

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

**TÁBATA LAISSA PANTOJA DA COSTA**

**AVENIDA FAB NO CONTEXTO DA CIDADE DE MACAPÁ: UMA PROPOSTA  
URBANÍSTICA PARA A MELHORIA DO SISTEMA VIÁRIO**

**SANTANA – AP**

**2015**

**TÁBATA LAISSA PANTOJA DA COSTA**

**AVENIDA FAB NO CONTEXTO DA CIDADE DE MACAPÁ: UMA PROPOSTA  
URBANÍSTICA PARA A MELHORIA DO SISTEMA VIÁRIO**

Monografia apresentada ao Curso de  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade  
Federal do Amapá junto à banca  
examinadora, como requisito parcial à  
obtenção do título de Graduação.

Orientador: Prof. Dr. José Alberto Tostes.

**SANTANA – AP**

**2015**

**TÁBATA LAISSA PANTOJA DA COSTA**

**AVENIDA FAB NO CONTEXTO DA CIDADE DE MACAPÁ: UMA PROPOSTA  
URBANÍSTICA PARA A MELHORIA DO SISTEMA VIÁRIO**

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. Dr. José Alberto Tostes

---

Banca Examinadora

---

Banca Examinadora

SANTANA – AP

2015

A Deus por iluminar meus caminhos e dar-me forças diariamente pra prosseguir; À minha família que me educou para vida e sempre acreditou na realização dos meus sonhos.

## AGRADECIMENTOS

Agradecer primeiramente à minha família, em especial meus pais Rosangela e Oscar, por serem tão compreensivos quanto à chamada “maratona TCC” e acompanhar toda minha vida escolar, indo além das condições existente para proporcionar-me sempre o melhor na educação. Quanto a isso serei eternamente grata!

Ao grupo “Tripé – LRT” formado por mim e por dois amigos – Laís Penafort e Renato Rêgo – que durante toda a universidade se manteve unido e engajado para apresentar bons trabalhos. Mostraram-me o quanto é bom ter verdadeiros amigos. Estes que são pra vida toda!

À amiga Priscilla Guimarães que tem se mostrado guerreira quanto à vida e que recentemente passou no exame da ordem. Mostrou-me que o estudo sempre será a melhor opção.

À família Almeida por me fazer sentir parte de uma família maravilhosa, em especial ao Alberni Almeida que tem se mostrado companheiro, compreensivo e que colaborou nas pesquisas de campo deste trabalho.

À empresa ICON engenharia que me fez colocar em prática tudo que vi na universidade quanto à visitação de obras e ao amigo Edmilson Campos que me ensinou a mexer no AutoCad.

Ao meu orientador Prof. Dr. José Alberto Tostes, pelo fornecimento de conhecimento e vasto material a oferecer. Agradeço por acreditar na potencialidade do meu trabalho e mostrar-me que todo projeto necessita de uma essência e de seus princípios norteadores. Demonstrou-se como um bom professor, apontando-me para onde olhar e deixando em minhas mãos o que eu deveria ver!

À biblioteca da UNIFAP do campus de Santana, que forneceu seu espaço e material suficiente para concentrar-me e desenvolver tal pesquisa.

Por fim, ao Francisco e Eloane, que de forma construtiva avaliaram minha monografia. Procurei solucionar cada observação questionada para o bom desenvolvimento deste trabalho.

“Só existe uma maneira de evitar as críticas:  
Não fazer nada, não dizer nada e não ser  
nada.”

(Aristóteles)

## RESUMO

Este estudo realizado objetivou analisar a evolução urbana da cidade de Macapá a partir da chegada de Janary Nunes. Desta maneira, foram analisados e estudados autores que fazem abordagem dos temas que dão corpo a esta pesquisa, assim como, analisados os “primeiros planos” do Governo do Território Federal do Amapá e os planos oficiais contratados ao longo da evolução da cidade, tais como: GRUMBILF do Brasil de 1959, Fundação João Pinheiro de 1973, HJ Cole de 1977 e os planos diretores de 1990 e 2004. Tal pesquisa, quanto a sua metodologia, classificou-se como qualitativa e quantitativa, a partir do levantamento da via estudada, Avenida FAB. A partir das análises do contexto histórico, documentos oficiais e levantamento de dados, nota-se que a Avenida FAB reúne aspectos que contextualizam a evolução urbana da cidade de Macapá. Ora por elementos construtivos, ora por fatos memoráveis. A proposta urbanística apresentada neste estudo busca considerar a melhoria viária da avenida, a inserção da infraestrutura e de mobiliário urbano.

**Palavras Chaves:** Evolução Urbana; Planejamento; Modernismo; Avenida FAB.

## LISTA DE FIGURAS

### ABSTRACT

This study aimed to analyze the urban evolution of the city of Macapa from the arrival of Janary Nunes. In this way, they were analyzed and studied authors are addressing the issues that give shape to this research, as well as analyzed the "close-ups" of the Federal Territory of Amapá and official plans contracted along the evolution of the city, such as : GRUMBILF the 1959 Brazil, João Pinheiro Foundation 1973 HJ Cole 1977 and the master plans of 1990 and 2004. This survey, as its methodology, was classified as qualitative and quantitative, based on a survey of the study route, FAB Avenue. From the analysis of the historical context, official documents and survey data, it is noted that the FAB Avenue brings together aspects that contextualize the urban evolution of the city of Macapa. Pray for constructive elements, prays for memorable events. The urban proposal presented in this study seeks to consider road improvements Avenue, the inclusion of infrastructure and street furniture.

**Key Words:** Urban Development; Planning; Modernism; FAB Avenue.



Figura 01 – Cartografia de Localização.....	18
Figura 02 – Uso e ocupação do solo na Av. FAB.....	27
Figura 03 – Abrangência dos Bairros Santa Rita e Central .....	30
Figura 04 – Esquema viário da Av. FAB .....	31
Figura 05 – Cidade para três milhões de habitantes de Le Corbusier–1922.....	41
Figura 06 – Cartografia de Análise Av. FAB década de 1940.....	64
Figura 07 – Residência do Governador, 1945.....	65
Figura 08 – Residência do Governador, 2014.....	65
Figura 09 – Posto de Puericultura Década de 1940.....	66
Figura 10 – Sec. Mun. de Assistência Social e do Trabalho SEMAST (2015).....	66
Figura 11 – Complexo Barão do Rio Branco, década de 1940.....	67
Figura 12 – Complexo Barão do Rio Branco, década de 2015.....	67
Figura 13 – Praça Barão do Rio Branco, 2015.....	67
Figura 14 – Escola Industrial, década de 1940.....	68
Figura 15 – Escola Antônio Cordeiro Pontes, 2015.....	68
Figura 16 – Hospital da Capital, década de 1940.....	69
Figura 17 – Primeira Igreja Batista 1940.....	69
Figura 18 – Templo da 1ª Igreja Batista (2015).....	70
Figura 19 – Vista Aérea “Macapá Moderna” da Década de 1950.....	71
Figura 20 – Cartografia da Área de abrangência do Plano GRUMBILF.....	74
Figura 21 – Macapá, década de 1960.....	77
Figura 22 – Cartografia da Área de abrangência do Plano João Pinheiro.....	79
Figura 23 – Área de abrangência do Plano HJ Cole & Associados (1976).....	80
Figura 24 – Hierarquização do sistema viário de Macapá.....	81
Figura 25 – Cartografia de abrangência Plano Diretor de 1990.....	84
Figura 26 – Evolução dos Bairros, 1990.....	85
Figura 27 – Cartografia da Av. FAB como eixo Leste-Oeste.....	85
Figura 28 – Exemplo de cruzamento do Plano Diretor 1990.....	86
Figura 29 – Pouso da aeronave C47 da Cruzeiro Sul, década de 1950.....	89
Figura 30 – Hangar Década 50.....	89
Figura 31 – Aero Clube Década de 50.....	90
Figura 32 – Desfile de 7 de setembro na Av. FAB, em frente a sede do Esporte Clube Macapá, 1975.....	91

Figura 33 – Projeto de Vilanova Artigas descaracterizado.....	93
Figura 34 – Prédio SEINF.....	93
Figura 35 – Cartografia de intervenção viária .....	97
Figura 36 – Corte da proposta para Av. FAB .....	99
Figura 37 – Área de intervenção para estacionamento e espaços verdes.....	100

## LISTA DE QUADROS

Quadro 01 – Documentos analisados.....	19
Quadro 02 - Evolução Urbana quanto a Avenida FAB.....	20
Quadro 03 – Evolução Arquitetônica quanto a Avenida FAB.....	21
Quadro 04 – Cartografia dos Planos urbanos.....	23
Quadro 05 – Princípios Norteadores Gerais.....	25
Quadro 06 – Bairro Central.....	27
Quadro 07 – Bairro Santa Rita.....	29
Quadro 08 – Problemas identificados na FAB .....	32
Quadro 09 – Critérios para Avaliação .....	33
Quadro 10 – Concepção dos princípios da Carta de Atenas .....	43
Quadro 11 – Fases do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna.....	44
Quadro 12 – Qualificação do Neo Urbanismo .....	47
Quadro 13 – Tipologia do Planejamento .....	53
Quadro 14 – Tipologia do Planejamento Amado.....	56
Quadro 15 – Ações de Planejamento .....	57
Quadro 16 – Aspectos de Integração Ambiental .....	59
Quadro 17 – Aspectos das Transformações pós 1988 .....	83
Quadro 18 – Consistência da Proposta para o Binário .....	97
Quadro 19 – Consistência da Proposta para faixas viárias da FAB .....	99
Quadro 20 – Consistência da Proposta para Estacionamentos e áreas Verdes.	101
Quadro 21 – Consistência da Proposta para Terminal de Integração.....	103
Quadro 22 – Organograma e Fluxograma do Terminal de Integração.....	104
Quadro 23 – Pré-Dimensionamento do Terminal de Integração.....	104

Tabela 01 – População de Macapá.....	75
Tabela 02 – População Residente (1950 - 2010).....	75
Tabela 03 – Área construída X Vagas oferecidas .....	76
Tabela 04 – Largura de Faixa Viária para Av. FAB.....	98

## LISTA DE ABREVEATURAS

FAB	Força Aérea Brasileira
IBGE	Instituto de Brasileiro de Geografia e Estatística
IEPA	Instituto de Estudos e Pesquisas do Estado do Amapá
SEMA	Secretaria do Estado de Meio Ambiente
SEMAST	Secretaria Municipal de Assistência social e do Trabalhador
SEMDUH	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitacional
CAESA	Companhia de Água e Esgoto do Amapá
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
ITDP	The Institute for Transportation na Development Policy
GTFA	Governo do Território Federal do Amapá
CEA	Companhia de Eletricidade do Amapá
ICOMI	Indústria e Comércio de Minérios
PDU	Plano de Desenvolvimento Urbano
SEINF	Secretaria do Estado de Infraestrutura
PDP	Plano Diretor Participativo

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	15
<b>CAPÍTULO 1 – CARACTERIZAÇÃO METODOLÓGICA DA EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE MACAPÁ ATRAVÉS DA AVENIDA FAB</b> .....	17
1.1 Metodologia Aplicada ao estudo e Tipologia de Pesquisa.....	17
1.2 Eixo em Estudo e Recorte Temporal.....	18
1.3 Etapas e procedimentos da Pesquisa.....	22
1.4 Aspectos e características do objeto em estudo.....	25
<b>CAPÍTULO 2 – PLANEJAMENTO URBANO E A CIDADE</b> .....	36
2.1 Concepção e formação da cidade moderna.....	36
2.2 A cidade do Congresso Internacional de Arquitetura e da Carta de Atenas..	41
2.3 O novo urbanismo.....	46
2.4 Os fundamentos do planejamento urbano.....	51
<b>CAPÍTULO 3 – ANÁLISE DA EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE MACAPÁ</b> .....	61
3.1 O Janarismo e o processo de Evolução Urbana da Cidade de Macapá no Período Territorial na década de 1940.....	61
3.2 Plano GRUMBILF do Brasil para Macapá nas décadas de 1950 e 1960.....	71
3.3 Planos Urbanos para a cidade de Macapá.....	77
3.4 A importância da Avenida FAB .....	88
<b>CAPÍTULO 4 – PROJETO URBANÍSTICO</b> .....	94
4.1 Princípios Norteadores e Conceituais do Projeto.....	94
4.2 Projeto Urbano da Avenida FAB e adjacências.....	96
<b>CONSIDERACOES FINAIS</b> .....	107
<b>REFERENCIAS</b> .....	109
<b>ANEXOS</b> .....	115
<b>APÊNDICES</b> .....	116

## INTRODUÇÃO

As cidades são os resultados das transformações sociais ocorridas no decorrer do tempo. A constante mudança socioeconômica vivenciada pela sociedade contemporânea vem gerando discursões a respeito de novos modelos de desenvolvimento urbano e organização espacial. A grande contribuição destas transformações parte da Revolução Industrial, na qual suas potencialidades moldam a sociedade em busca das transformações. Neste momento, o urbanismo toma frente modificando os espaços das cidades. O constante avanço do discurso modernizador alcançará as colônias dos países europeus seguindo um trajeto até chegar, em 1943, aos caboclos<sup>1</sup> da cidade de Macapá.

