As três metodologias**: acadêmica, da ciência e da pesquisa. 5. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

TERRA, Chico. **Mercado Central**: de Patrimônio Histórico a Templo da Cultura. Disponível em: <<http://pt.shvoong.com/humanities/1640159-mercado-central-patrim%C3%B4nio-hist%C3%B3rico-templo/>>. Acesso em: 01 Nov. 2011.

TOSTES, José Alberto. **Planos diretores do estado do Amapá: uma contribuição para o desenvolvimento regional.** Série Arquitetura e Urbanismo na Amazônia. Macapá-AP, Tostes, 2006.

_____. **A face urbana do Amapá.** Jornal A Gazeta do Amapá, Macapá, Jan. 2011a. Disponível em: <<http://josealbertostes.blogspot.com/2011/02/evolucao-urbana-da-cidade-de-macap.html>>. Acesso em: 20 jul. 2011.

_____. **Evolução urbana da cidade de Macapá através do Plano Urbanístico da Grumbilf do Brasil,** Macapá, 03 fev. 2011b. Disponível em: <<http://josealbertostes.blogspot.com/2011/02/evolucao-urbana-da-cidade-de-macap.html>>. Acesso em: 06 jul. 2011.

_____. **Sustentabilidade urbana -** Jornal A Gazeta do Amapá, Macapá, 20 fev. 2011c. Disponível em: <<http://josealbertostes.blogspot.com/2011/02/evolucao-urbana-da-cidade-de-macap.html>>. Acesso em: 06 jul. 2011.

_____. **Acervo e memória sobre o urbano no Amapá -** Jornal A Gazeta do Amapá, Macapá, 10 abr. 2011d. Disponível em: <<http://josealbertostes.blogspot.com/2011/02/evolucao-urbana-da-cidade-de-macap.html>> Acesso em: 06 jul. 2011.

_____. **Qual o limite para pensar o planejamento Urbano?** Jornal Tribuna Amapaense, Macapá, 18 jun. 2011e. Disponível em: <<http://josealbertostes.blogspot.com/2011/02/evolucao-urbana-da-cidade-de-macap.html>> Acesso em: 06 jul. 2011.

_____. **Quais as alternativas para melhorar a cidade de Macapá?** Disponível em: <<http://www.josealbertostes.blogspot.com/#!/2011/11/quais-as-alternativas-para-melhorar.html>>. Acesso em: 06 Nov. 2011.

WELTER, Izabel Preis; PIRES, Mixilini Chemin. **O direito à cidade sustentável.** Unoesc e Ciência – ACSA, Joaçaba, v. 1, n. 1, p. 63-70, jan./jun. 2010. Disponível em: <<http://editora.unoesc.edu.br/index.php/acsa/article/viewFile/158/32>>. Acesso em: 04 jul. 2011.

WICKERT, Ana Paula (Org.). **Arquitetura e urbanismo em debate.** Passo Fundo: Universidade de Passo Fundo, 2005.

ANEXOS

PROJETO URBANÍSTICO E ARQUITETÔNICO