Nas origens das cidades brasileiras é possível criar tipologias, por meio das metodologias de Max Weber<sup>2</sup>, e distinguir seis tipos de cidades: *Cidades históricas abandonadas*; *Cidades históricas esquecidas*, que para Freitag (2003), seria uma espécie de sonho adormecido, na qual as cidades sobrevivem intocadas às intempéries do tempo e à margem da fúria modernista; *as Cidades históricas*; *La modernidade*, que tomou critérios de higienização, embelezamento e funcionalidade; *Cidades sem histórias*, estas projetadas para territórios vazios e comprometidas com os princípios básicos da Carta de Atenas e a política da terra arrasada. Por último, *as cidades utópicas*, aquelas que ficaram no papel.

Destacam-se as tipologias: Cidades históricas esquecidas, La modernidade e as Cidades sem histórias para análise da cidade de Macapá. Visto que, a primeira tipologia retrata a Vila de São José de Macapá do período pombalino<sup>3</sup> observando a explosão do crescimento da urbe do período janarista<sup>4</sup>. As últimas tipologias retratam a forma de desenvolvimento do plano urbano da cidade de Macapá durante 1944 a 1964.

Na cidade de Macapá, no Estado do Amapá, acredita-se que pouco se guardou do passado, com exceção da Fortaleza de São José, Igreja de São José e

---

<sup>1</sup> Caboclo, s.m. (Bras.) 1. Descendente de europeu e indígena brasileiro, de pele acobreada; 2. Sertanejo; tapuia; caipira; roceiro. Termo atribuído à população nortista.

<sup>2</sup> Importante sociólogo, jurista, historiador e economista alemão. Weber é considerado um dos fundadores do estudo sociológico moderno.

<sup>3</sup> Refere-se ao período de Marquês de Pombal 1750 – 1777 quando exerceu o cargo de primeiro-ministro português, sob nomeação de Dom José I.

<sup>4</sup> Período de 1943 a 1970.

Museu Joaquim Caetano. A estas edificações atribui-se a “Macapá histórica” como representações da cidade desde os primórdios de sua gênese. Entretanto, vale ressaltar que Macapá não se resume a este cenário. Macapá no período territorial revela o grande despertar do desenvolvimento urbano moderno. Este período vai muito além do arquitetônico, pois evidenciou histórias culturais e sociais marcantes à cidade, que com o passar do tempo foram perdendo seus valores diante a comunidade.

A problemática da pesquisa surge no contexto de desenvolvimento do fenômeno de urbanização das cidades e, em especial, a Cidade de Macapá. Este estudo questiona o desenvolvimento e aplicabilidade dos planos urbanos e as suas consequências para Macapá na atualidade. Tendo como norte o processo do contexto urbano da cidade de Macapá e Janary Nunes como pioneiro do desenvolvimento urbano desta cidade. Recortou-se o tema e delimitou-se o perímetro da Avenida FAB, considerada atualmente uma “via espigão” que divide a zona norte da zona sul da cidade (TOSTES, 2014e).

O objetivo geral deste estudo versa a análise da Avenida FAB em meio à evolução da concepção modernista na cidade de Macapá após 1943 e a elaboração de uma proposta urbana para melhoria do sistema viário na avenida. A partir de então, gerando objetivos específicos tais como:

- Caracterizar metodologicamente o processo de evolução urbana da cidade de Macapá através da Avenida FAB;
- Estudar as correntes teóricas vinculadas ao planejamento e evolução urbana;
- Analisar a Avenida no contexto da cidade de Macapá e o processo de evolução urbana;
- Desenvolver proposta de intervenção urbanística ao longo da avenida por meio da formação de binário e introdução de mobiliários urbanos.



## **CAPÍTULO 1 – CARACTERIZAÇÃO METODOLÓGICA DA EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE MACAPÁ ATRAVÉS DA AVENIDA FAB**

Os procedimentos metodológicos são fundamentais para a formatação de uma pesquisa científica, pois a partir da opção dos métodos selecionados é possível esclarecer o desenvolvimento do estudo dentro das normas metodológicas.

Desta maneira, este primeiro capítulo trata da visão metodológica dos procedimentos que irão ser aplicados ao estudo e caracterização do objeto em estudo, a Avenida FAB. Para Severino (2000) o conhecimento deve se dar mediante a construção dos objetos a se conhecer e não mais pela representação desses objetos. Ou seja, a capacidade de “reconstruir” o que foi a Avenida FAB será o resultado do conhecimento adquirido por meio desta pesquisa.

Nesta primeira abordagem se apresentará a metodologia utilizada para este estudo, assim como a caracterização do espaço analisado desde seu primórdio do período territorial.

### **1.1 Metodologia Aplicada ao estudo e Tipologia de Pesquisa**

De acordo com Gil (2008) a tendência à classificação é uma característica da racionalidade humana. Ela possibilita a melhor organização dos fatos e conseqüentemente seu entendimento. Classificou-se esta pesquisa segundo sua finalidade como pesquisa aplicada, que segundo Gil (2008) abrange estudos elaborados com a finalidade de resolver problemas identificados no âmbito das sociedades em que os pesquisadores vivem.

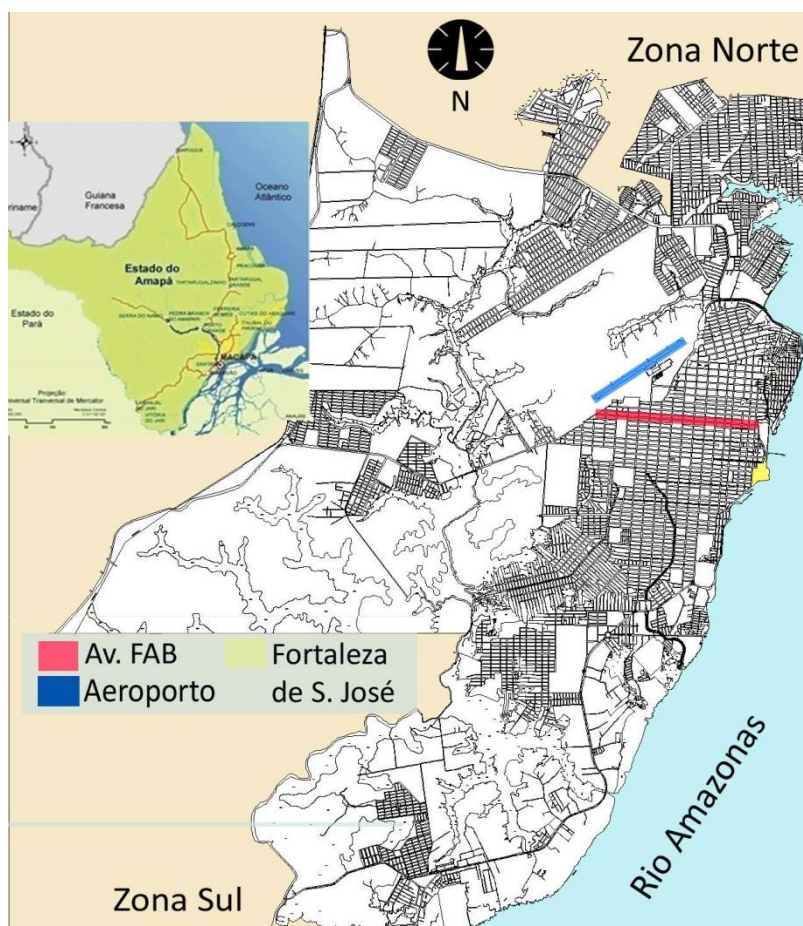
Para esta pesquisa será utilizado o método qualitativo e quantitativo, cabendo a Severino (2000) descreve tal método como abordagem quantitativa e abordagem qualitativa, pois desta forma refere-se a conjuntos metodológicos, envolvendo, eventualmente, diversas referências epistemológicas, ou seja, o grau de certeza do conhecimento científico em seus diversos ramos. Esta última refere-se ao conhecimento científico do ponto de vista crítico. O mesmo autor descreve uma relação quantitativa limitando-se à expressão de uma relação funcional de causa e efeito que só podia ser medida com uma formulação matemática. Para Teixeira (2008) na abordagem qualitativa o social é visto como um mundo e significados passíveis de investigação.

A classificação desta pesquisa por meio destas duas abordagens possibilitará examinar o trecho em estudo com parâmetros reais, por meio de quadros analíticos e tabelas comparativas da evolução desta via juntamente com análises aos embasamentos teóricos.

## 1.2 Eixo em Estudo e Recorte Temporal

Este estudo auxilia na evolução urbana da cidade de Macapá após 1943, quando a cidade de São José de Macapá torna-se Território Federal do Amapá. A abordagem principal do estudo destaca o crescimento da cidade por meio da Avenida FAB e suas intermediações no bairro Central e Santa Rita.

Figura 01 – Cartografia de Localização



Fonte: Elaborado por PEREIRA, 2012, e adaptado pela autora, 2015.

Desta forma, o objeto analisado é Avenida FAB, com o perímetro especificado na figura 01. Esta via é considerada de grande relevância para a cidade, pois segundo Tostes (2014) a Avenida FAB é considerada “Via Espigão” de

Macapá. Trata-se de uma via com aproximadamente 4 km de extensão promovendo os limites das Zonas Norte e Sul e percorre a cidade das extremidades Leste e Oeste.

Caracteriza-se como via institucional, pois no decorrer de sua evolução concentraram-se prédios escolares, hospitais, serviços públicos e privados ao longo da via. Também apresenta grande conectividade com o Rio que banha a cidade – Amazonas. Tais características influenciaram de forma expressiva a configuração urbana e morfológica da cidade.

A partir da caracterização da via, junto às análises que serão feitas no período de criação do território, será possível elucidar a paisagem natural e conseqüentemente mudada pelo homem, a chamada paisagem modificada, considerando aspectos característicos no decorrer do uso e ocupação deste perímetro urbano, para que ocorra com êxito o desenvolvimento de uma proposta viável para solucionar problemas identificados no decorrer do estudo.

Para dar-se início ao estudo da paisagem modificada usaremos dados dos planos urbanísticos e estudos da cidade de Macapá desde a criação do território, 1943 - 2010. Além das visitas aos órgãos públicos de Macapá – Universidade Federal do Amapá, Biblioteca Pública, Secretaria Municipal de Manutenção Urbanística de Macapá, Secretaria Municipal de Obras, Secretaria de Infraestrutura, Companhia de Eletricidade do Amapá, Companhia de Água e Esgoto do Amapá, para coleta e consulta de informações para dar qualidade ao estudo elaborado.

Organizaram-se os documentos analisado de modo temporal, dando suporte ao estudo e análise do desenvolvimento urbano da cidade de Macapá a partir do ano de 1943.

Quadro 01 – Documentos analisados.

Ano	Documento
1943	Decreto Lei 5.812
1946	Relatório de atividades do GTFA
1959	GRUMBILF do Brasil
1973	Fundação João Pinheiro

1977	Plano HJ Cole
1990	Plano Diretor de 1990
2004	Plano Diretor de 2004
2010	Inventário de Conhecimento dos Bens Imóveis da Cidade de Macapá: Entre a Cidade Colonial e Modernista

Fonte: Elaborado pela autora, 2015.

Quanto ao recorte espacial e temporal será delimitado o início e término da avenida no período de 1943 – 2010. A análise se organizará por décadas. Dividiu-se de tal maneira, pois cada década apresenta uma peculiaridade, ora pela arquitetura, ora por elaboração de documentos na busca do planejamento e organização espacial da cidade.

Torna-se possível organizar por décadas a evolução urbana e arquitetônica, respectivamente, a partir da avenida estudada. Constrói-se uma linha do tempo em virtude dos acontecimentos relevantes da evolução da cidade a partir da Avenida FAB.

Quadro 02 – Evolução Urbana quanto a Avenida FAB

Década	Evolução	Ação
1940	Pista de Pouso;	Instalação dos serviços aeronáuticos;
	Decreto lei 5.812 (1943);	Criação do Território Federal do Amapá;
	Relatório de Atividades do GTFA;	Inventário do Território e atividades a serem realizadas;
	Influência modernista	Atributos da Carta de Atenas à cidade.
1950	Complexo aeroportuário;	Construção do Hangar e Aero Clube;
	Av FAB e Rua Cândido Mendes.	FAB sentido Leste e Oeste; Cândido Mendes sentido Norte e Sul.
1960	Urbanização da cidade.	Aberturas de vias e inserção de áreas de lazer e desfiles cívicos e carnavalescos na FAB.

1970	Arquitetura de Vilanova Artigas na via.	Prédio da SEINF e Colégio Tiradentes.
1980	Mudança de Território para Estado do Amapá.	Instalação dos poderes públicos e secretárias na Av. FAB.
1990	Crescimento demográfico	Inchaço da malha urbana e expansão da cidade
2000	Redirecionamento do fluxo viário da cidade.	Conversão somente à direita na Avenida FAB e alteração do sentido de vias que cortam a avenida.
2010	Verticalização na via e irradiações.	Inserção de prédio com alto gabarito que interferem a paisagem

Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

A Avenida FAB reúne ao longo de sua extensão um leque de edificações que descreve a evolução da via. Elaborou-se um quadro explicativo que divide por décadas a evolução arquitetônica desta avenida.

Quadro 03 – Evolução Arquitetônica quanto a Avenida FAB

Década	Ano	Evolução Urbana na Avenida FAB	Situação Atual
1940	1945	Residência Oficial	Na gestão do governador Waldez Góes – ano de 2015 – deixa de ser residência oficial.
	1946	Posto de Puericultura	Atualmente o complexo pertence à Prefeitura de Macapá – SEMAST – e promove o cadastramento de pessoas para habitação popular.
	1946	Complexo Barão do Rio Branco	A Escola manteve sua função entretanto apresenta estado de abandono. A praça foi se descaracterizando ao logo da evolução.
	1947	Colégio Amapaense	Mantem a função educadora e passou por reformas ao longo de sua história.
	1949	Escola Industrial de Macapá	Atende ao ensino fundamental e médio como E. E. Antônio Pontes
	194-	Primeira Igreja Batista	Mantem a função religiosa.
	194-	Hospital da Capital	Atualmente conhecido como Hospital Geral, atende a todos do estado e recentemente iniciou sua ampliação na gestão do Governo de Camilo Capiberibe.

1950	1953	Hangar e Aero Clube	Ambos demolidos em 1959. Quanto à pista de pouso, a mesma foi transferida para a atual localização do aeroporto da cidade. Quanto ao Macapá Clube, em seu terreno um prédio está sendo erguido.
1960	1966	Praça da Bandeira	Mantem a função de lazer. Tornou-se espaço para eventos, reivindicações e shows.
	196-	Palácio do Setentrião	Atende como Procuradoria Geral do Ministério Público.
1970	1971	Colégio Comercial	Mantem sua função atendendo ao ensino fundamental e médio como E. E. Almeida Café.
	1976	Palácio do Governo	Sede do Poder Executivo do Estado do Amapá.
	197-	Colégio Tiradentes	Projeto modernista de Vilanova Artigas que perdeu suas características arquitetônicas ao inserir cobertura típica da região. Mantem a função educadora atendendo ensino fundamental e médio.
	197-	Prédio da SEINF	Projeto Modernista de Vilanovas Artigas. Contempla serviços da secretária de infraestrutura da cidade.
	197-	Prefeitura Municipal de Macapá	Mantem a mesma função de prefeitura municipal
	197-	Assembleia	Mantém a função de Poder Legislativo Amapaense e dispõe sobre as matérias de competência legislativa do Estado, além de exercer a fiscalização dos atos do Poder Executivo, nos termos das Constituições Federal e Estadual.
	197-	Secretarias	Na FAB, atua como secretária do Estado de Educação, Administração, Social, entre outras.

Fonte: Elaboração Autora, 2015.

### 1.3 Etapas e procedimentos da Pesquisa

A pesquisa foi concebida utilizando procedimentos metodológicos de etapas e seguirá a ordem: das pesquisas bibliográficas, levantamento dos dados in loco e visitação das instituições, ocorrendo análise e diagnósticos, formulação do plano estratégico e finalizando-se com a proposta de intervenção. A sequência dos

procedimentos metodológicos será dividido em cinco etapas que refletem a maneira como o estudo será materializado e desenvolvido.

Na primeira etapa, será realizado o levantamento de material bibliográfico como: documentos, fatos, registros, iconografia, relatórios, reportagem, entrevistas sobre a cidade de Macapá e os vínculos com a Avenida FAB, juntamente com a visita *in loco* no trecho que compreende a via, para analisar aspectos relacionados à configuração espacial quanto ao processo de ocupação urbana e estudo da paisagem.

Verifica-se, também, a cartografia de evolução urbana no decorrer da via dividido por décadas, com início nos anos 40, através dos mapas e planos urbanísticos apresentando a cidade nesta evolução. Foram consultados os planos GRUMBILF do Brasil, Fundação João Pinheiro, HJ Cole + Associados, Plano Diretor de Macapá de 1990 e Plano Diretor de Macapá de 2004.

Na segunda etapa, estudos teóricos da concepção da cidade moderna e métodos e fundamentos do planejamento urbano. Visto que a evolução urbana da cidade de Macapá se configura nas bases da cidade moderna e planos urbanos no decorrer de sua expansão.

Na terceira etapa, ocorrerá a sistematização e análise dos dados secundários obtidos através dos diferentes documentos, entre eles planos urbanísticos elaborados para a cidade de Macapá. Ainda visitas realizadas a órgãos públicos e dados coletados da via atualmente. Dessa forma, será possível a produção de cartografias que demonstre a maneira de organização de cada década a partir da via em estudo.

No quadro abaixo é possível relacionar tais documentos ao seu conteúdo. Desta forma, tais análises corresponderão à configuração da via por períodos.

Quadro 04 – Cartografia dos Planos urbanos

Planos Urbanísticos	Cartografia apresentada
GRUMBILF Brasil	Sem Cartografia

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: BOTELHO, 2012.

Na quarta etapa deste processo, reúnem-se todos os dados obtidos para elaboração preliminar e ordenamento dos capítulos da monografia referentes às abordagens teóricas e análise do objeto em estudo.

Na quinta etapa, estabelece a área de intervenção do projeto urbanístico de acordo com os instrumentais obtidos nos estudos realizados. O estudo intervencionista organizara-se no capítulo quatro desta monografia, regido por todo o desenvolvimento do projeto e finalizado no memorial descritivo do mesmo.

Estabelecidas às etapas deste processo, levou-se em consideração alguns princípios que nortearão a intervenção urbanística para a via em estudo. Os princípios norteadores são aqueles que regem e direcionam a elaboração do projeto,



na qual tudo o que se analisou no estudo e considerou-se importante servirá de base para a preparação da ideia do projeto. Ou seja, constrói-se a identidade do projeto por meio de uma análise conceitual do espaço.

Organizaram-se os princípios gerais, que além de ser o ponto de partida do estudo, serão características fundamentais para a proposta urbana deste trabalho.

Quadro 05 – Princípios Norteadores Gerais

Evolução urbana da cidade de Macapá
O início da via em conexão ao Rio Amazonas
Preservar as questões de identidade local
Concepção Modernista e as obras de Vilanova Artigas
Faz parte do núcleo urbano de Macapá
Abrigou o complexo aeroportuário até o final da década de 50
Vocação para entretenimento cultural

Fonte: Elaborado pela Autora (2014).

#### 1.4 Aspectos e características do objeto em estudo

Considerada cidade média da Amazônia, Macapá, capital do Amapá, localizada no norte do Brasil e sudeste do estado é banhada pelo Rio Amazonas. De acordo com dados do IBGE (2014) a população macapaense estimada em 2014 foi de aproximadamente 446 757 habitantes com densidade demográfica de 62,14 hab/km<sup>2</sup>.

A Avenida FAB como cenário da evolução de Macapá apresenta uma sequência de edificações erguidas no decorrer da via. A Avenida FAB apresenta características consideradas heterogêneas no decorrer da via, ora de valor histórico, ora de valor simbólico, até chegar num caráter residencial. Desta maneira, ver-se nesta situação a importância de estudar e analisar cada segmento de trecho da via para melhor proposta de projeto que atenda as expectativas de integrar os elementos construtivos de viés institucionais, culturais, recreativos e simbólicos.

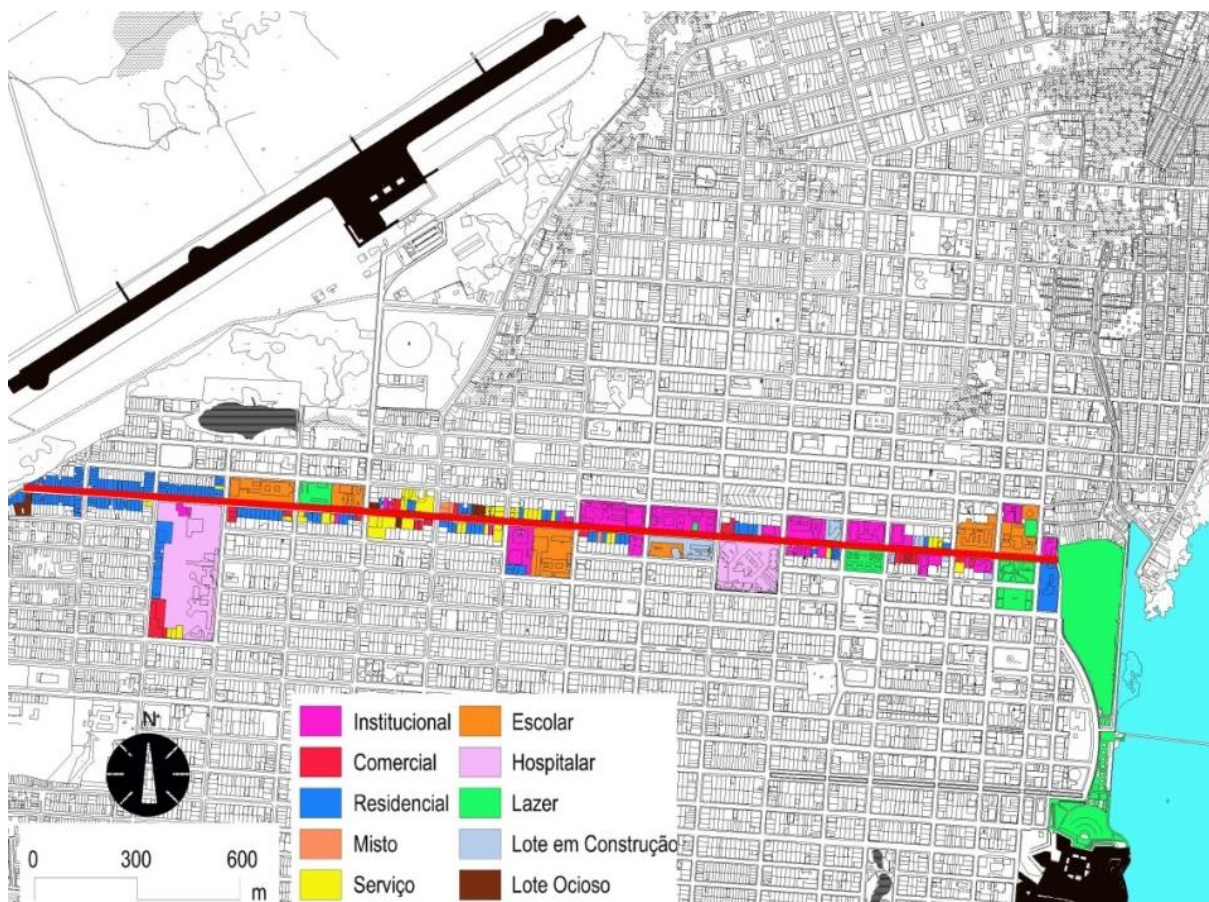
Em “O espaço Urbano”, Corrêa (1989) definiria a via em estudo com o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços de gestão. Segundo Tostes (2006), é no centro da cidade de Macapá que se concentrou a infraestrutura urbana da cidade.

De acordo com o Plano Diretor, a Avenida FAB corresponde a uma via arterial localizada na zona urbana do município. A zona urbana divide-se em sete subzonas. Para o estudo de caso, trata-se de uma subzona de ocupação prioritária. São áreas propícias ao adensamento para aproveitamento da infraestrutura e equipamentos urbanos instalados e previstos. Da setorização urbana, a via está contida no setor comercial – Cândido Mendes até Hamilton Silva – setor misto 3 – Hamilton Silva até Marcelo Cândia – e eixo de atividades 1 – final da via.

O início da Avenida FAB se caracteriza pela forte presença do período territorial marcado pelas suas edificações no decorrer da via. Nas suas intermediações tem-se a presença da ocupação de órgãos institucionais de serviços, como a Prefeitura Municipal, Ministério Público, Câmara, Palácio do Setentrião, assembleia, entre outros. À medida que se percorre para o final da via, a Avenida vai adquirindo um caráter residencial e se tornando precária a presença de infraestrutura urbana, deixando-se a desejar quanto à questão de mobiliários urbanos e até mesmo mobilidade urbana.

Quanto ao uso e ocupação do solo, a Avenida FAB caracteriza-se como: lazer, comércio, residencial, uso misto, serviço, escolar, hospitalar, institucional, área em construção e lote ocioso. Na figura 02, fez-se a discriminação dos lotes por meio de cores desde o início da via – Rua Cândido Mendes – até os limites do muro da INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.

Figura 02 – Uso e ocupação do solo na Av. FAB.



Fonte: SENDUH (2014). Elaborado pela autora (2015).

Configuram-se ao bairro central os cruzamentos das ruas Cândido Mendes, São José, Tiradentes, General Rondon, Eliezer Levy, Odilardo Silva, Jovino Dinoá, Leopoldo Machado, Hamilton Silva, Manuel Eudócio Pereira, Professor Tostes e Hildemar Maia.

Quadro 06 – Bairro Central.

	Rua	Sentido	Fluxo
Bairro Central	Cândido Mendes	Norte > Sul	Via de mão única, com início no Bairro do Perpétuo Socorro, na qual desloca o fluxo viário para o centro comercial da cidade até a Fortaleza de São José.
	São José	Sul > Norte	Começa seu fluxo viário da Rua Henrique Galúcio, do Bairro Central, e o direciona, em mão única, até Av. José Tupinambá, no Laginho. Posteriormente segue em mão dupla até Av Pará, no Pacoval.

Tiradentes	Norte > Sul	Parte seu fluxo viário da Av. Ernestino Borges, em frente ao prédio da CAESA, até a Rua Rio Vila Nova, como mão única.
General Rondon	Sul > Norte	Inicia na Diogenes Silva com mão dupla, Bairro do Trem até Av. Feliciano Coelho. Conduz o fluxo viário, em mão única, até Av. Pará, no Bairro Pacoval.
Eliezer Levy	Sul/Norte	Mantém o fluxo viário em mão dupla por toda sua extensão, das Avenidas Caramuru, Bairro do Beiol até Pedro Américo no Bairro Jesus de Nazaré.
Jovino Dinoá	Sul > Norte	Parte o fluxo viário da Rotatória do Beiol, seguindo sempre em mão única até Av. Piauí, no Bairro do Pacoval.
Leop. Machado	Norte > Sul	Via de mão única, que inicia seu fluxo da Av. Pedro Américo, no Bairro do Pacoval, até a Rotatória do Beiol.
Hamilton Silva	Sul > Norte	Segue o fluxo da Av. Anhanguera, no Bairro do Beiol, seguindo em mão única até Av. José Tupinambá, no Bairro Jesus de Nazaré. Segue até Av. Macílio Dias, em mão dupla, também no Bairro Jesus de Nazaré.
Manuel Eudoxio	Sul/Norte	Mantém seu fluxo viário em mão dupla em toda sua extensão. Entre as Avenidas Tembés, no Bairro do Muca, e Princesa Izabel no Bairro Jesus de Nazaré.
Professor Tostes	Sul/Norte	Mantém o fluxo viário em mão dupla em toda sua extensão. Entre a Rua do Canal, Bairro do Muca e passando Av. José Tupinambá até os limites da Infraero.
Hildemar Maia	Sul > Norte	Conduz o fluxo da Rotatória da Unimed, no Bairro Jardim Marco Zero, seguindo em mão única até Av FAB. Segue em mão dupla até o Aeroporto Internacional de Macapá, no Bairro Jesus de Nazaré.

Fonte: A autora (2015).

Configuram-se ao bairro Santa Rita, os cruzamentos com as ruas: Santos Dumont, Marcelo Cândia, Paraná e Santa Catarina. Estes, devidamente esquematizados no quadro 07.

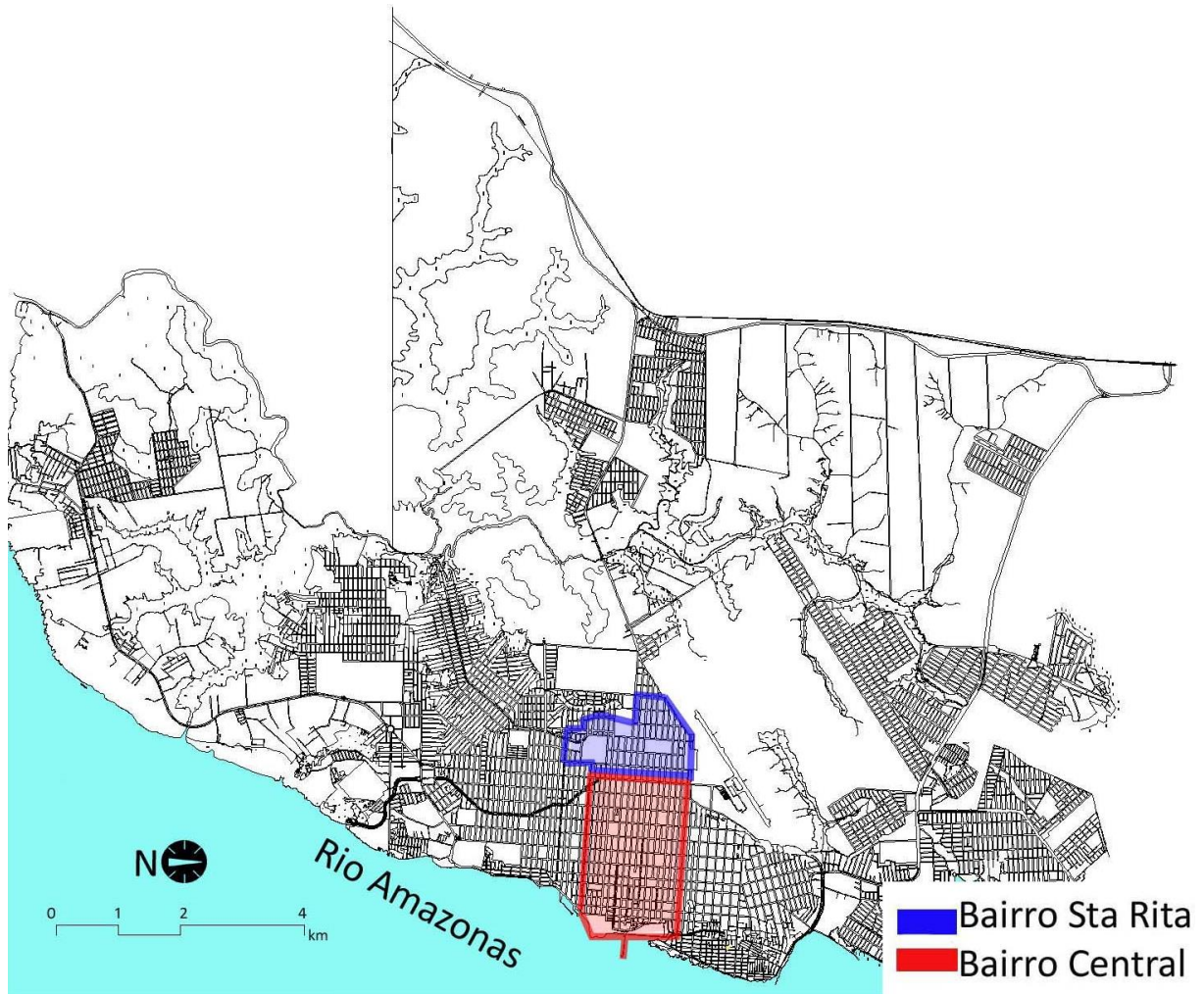
Quadro 07 – Bairro Santa Rita

	Rua	Sentido	Fluxo
Bairro Santa Rita	Santos Dumont	Norte > Sul	Dos limites da Infraero até Raimundo Alves da Costa seu fluxo é em mão dupla. Seguem em mão única até o Bairro do Muca.
	Marcelo Cândia	Sul/Norte	Conduz o fluxo viário em mão dupla entre as Avenidas Henrique Galúcio, nos limites do Cemitério São José até Raimundo Alves da Costa.
	Paraná	Sul/Norte	Mantém o fluxo viário em mão dupla, entre as vias Claudiomiro de Moraes, no Bairro Novo Buitizal, até os limites do muro da Infraero.
	Santa Catarina	Sul/Norte	Mantém seu fluxo em mão dupla por toda a extensão. Entre as vias: Padre Júlio Maria Lombard e limites do muro da Infraero.

Fonte: A autora (2015).

Elaborou-se a cartografia dos alcances dos Bairros Santa Rita e Central, na qual se possibilita visualizar a configuração das vias transversais à Avenida FAB e seus fluxos viários, conforme foi apresentado no Quadro 06 e 07. O Bairro Central abrange o maior número de via que promovem a conexão da Zona Norte-Sul, já o Bairro Santa Rita abrange as vias que interligam o centro a região sudeste da capital. Esta análise auxiliará na intervenção da Avenida para melhor adequá-la quanto ao fluxo viário e meio de transporte público.

Figura 03 – Abrangência dos Bairros Santa Rita e Central



Fonte: CAESA, 2012. Adaptação da autora

Com a introdução da verticalização na capital do Estado do Amapá, a avenida em estudo vem perdendo sua singularidade e simbologia da “Macapá Antiga” que resultam na modificação da paisagem. As inserções de prédios ao longo da avenida são cada vez mais frequentes, principalmente quando prédios simbólicos são demolidos para dar espaço a uma “arquitetura de má qualidade” – expressão utilizada pela equipe técnica do SOS CIDADES<sup>5</sup> para a cidade de Macapá – resultado do descumprimento das verticalizações aos instrumentos de planejamento da cidade somado a deficiência de fiscalizações realizadas no Estado.

<sup>5</sup> Ocorrido em Abril de 2013 em Macapá - AP, o programa SOS Cidades reuniu acadêmicos e professores do curso de Arquitetura e Urbanismo do Brasil, Peru, Argentina, Chile, Uruguai, Paraguai e Estados Unidos, com o objetivo de elaborar projetos que solucionem as dificuldades encontradas na cidade.

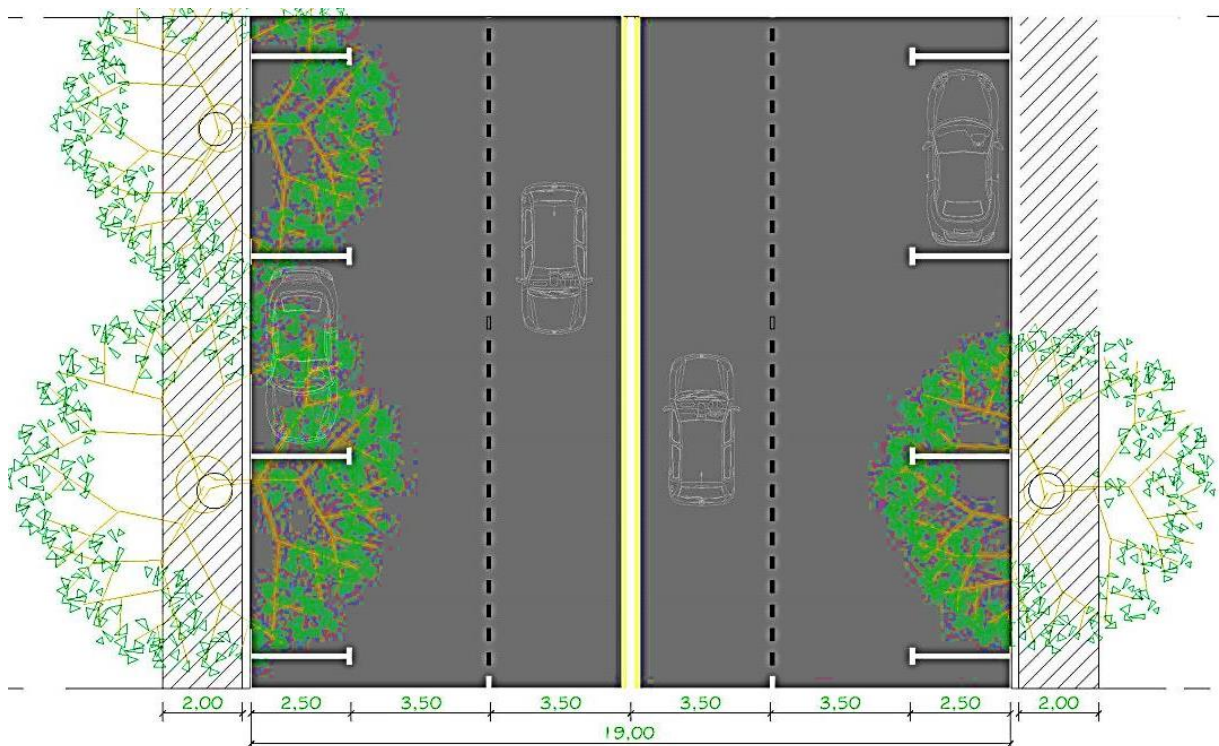


Ao longo da via é possível identificar a presença de mobiliário urbano – iluminação pública, bancos, lixeiros, placas de sinalização, ponto de ônibus. Entretanto, tais elementos encontram-se depredados e frequentemente anulam suas funções. Dessa forma, tornam-se ineficientes e poluem visualmente a paisagem. Em alguns trechos da via não se identificou tais elementos.

Quanto à inserção da vegetação na paisagem da Avenida FAB, desde a formação urbana da cidade, aderiu-se a utilização de espécies frutíferas e regional – Mangueira. Desta forma, a relação da via com a morfologia do entorno é descrita pela utilização da vegetação na qual enfatiza o efeito paisagístico aplicado a avenida, mesmo que este efeito necessite ser revisto e se apresente de modo eficiente.

Quanto à questão dos parâmetros do sistema viário, por se tratar de uma via arterial, encontra-se dentro das recomendações ABNT e normas específicas técnicas. Para faixa de tráfego, 4 (quatro) faixas de 3,50m cada. Para acostamento, 2 (duas) faixas de 2,50m cada. Para o passeio público, 2 (duas) faixas de 4,00m cada. Entretanto não se identificou a utilização de ciclofaixas.

Figura 04 – Esquema viário da Av. FAB.





Fonte: Elaborado pela autora, 2015.

O fluxo viário tem sentido Leste – Oeste e vice versa. Nos horários considerados de fluxo intenso, é possível identificar os transtornos da via. Tais problemas se estendem ao transitório do passeio público, aglomerações do ponto de ônibus, trânsito congestionado nas proximidades das paradas de ônibus e principalmente a prédios institucionais.


A via mostra-se bastante fluente na mobilidade urbana da cidade. Visto que, trata-se da rota expressiva do transporte público da cidade, aglomeração das secretárias do Estado e centros de ensino com grande demanda. A confluência das atividades exercidas na Avenida caminha para a configuração do caos urbano dos grandes centros urbanos.

Para contextualizar os aspectos da área em estudo, visitou-se a via para levantamento de dados. Fez-se abordagem dos usuários da via para responder ao questionário elaborado para consolidar o foco da pesquisa referente aos problemas do eixo FAB. Foram entrevistadas 102 pessoas com perguntas objetivas e subjetivas.

Quadro 08 – Problemas Identificados na FAB.

Problema	Relato do Problema	Dado
Ocupação indevida no passeio público	Ocorre com frequência ao longo da avenida o trabalho informal de ambulantes. Evidencia-se a comercialização de lanches e bebidas sem as condições necessárias de higiene. Localiza-se nas proximidades de pontos de ônibus, secretárias e escolas.	
Escassez de acessibilidade	Nos cruzamentos predominou a falta de rampas para cadeirantes. Tem-se o desnível entre a via pavimentada e o passeio público, deste modo dificultando o tráfego dos que necessitam deste elemento.	



Sinalização	Em vários pontos da via notou-se a falta de manutenção nas placas de identificação. Ou até mesmo, a ausência das mesmas.	
Espécie vegetal	No passeio público tem-se o plantio de espécies frutíferas. Tais espécies provocam a quebra do calçamento, além de que, nos períodos chuvosos provocam danos materiais em veículos que trafegam na via.	
Pontos de ônibus	Não existe um padrão adotado ao longo da via. Próximo aos prédios institucionais ocorre aglomeração de pessoas que utilizam o serviço.	
Rede de eletrecidade	Na Avenida FAB é constante a poda de árvores que prejudicam a passagem da fiação da rede de eletrecidade. Em partes da via nota-se a rede bem próxima ao passeio público.	

Fonte: Elaborado pela autora, 2015. Imagem: Acervo Autora, 2014.

Quanto à pesquisa, propuseram-se critérios de avaliação para tornar válido o resultado da mesma. Segue organizado o quadro 09 que sintetiza os critérios.

Quadro 09 – Critérios para Avaliação

Critérios da Pesquisa	
Espaço para a Amostra:	Avenida FAB.
Eixo em estudo	Ocorreu na parte Central por concentrar um número considerado de usuários.
Quantidade Amostral	102 pessoas.

Caracterização da Amostra	Homens e mulheres acima de 20 anos, usuários da Avenida FAB.
Tipo de exercício por unidade Amostral	Utilizando os serviços administrativos da via; Parado no estacionamento público; De passagem pelo passeio público; Ambulantes; Moto-taxis;
Horário da Pesquisa	Entre 10h30min e 12h00min.
Dias de Pesquisas	Terças e Quartas.
Tempo de Pesquisa	Por duas semanas.

Fonte: Elaborado pela autora, 2015.

É fundamental tomar conhecimento das necessidades da população usuária da via, na qual se torna possível elucidar problemáticas para serem discutidas e solucionadas no Capítulo 4 desta monografia.

O conteúdo da pesquisa procura analisar o grau de conhecimento da população quanto à evolução urbana da cidade, a importância da Avenida em questão e os Planos urbanos aplicados à cidade de Macapá. A pesquisa, de forma subjetiva, procurou fazer conhecimento da opinião das pessoas quanto às problemáticas da Av. FAB presenciadas no dia a dia do usuário.

Quanto às peculiaridades da Avenida FAB elaborou-se a pesquisa a questionar o conhecimento popular a respeito das simbologias da via e fatos marcantes da mesma.

Quanto às problemáticas da Avenida FAB, listaram-se os quesitos mais pertinentes da via. Quanto ao fluxo do trânsito, relacionam-se problemas do tipo: aglomeração de veículos próximos a instituições e paradas de ônibus em horário de pico. Congestiona-se a via, dificultando o fluxo contínuo da via.

Quanto à escassez de áreas de estacionamento, o Centro da cidade, em especial a via em estudo, promoveu a expansão urbana sem preocupar-se com a inserção das vagas de estacionamento. Ou seja, o prédio oferece um determinado serviço, sem oferecer um número determinado de vagas privadas, provocando a lotação das vagas públicas e em lugares indevidos.

A infraestrutura apresenta-se como a principal problemática da via, de acordo com a pesquisa popular. Constata-se a falta de manutenção dos passeios públicos, falta de iluminação, inserção errônea de mobiliários urbanos e ainda se deixa a desejar quanto à questão de acessibilidade.

A questão do transporte público não apareceu de forma tão expressiva na pesquisa de problemática da via, devido a maior parte dos entrevistados possuírem transporte particular. Entretanto, o serviço mostra-se bastante precário e não atende a demanda dos usuários.

A partir dos dados coletados e analisados, por meio da pesquisa de campo, finaliza-se o primeiro capítulo para dar início aos estudos das diretrizes teóricas, já apresentadas neste capítulo, para tornar-se possível o estudo da proposta urbana para a Avenida FAB, que valorize sua evolução urbana e atribua infraestrutura adequada à via, promovendo qualidade de vida aos usuários da mesma.

## CAPÍTULO 2 – PLANEJAMENTO URBANO E A CIDADE

O segundo capítulo aborda os conceitos que regem a concepção modernista e as influências da Carta de Atenas na formação das cidades modernistas. Quanto ao planejamento urbano, buscou-se apresentar as diversas definições descritas por estudiosos que em sua linha de pesquisa procuram a melhor alternativa para aplicabilidade do planejamento.

### 2.1 Concepção e formação da cidade moderna

Durante o século XX muitas cidades são influenciadas pelo movimento moderno, as chamadas cidades modernistas. Estas seguiam as fortes ideias apresentadas no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna. Dentre as ideias, diversos princípios do recrear, circular, habitar e trabalhar foram descritos na Carta de Atenas e alguns destes aspectos são introduzidos ao desenvolvimento do novo Território Federal do Amapá. Os princípios da criação do Território do Amapá estavam ligados ao desenvolvimento da produção arquitetônica do movimento moderno.

[...] as primeiras décadas do século XX são influenciadas pelo contexto da cidade modernista, em vários lugares do mundo permeiam as ideias concebidas a partir do Congresso Internacional da Arquitetura Moderna de 1933, diversos princípios estavam sob a reflexão das ideias da Carta de Atenas [...] o urbanismo devia expressar a condição da época.  
(TOSTES, 2014e).

Entende-se o estudo desta concepção teórica por Macapá ter aplicado em sua evolução urbana conceitos do urbanismo moderno e aderindo a novas técnicas construtivas.

As cidades são o resultado das transformações sociais ocorridas no decorrer do tempo. Assim, foram evoluindo e configurando suas próprias dinâmicas no espaço. O dicionário Antônio Olinto apresenta cidade com a seguinte definição: “**Cidade**, s.f. 1. Povoação de categoria superior a vila; 2. Parte central de uma cidade (opõe-se a bairro).” (OLINTO, 1919, p. 182).

A origem da cidade remete ao ambiente pré-histórico. Benevolo (2012) revela que neste período ambiente construído não passava de uma modificação

superficial no ambiente natural, imenso e hostil, no qual o homem começou mover-se: o abrigo era uma cavidade natural ou um refúgio de peles sobre uma estrutura simples de madeira.

Segundo o mesmo autor, o ambiente das sociedades neolíticas não é apenas um abrigo na natureza, mas um fragmento de natureza transformado segundo um projeto humano: compreende os terrenos cultivados para produzir.

A cidade – local de estabelecimento aparelhado, diferenciado e ao mesmo tempo privilegiado, sede da autoridade – nasce da aldeia, mas não é apenas uma aldeia que cresceu. Ela se forma, quando as indústrias e os serviços já não são executados pelas pessoas que cultivam a terra, mas por outras que não têm esta obrigação, e que são mantidas pelas primeiras com o excedente do produto total. (BENEVOLO, 2012, p. 23).

Cada cidade ao longo do tempo apresentou suas características próprias chegando a um diferencial e peculiaridade. Por exemplo, o caráter da convivência civil se revela por quatro fatos descritos para o período das Cidades-Estados da Grécia.

O primeiro fato descreve a cidade como um todo único, na qual não existem zonas fechadas e independentes. A cidade pode ser circundada por muros, porém não subdividida em recintos secundários. As casas de moradia apresentavam a mesma tipologia arquitetônica e se diferenciavam apenas por suas dimensões. Eram distribuídas livremente no espaço e não formavam bairros.

O segundo fato estaria ligado ao zoneamento. Trata-se das áreas privadas ocupadas pelas casas de moradias, as áreas sagradas ocupadas por templos dos deuses, e as áreas públicas que eram destinadas às reuniões políticas, jogos desportivos, comércio, teatro. Segundo Benevolo (2012), o Estado que personifica os interesses gerais da comunidade, administra diretamente as áreas públicas, intervém nas áreas sagradas e nas particulares.

A cidade, em seu conjunto, forma um organismo artificial inserido no ambiente natural. Este conjunto – terceiro fato – está ligado ao ambiente por respeitar as linhas gerais da paisagem natural, que em muitos pontos permanece intocada. O organismo da cidade se desenvolve no tempo e se torna estável. “O crescimento da população não produz uma ampliação gradativa, mas a adição de

um outro organismo equivalente, ou mesmo maior que o primitivo”. (BENEVOLO, 2012, p. 80).

Para Pelaes (2010), cada cidade apresenta sua regionalização com características próprias, culturais e costumes diferenciados. O modo de vida das cidades é representado pelo período histórico e estilo arquitetônico adotado, revelando o tipo de vida social do indivíduo no espaço. A partir disto, revelam-se os principais fatos que resultaram na ordem das cidades. Estas, que por sua vez, estimularam os estudos do planejamento mais adequado para o urbano.

Segundo Benevolo (2007) o aumento da população advém da diminuição do índice de mortalidade cresce o numero de habitantes nas cidades, aumento da média de vida, modifica-se a estrutura da população, aumento do numero de jovem como consequência da queda da mortalidade infantil.

O aumento dos bens e serviços a partir da agricultura, indústria e pelas atividades terciárias, por efeito do progresso tecnológico e do desenvolvimento econômico. O aumento da população e o aumento da produção se ligam diretamente em forma de um círculo.

A redistribuição dos habitantes no território tem como consequência por meio do aumento demográfico e das da produção. O homem do campo se torna assalariados ou operários da indústria e se transfere para proximidades das indústrias, gerando fluxo migratório do campo para a cidade.

O desenvolvimento dos meios de comunicação, na qual novas tecnologias construtivas, surgimento de estradas de pedágio, estradas de ferro, navios a vapor, estes meios permitiram a mobilidade maior por parte da população e das suas mercadorias.

As tendências do pensamento político, na qual a desvalorização das formas tradicionais de controle público do ambiente construído (Planos urbanísticos, regulamentos etc.). Limite da intervenção publica em todos os setores sociais e no urbanístico proporcionado pelos economistas.

Tais transformações nas configurações do social, econômico e político provocaram a formação de uma nova base nas estruturas das cidades, na qual

reflete a população um novo modo de vida. Por sua vez, estas novas estruturam acarretaram ao longo do tempo algumas desvantagens de ordem física nos cotidianos das urbes.

O século XIX configurou-se pela continuidade da cidade clássica barroca e pelo surgimento de novas tipologias urbanas, na qual vai preparando o espaço para a cidade moderna. Revelou um período de embate na industrialização e de forte crescimento demográfico. No campo social, muitas transformações moldaram as cidades a sua adaptação necessária, seja na habitação, de equipamentos, infraestrutura, seja de exigências espaciais.

O século XIX mostrou o desenho urbano sob as regras tradicionais de composição do espaço e de relacionamento entre seus “elementos morfológicos”. (Lamas, 2007, p. 203). Tal século será essencial para entender a morfológica urbana tradicional e servirá também para compreender as transformações produzidas pela urbanística moderna.

As primeiras grandes modificações ocorridas nas estruturas das cidades advêm do processo de revolução industrial. O moderno irá produzir uma ruptura radical no propósito urbanístico da cidade modificando sua estrutura, forma, organização e conteúdo. A cidade moderna é o “resultado das experimentações e formulações teóricas que, na primeira metade do século XX, irão repudiar a cidade tradicional e substituí-la por um novo modelo”. (LAMAS, 2007, p. 297).

“A arquitetura moderna é o estudo de um modelo novo de cidade, distinto da tradicional, e começa quando os artistas e os técnicos chamados colaboradores na gestão da cidade pós-liberal são capazes de propor um novo método de trabalho, livre das anteriores divisões institucionais”. (BENEVOLO, *apud*, LAMAS, 2007, p. 207).

É possível delimitar dois fatores que justificam a origem da arquitetura moderna. Seriam estes, considerar que o ideário arquitetônico moderno está ligado ao projeto de modernidade, com uma visão do mundo iluminista, na qual a arquitetura realizaria inovações tecnológicas que emergiram com a revolução industrial e as diversas propostas urbanísticas e sociais realizadas por teóricos da época. Outro motivo seriam as grandes alterações que ocorreram no século XIX no mundo, quando as artes assumem um novo papel social. Lamas (2007) ressalta dois

períodos para se compreender a gênese das cidades modernas e a crítica que lhe é produzida.

“O primeiro, essencialmente situado entre as guerras, é o período heroico das formulações teóricas e experimentações, em que os arquitetos modernos se lançam na árdua tarefa de oposição à urbanística formal e na organização da estrutura e morfologia da nova cidade. Têm esses arquitetos consciência de viverem uma nova era e uma grande fé nas modificações em curso e nos contributos que a tecnologia, as ciências, a máquina e os próprios movimentos sociais trarão à cidade. Estavam também convictos de que tanto a urbanística existente, acadêmica e consagrada, como as estruturas urbanas tradicionais não forneciam respostas eficazes aos problemas do século XX”. (LAMAS, 2007, p. 298).

No segundo período Lamas (2007) menciona o fim da Segunda Guerra até aos anos setenta.

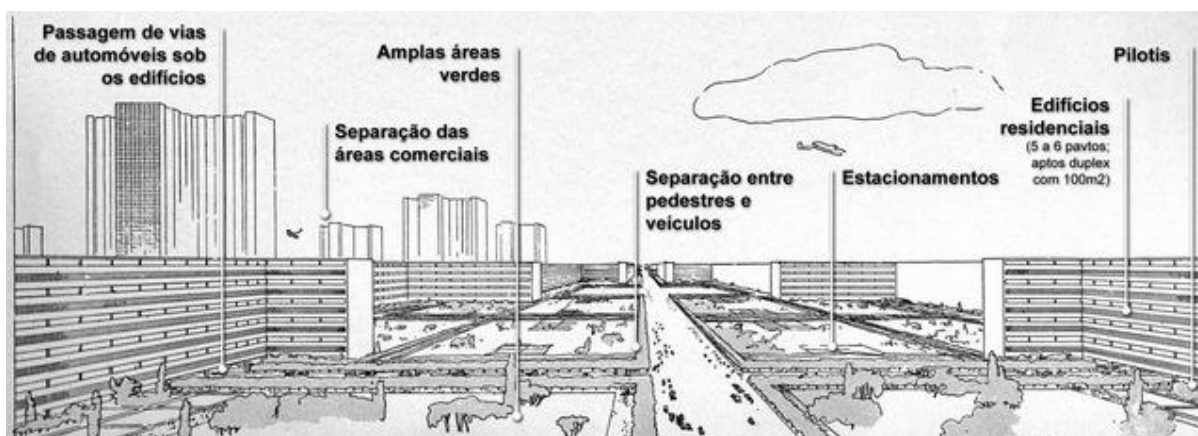
“A reconstrução das cidades e as tremendas necessidades habitacionais (em parte motivadas pela guerra, em parte pela industrialização e demais fenômenos sociais) irão precisar de habitações, bairros, novas cidades e reconstrução dos centros urbanos, em quantidades e a ritmos nunca antes conhecidos”. (LAMAS, 2007, p. 298).

Na cidade moderna ocorre a recusa da cidade tradicional, das suas formas e da sua configuração, procurando novos modelos de organização do espaço urbano. Lamas (2007) ressalta a não conectividade com a cidade tradicional, porque, em definitivo, toda a morfologia tradicional será abandonada e dela nada restará.

Benevolo (2012) analisa que a ideia de cidade como um todo único não impede uma avaliação rigorosa, na qual distingue suas partes componentes, ou seja, várias funções sobrepostas na vida da cidade. Dentre as quais Le Corbusier (2000) identifica quatro: habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito, circular.



Figura 05 – Cidade para três milhões de habitantes de Le Corbusier



Fonte: Le Corbusier, 2000, p. 229.

## 2.2 A cidade do Congresso Internacional de Arquitetura e da carta de Atenas

Em Matiello (2006), o urbanismo modernista caracterizou-se por difundir os pressupostos da cidade funcional presentes na Carta de Atenas. Entre os quais estariam a obrigatoriedade do planejamento regional e infra urbano, a submissão do solo urbano aos interesses coletivos, a industrialização de componentes e a construção padronizada, a limitação do tamanho e densidade das cidades e a edificação em meio ao verde contínuo.

Ocorrido nas primeiras décadas do século XX, os Congressos Internacionais de arquitetura moderna – CIAM – definiram os elementos fundamentais do modernismo e vão promover e publicitar ideias da arquitetura e da urbanística moderna. Dividiu-se em duas vertentes:

[...] a interna, polêmica, apaixonada, tantas vezes contraditória, e que envolveu os diversos arquitetos intervenientes, refletindo as suas diferentes tendências, sensibilidades, posições e contradições; a exterior, para conhecimento público e divulgação dos ideais comuns. (LAMAS, 2007, p. 337).

Podem-se dividir em três fases os trabalhos do CIAM. A primeira fase – 1928 a 1933 – inclui os congressos de Frankfurt e Bruxelas, na qual tratou dos problemas habitacionais, ampliando gradativamente o campo de estudo. A segunda fase – 1933 a 1947 – associa-se as grandes influencias de Le Corbusier e da Carta de Atenas abordando as questões do planejamento urbano, organização das cidades e

o funcionalismo. A terceira fase – 1947 a 1959 – apontou a necessidade de um ambiente físico que satisfizesse as necessidades emocionais e materiais do homem.

A primeira fase do CIAMs (1928/33) comprometeu-se mais com as questões sociais, na qual buscou contribuir com soluções para os problemas urbanos nos países capitalistas centrais. O foco dos primeiros congressos realizado foi sobre habitação. Segundo Oliveira (2008), concretiza-se um padrão residencial com área consideravelmente reduzida em relação às tradicionalmente verificadas nas construções. Porém, este padrão contara com o estudo de maior ventilação, iluminação e insolação. Caberia ao Estado subvencionar habitações com os mínimos padrões de salubridade.

O congresso passa da minimização do custo do terreno e da urbanização para a questão do bairro até a questão da cidade. Na qual Le Corbusier (2000) levanta a questão da cidade e da autoridade encarregada de promover as soluções consideradas mais adequadas. Caberia ao arquiteto e urbanista o estudo, a formulação de soluções ao que se identificava como os problemas da cidade.

O quarto congresso resultou no documento da Carta de Atenas, que Matiello (2006) a classifica como um ícone, um fetiche modernista que visava dar aos centros urbanos mundiais uma solução para o que identificava como caos.

A cidade dos CIAM é concebida como uma cidade da salvação. É apresentada como um plano de libertação frente à 'trágica desnaturalização do trabalho humano' produzida nas e pelas metrópoles da sociedade industrializada. De acordo com a doutrina dos CIAM, tal cidade constitui uma solução para as crises urbana e social atribuída à dominação irrefreada dos interesses privados no âmbito público da cidade, na acumulação da riqueza e no desenvolvimento da indústria.  
(HOLSTON, 1993, p.47 *apud* OLIVEIRA, 2008, p. 36).

O documento da Carta de Atenas constitui uma síntese das posições dos CIAM sobre a organização e planejamento das cidades Lamas (2007) a descreve como um texto mais dogmático e polêmico do que analítico e demonstrativo, formulando exigências e estabelecendo os critérios para a organização e gestão das cidades.

A carta de Atenas, segundo Matiello (2006) vai propor não a expropriação da terra, mas o direito de dispor dela, redefinindo, porém não abolindo, a propriedade

privada do solo. As normas eram muito dogmáticas e de caráter geral. O tom generalizador da Carta de Atenas lhe confere o caráter de validade e aplicação universal.

A cidade da Carta de Atenas atenderia as quatro funções principais, consideradas por Lamas (2007) como as chaves do urbanismo – habitar, trabalhar, recrear-se e circular – produziriam áreas específicas. Ou seja, a cada função a sua área de solo específica.

Quadro 10: Concepção dos princípios da Carta de Atenas

HABITAR	As construções mais elevadas devem ter sua altura previamente determinada, e mesmo assim devem obedecer a um afastamento significativo, para que entre elas o solo esteja liberto para áreas verdes, é necessário estabelecer um limite para a superfície que será construída e a que estará livre.
TRABALHAR	A expansão inesperada do maquinismo rompeu a situação harmoniosa entre moradia e a oficina, situada uma perto da outra. O que transformou a fisionomia das cidades quebrou as tradições seculares do artesanato e deu origem a uma nova mão de obra anônima e instável.
RECREAR	Deve-se realçar o aspecto vertical das cidades de forma a permitir maiores e mais amplas superfícies verdes, além de proporcionar mais vias de circulação e mais espaço úteis à recreação.
CIRCULAR	Novas tecnologias construtivas, surgimento de estradas de pedágio, estradas de ferro, navios a vapor, estes meios permitiram a mobilidade maior por parte da população e das suas mercadorias.

Fonte: Carta de Atenas. Adaptação TOSTES (2012).

A área residencial, segundo Lamas:

[...] ocupa o lugar principal no urbanismo, enquanto a circulação deverá organizar a cidade existente [...] os planos determinarão a estrutura de cada um dos setores atribuídos às quatro funções-chaves e fixarão a localização respectiva dentro do conjunto. (LAMAS, 2007, p. 345).

Desta forma, “a influência do urbanismo modernista fez do zoneamento funcional sinônimo de planejamento urbano” (PEREIRA, *apud* MATIELLO, 2006, p. 45). Para Oliveira (2008), na proposição modernista é reconhecida a importância do zoneamento como instrumento de exclusão social e segregação espacial. “A

segregação é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes [...] conjuntos de bairros da metrópole” (VILLAÇA, 2001, p. 142).

Para Lamas (2007) a lógica funcionalista zonifica a cidade por funções e determina a função urbana por sistemas independentes – o sistema de circulação, o sistema habitacional, o sistema de equipamentos, o sistema de trabalho, o sistema de recreio – sistemas esses que localizam no território autonomamente, em função de lógicas próprias e de problemas específicos.

O zoneamento é a operação feita sobre um plano de cidade com o objetivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar. Ele tem por base a discriminação necessária entre as diversas atividades humanas, cada uma das quais reclama seu espaço particular: locais de habitação, centros industriais ou comerciais, salas ou terrenos destinados ao lazer. Mas se a força das coisas diferencia a habitação rica da habitação modesta, não se tem o direito de transgredir regras que deveriam ser sagradas, reservando só para alguns favorecidos da sorte o benefício das condições necessárias para uma vida sadia e ordenada. É urgente e necessário modificar certos usos. É preciso tornar acessível para todos, por meio de uma legislação implacável, uma certa qualidade de bem-estar, independente de qualquer questão de dinheiro. É preciso impedir, para sempre, por uma rigorosa regulamentação urbana, que famílias inteiras sejam privadas de luz, de ar e de espaço. (CARVALHO, 2001, p. 5).

Tal discurso exige que regulamentações mais rigorosas possibilitem que seja cumprido um zoneamento, devendo este ser mais justo com os menos favorecidos. Busca-se com isso a qualificação dos espaços urbanos com a adoção de uma regulação rigorosa. A Carta de Atenas conceitua os usos de forma segregada, porém com o acesso a eles garantido. Na qual os equipamentos de uso coletivo devem estar mais vinculados às habitações.

Quadro 11 – Fases do Congresso Internacional da Arquitetura Moderna

ANO	TEMA	OBJETIVOS
CIAM I 1928	Fundação do CIAM	A arquitetura deve ser regida por novas fórmulas, diferentes das anteriores. Na qual se deve libertar da influência de Academias estéreis e suas formas ultrapassadas.

CIAM II 1929	Unidade Mínima de Habitação	Perceber e estabelecer o verdadeiro problema da arquitetura; formular as ideias da nova arquitetura; estender tais ideias a todos os aspectos técnicos, econômicos e sociais da vida moderna; determinar problemas internos da arquitetura.
CIAM III 1930	Desenvolvimento Racional do Lote	Abordou o problema da aquisição de terras para a construção, e deu à luz a publicação “Razões de construção racional.” Porém evidenciou o despreparo em ideias e organização para resolver problemas que surgiam nas discussões a respeito da construção urbana.
CIAM IV 1933	Cidade Funcional	Tratava da Cidade Funcional; Apresentação da Carta de Atenas, que lida com os problemas urbanos e aponta soluções para corrigir seus defeitos; As cinco seções principais referem-se à habitação, recreação. Trabalho, circulação e tradição.
CIAM V 1937	Moradia e Recreação	Abordou questões ligadas à moradia e aos espaços de recreação das cidades. Na busca de solucionar os problemas nos grandes centros urbanos.
CIAM VI 1947	Podem nossas cidades sobreviver?	Revisam conceitos anteriormente analisados para entender o caos urbano nas cidades.
CIAM VII 1949	Cultura Arquitetônica	Debater sobre a estética arquitetural na qual se questionavam a relação das artes, do pintor e o arquiteto.
CIAM VIII 1951	O Coração da Cidade	A cidade foi concebida com a mesma abordagem que as áreas mais remotas, puramente funcionais, como um espaço livre, de modo que o cidadão deve estar equipado com um milagroso instinto para ser capaz de se localizar e reconhecer.
CIAM IX 1953	A Carta da Habitação	Reuniu os membros mais jovens do Ciam. As discussões no congresso revelaram o desejo de ambas as gerações de produzirem um documento que seria o corolário da Carta de Atenas (1943).
CIAM X 1956	Habitat	O trabalho real dos participantes foi opor-se às demandas de jovens arquitetos radicais do Team X, como Bakema, Candilis, Gutman, Alison e Peter Smithson, Howell, van Eijck e Voelcker.

Fonte: Benevolo (2012); Lamas (2007); Adaptação Tostes (2012).

Na concepção de Lamas (2007) supor que todas as propostas da *Carta* seriam universalmente aceitas seria ingenuidade. Ressalta que “ainda hoje se está longe da aplicação daqueles princípios de caráter social e humano já contidos na

*Carta*, como as simples recomendações de justiça social na prioridade dos interesses públicos sobre os interesses individuais” (LAMAS, 2007, p. 344).

### 2.3 O Novo Urbanismo

Segundo Villaça (2001), tem-se uma disposição generalizada a se acreditar na inter-relação entre o espaço e a formação social, na qual as transformações das estruturas sociais transformam o espaço. Existe, ainda, que o espaço provoca transformações no social. Se existe esta inter-relação entre o espaço e o social, conseqüentemente o espaço causa efeitos sobre o social. Desta forma, o urbanismo torna-se uma força de produção, como a ciência.

No mundo, muitas cidades do século XX passaram por períodos de grandes transformações urbanas. A sociedade passava por uma revolução que interferiria de forma decisiva na consolidação de uma nova arquitetura e um novo urbanismo para o espaço. Portanto, as cidades passam por um processo de revisão das teorias urbanísticas. Surge assim, o conceito do Novo Urbanismo que a partir da publicação da carta do novo urbanismo em 1996, nos Estados Unidos, tem-se a possibilidade de repensar a cidade como espaço de interação entre os cenários possíveis e a escala humana.

Para Lamas (2007), as primeiras reações contra a urbanística moderna surgem na década de sessenta ao diagnosticar e enumerar seus males. Dentre estes o autor relata:

A crítica multidisciplinar contra a construção em alturas, a realização de conjuntos habitacionais de baixa altura, a constatação da impossibilidade de se organizar a cidade como objeto finito, culturalmente significante, onde a arquitetura intervisse a uma escala global”. (LAMAS, 2007, p. 385).

Segundo Ascher (2010), o novo urbanismo apoia-se em atitudes mais reflexivas e elabora projetos de natureza variada, na qual busca sua coerência, constrói uma gestão estratégica para sua aplicação levando em consideração a evolução prevista, as transformações que decorrem e revisando os objetivos definidos. “O Neo urbanismo integra modelos novos de produtividade e gestão, contribuições das ciências administrativas, tecnologias da informação e comunicação”. (ASCHER, 2010, p. 85).

Tem-se a necessidade de estratégias diferentes para o desenho da cidade. É no período de 1980, na Bienal de Veneza com o signo *Presença do Passado*, com grande ênfase numa rua na qual as fachadas eram projetadas pelos arquitetos convidados. Tal rua, “simbolizava o conteúdo programático e ideológico da mostra, enquanto as fachadas pretendiam, no traço e fantasia dos seus autores, afirma a libertação estética face à pureza moderna, e [...] ao reencontro com a História” (LAMAS, 2007, p. 387).

No início da década de setenta surgia a designação de arquitetura pós-moderna, na qual interligava-se ao movimentos filosóficos e estéticos em outras áreas do pensamento, como oposição à cultura moderna. Seria uma “maneira diferente de pensar a arquitetura e o urbanismo, que rotularia de Novo Urbanismo” (LAMAS, 2007, p. 388).

Os postulados do Movimento Moderno, que produziram as piores perversões da urbanística operacional, foram denunciados e abandonados: a orientação solar, na disposição dos edifícios; a livre disposição de torres e blocos segundo abstractos *plans masse*; a separação funcional dos programas de zoneamento da cidade; a hierarquização do tráfego e a separação por níveis entre peão e aos automóveis, e assim por diante, atingindo toda vulgata da urbanística dos anos cinquenta-sessenta. (LAMAS, 2007, p.389).

O Novo Urbanismo vem contestar a urbanística operacional burocrática e às suas formas, procurando novos caminhos para o desenho da cidade. Caminha-se para uma posição mais eclética e com maior abertura à História. Para Sarmiento (2003, p. 258) “o novo urbanismo oferece algo positivo bem como nostálgico, perseguindo um interesse nas ruas e na arquitetura cívica como espaços de sociabilidade, se bem que rejeitado a concepção fragmentada do urbanismo pós-moderno”.

De acordo com Ascher (2010, p.97) o novo urbanismo se qualifica – exceto no mundo ocidental – de acordo com as seguintes características assinaladas no quadro 14, sintetizadas em Botelho (2012).

#### Quadro 12 – 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: Elaboração: Botelho (2012, p. 44).

Botelho (2012) descreve que o novo urbanismo se qualifica por meio de uma política urbanística multifacetada em diferentes aspectos proporcionando resultados onde possa haver discussões, controvérsias, abrangência de conhecimentos no decorrer do processo, intervenções externas, flexibilidade na negociação e no desenvolvimento de soluções, valorização estética e do lugar.

Em meados dos anos sessenta foram redescobertos valores visuais e da imagem do espaço urbano. São estes a valorização das sequências espaciais e o desenho da cidade, a fim de melhorias da imagem visual da urbe. Esses valores redescobertos, segundo Lamas (2007) advêm por meio de Cullen na qual faz uma observação minuciosa da paisagem das cidades históricas italianas e de Kevin Lynch que demonstra a existência de uma imagem coletiva.

Para Lamas (2007):



“Cullen reage contra os estragos causados nos centros históricos pelas transformações da vida moderna: invasão indiscriminada do automóvel, saturação de elementos parasitários que a cidade não conseguia digerir e falta de cuidado estético no desenho dos novos objetos e construções que iam povoando as cidades”.

Fonte: (LAMAS, 2007, p.397).

As categorias espaciais de Cullen – a óptica, o lugar e o conteúdo – desdobram-se em subcategorias ou múltiplas categorias morfológicas do espaço urbano, nos seus aspectos de complexidade, acumulação e matéria. Elementos do tipo: cor, textura dos edifícios, pavimentos, pormenores construtivos, vegetais, mobiliário urbano, adquirem nova valorização como resultado da sedimentação dos fatos urbanos, ou seja, valorização estética.

A dimensão setorial – pequena escala – é revalorizada como escala humana, em que a cidade se oferece nas suas particularidades e riquezas. O movimento sequencial, para Lamas (2007) evidencia a retícula de relações formais e o potencial simbólico que todo elemento arquitetônico estabelece com o contexto urbano em que se insere e com os outros elementos arquitetônicos que o envolvem.

Lynch apresenta um trabalho para importantes reflexões e análise da cidade. “Lynch sistematiza e torna científico o que antes seria empírico e subjetivo”, (LAMAS, 2007, p. 398). Seu trabalho coloca em questionamento a demonstração do interesse que para os cidadãos constitui a imagem da cidade. Demonstra a existência de uma imagem coletiva, na qual é o denominador comum das inúmeras imagens pessoais de cada ambiente.

As percepções de Lynch (2007) evidenciam a importância da imagem como elemento da concepção urbanística e como antítese funcionalista. Ao contrário de Cullen, Lynch opera em grande escala e estabelece interligações entre elementos maiores e menores, e os canais de correspondência entre imagem e comportamento humano.

“A cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala: uma coisa só percebida no decorrer de longos períodos de tempo” (LYNCH, 2011, p. 1). Desta maneira, o passar do tempo dá forma à cidade, na qual constrói a legibilidade, sua imagem, a estrutura e identidade.

De acordo com Lynch (2007) a legibilidade pretende indicar a facilidade com que as partes podem ser reconhecidas e organizadas no espaço. Dessa forma, a legibilidade a passa ser crucial para o cenário urbano. Porém, tal aspecto não é o único atributo importante de uma bela cidade. As imagens da cidade são o resultado de um processo bilateral entre o observador e o ambiente. Este último, por sua vez, pode ser decomposto em três componentes: identidade, estrutura e significado.

A identidade por meio da identificação do objeto, o que implica sua diferenciação de outras coisas, seu reconhecimento enquanto entidade separável. A estrutura por meio da relação espacial ou paradigmática do objeto com o observador e outros objetos. E o significado por meio do objeto de ter algum significado para o observador seja prático ou emocional.

Lynch (2007) classifica o conteúdo das imagens das cidades por meio de cinco elementos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos. Tais elementos podem ser definidos da seguinte maneira:

1. Vias. As vias são os canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial. Podem ser ruas, alamedas, linha de trânsito, canais, ferrovias. Para muitas pessoas, são estes os elementos predominantes em sua imagem.
2. Limites. Os limites são elementos lineares não usados ou entendidos como vias pelo observador. São as fronteiras entre duas fases, quebras de continuidades lineares: praias, margens de rios, lagos, etc.
3. Bairros. Os bairros são as regiões médias ou grandes de uma cidade, concebidos como dotados de extensão bidimensional. O observador neles “penetra” mentalmente, e eles são reconhecíveis por possuírem características comuns que os identificam.
4. Pontos Nodais. Os pontos nodais são pontos, lugares estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode entrar, são os focos intensivos para os quais ou a partir dos quais ele se locomove. Podem ser basicamente junções, locais de interrupção do transporte, um cruzamento ou uma convergência de vias, momentos de passagem de uma estrutura a outra.
5. Marcos. Os marcos são outro tipo de referência, mas nesse caso, o observador não entra neles: são externos. Em geral, é um objeto físico definido de maneira muito simples: edifício, sinal, loja ou

montanha. Seu uso implica a escolha de um elemento a partir de um conjunto de possibilidades.  
(LYNCH, 2007, p. 52-53).

As novas formas da cidade deverão apresentar paisagens agradáveis e organização nos diferentes níveis no tempo e no espaço, “funcionar como símbolo da vida urbana” (LYNCH, 2007, p. 101). Tal cidade será uma organização mutável e polivalente, um espaço com muitas funções. Ou seja, podendo ser mudável e tendo valência superior à unidade.

#### 2.4 Os Fundamentos do Planejamento Urbano

O sistema de planejamento urbano é uma consequência das transformações urbanas surgidas no final do século XVIII acompanhado por mudanças políticas sócias e demográficas. Segundo Lefebvre (2006), parte do processo de industrialização o estudo das configurações da cidade e conseqüentemente as problemáticas urbanas. O pós-guerra fez surgir a necessidade da reconstrução, renovação e criação de novas cidades.

Para Lefebvre (2006), o fenômeno urbano não pode ser compreendido sem que seja considerado o longo processo de industrialização. Tal questão reflete à profissionais de diversas áreas buscarem soluções para os problemas urbanos, cada qual com uma ótica distinta sobre os problemas das cidades.

O fenômeno urbano encarado com algo dinâmico resultou no estudo da cidade que reflete sua própria história e vai evoluindo no tempo. Além da busca do modelo ideal e universal para resolver problemas do processo urbano. Nesta perspectiva, Rodrigues (2008, p.110) afirma que o planejamento tenta criar um mundo como ele deveria ser e não como é.

Para autor, o planejamento urbano tem como objetivo a cidade ideal, a ocupação harmônica e integrada das áreas urbanas, o progresso, o desenvolvimento das cidades. Já Amado (2004), salienta que:

O planejamento pode ser entendido como sendo um processo de trabalho permanente, que tem por objetivo final a organização sistemática de meios a serem utilizados para atingir, que contribuirá para a melhoria de uma determinada situação, no caso especificamente aqui estudado aplica-se essa a melhoria às cidades.  
(AMADO, 2004, p.52).

O planejamento urbano abrange formas e soluções para a grande desordem urbana. Cabe em sua eficiência buscar a melhoria de qualidade de vida dos habitantes dentro de uma determinada área urbana, por meio da concepção de planejar atividades junto à elaboração de planos e ornamento espacial.

A evolução do planejamento urbano, segundo a classificação de Amado (2004), apresentam oito fases de evolução

Considera-se a primeira fase até meados do século XIX. Tem-se o controle do desenho da cidade e dos fatores de salubridade. A segunda fase corresponde ao final do século XIX, com o desenho da nova cidade com a ligação cidade/campo. A terceira fase inicia o século XX, na busca das cidades ideais.

Durante os anos 1970, quarta fase, tem-se a contenção da expansão urbana sobre solos agrícolas, florestal e paisagens. A partir dos anos 1980, nota-se a preocupação em frisar questões ambientais, na qual corresponde ao início da quinta fase em integrar medidas de políticas ambientais. Os anos 1990 se referem a sexta e sétima fase do processo de evolução.

Desta forma, já se tem a necessidade de recuperar ambientalmente as zonas degradadas e o surgimento de desenho de planos com inclusão da componente ambiental. O início do século XXI descreve o planejamento urbano por meio de planos com inclusão das preocupações ambientais sociais e econômicas.

### 2.2.1 Métodos de Planejamento Urbano

O Brasil apresentou intenso processo de urbanização na segunda metade do século XX. Maricato (2011) afirma que a urbanização da sociedade brasileira tem constituído um caminho para a modernização, mas, ao mesmo tempo, tem contrariado aqueles que esperavam ver a superação do Brasil arcaico.

A autora segue afirmando que as reformas urbanas, realizadas em diversas cidades brasileiras entre o final do século XIX e início do século XX, lançaram as bases de um urbanismo moderno a moda da periferia. “A dificuldade de construir uma proposta urbanística nos governos municipais democráticos, que se elegeram após o fim da ditadura, em 1988, mostra que estamos despreparados para o tema”. (MARICATO, 2011, p. 49).

Para Ferrari Jr. (2004) descreve que:

O Planejamento Urbano no Brasil foi pautado em instrumentos urbanísticos, tendo nos Planos Diretores e Leis de Uso e Ocupação do Solo seus representantes mais pragmáticos, que se tornaram “opções” mais que perfeitas para solucionar as mazelas sociais. Contudo, muitos desses planos só tiveram a pretensão de guiar a orientação ao ambiente construído não enfrentando as questões sociais.  
(FERRARI Jr. 2004, pg. 18)

Rodrigues (2008) estuda três modelos do planejamento urbano dentre vários, conforme o quadro abaixo:

Quadro 13 – Tipologia do Planejamento

Planejamento Estratégico	Cria a imagem da cidade ideal que tenta mostrar a eficiência da administração pública e, assim, obter recursos financeiros, nacionais e internacionais. A cidade parece um organismo com vida própria, desvinculada dos cidadãos, dos produtores e consumidores da e na cidade.
Planejamento que antecede a produção e a ocupação	As cidades planejadas no qual está presente a delimitação de áreas a serem ocupadas por segmentos de classes sociais. Em poucos anos a cidade real extrapola e modifica o projeto ideal como ocorreu em Goiânia, Belo Horizonte, Brasília, Teresina.
Planejamento Setorial Urbano	Caracteriza-se pela intervenção de setores econômicos que intervêm na dinâmica de ocupação e produção do espaço: indústrias, agroindústrias, exploração de minerais e fontes de energia, produção e distribuição de energia, vias de circulação, portos, aeroportos, moradias de interesse social, equipamentos específicos, infraestrutura.

Fonte: Rodrigues (2008)

Outra forma de planejamento são os planos diretores urbanos, planos diretores estratégicos que surgem também como forma de planejar a área urbana. A este propósito de Costa (1994) apresenta algumas reflexões a respeito de questões de caráter metodológico ou de experiências concretas relacionadas a adoção e elaboração de planos diretores.

Observa-se inicialmente que existe uma questão relacionada a conceitos, que surge em função da (re)introdução do plano diretor como instrumento de política urbana. O lugar de destaque dado pelo texto constitucional ao plano diretor parece indicar uma inversão de valores em relação ao princípio básico de função social da terra urbana. Além disso, seu grau de abrangência tem variado de caso para caso, revelando que não está clara a distinção entre, por exemplo, plano diretor, planejamento urbano, instrumentos de gestão

e planejamento de governo. Existem aí também algumas questões relacionadas à abordagem teórico-metodológica. (COSTA, 1994).

Costa (1994) busca esclarecer as possibilidades deste instrumento de política urbana contribuir para a produção de um espaço urbano de fato democrático, sem que promova a consolidação de estruturas urbanas excludentes. O mesmo autor ainda relata uma característica marcante dos planos nas cidades brasileiras:

De fato, é de conhecimento geral que muitas das iniciativas de implantação de instrumentos de política urbana no passado acabaram por produzir resultados contrários aos que se pretendia. Por exemplo: propunha-se, como forma de resolver problemas relacionados com a deficiência de infraestrutura nas áreas mais pobres de nossas cidades, a adoção de legislação urbanística rigorosa que exigisse loteamentos mais bem dotados dos serviços urbanos básicos. O problema que surgia então era que as camadas mais pobres da população não tinham condições de ter acesso a ou manter estes lotes urbanizados. A elaboração e adoção de planos diretores podem, dependendo da situação, levar a resultados semelhantes. (COSTA, 1994).

O fracasso dos planos diretores no Brasil deveu-se, em suma, à má concepção de planejamento por parte das autoridades legislativas, que resolveram instituí-los por decretos, e também de uma consequente não compreensão de seu significado pelas prefeituras. (BRAGA, 1995 *apud* TOSTES, 2006, p. 15).

Abaixo o relato dos dois importantes fatores que contribuíram para a não implementação dos planos:

1. A obrigatoriedade do plano diretor não sensibilizou os agentes públicos municipais da importância do planejamento urbano enquanto um processo mais eficiente de gestão, os quais encarregaram o plano apenas como uma exigência burocrática e inútil, ou como um instrumento útil apenas para facilitar a obtenção de recursos públicos.

2. A elaboração da maioria dos planos diretores por órgãos ou empresas estranhas à administração pública local, tendenciou diversos problemas que inviabilizaram sua implementação: a) os planos ficaram interessantes tecnicamente, mas inviáveis politicamente; b) os planos não se apresentam bons nem tecnicamente nem politicamente, pois os elaboradores não conheciam a realidade local e; c) o plano diretor tornou-se um corpo estranho à administração local que não participou de sua elaboração e, portanto não o encara como instrumento legítimo, não tendo assim interesse na sua implementação. (BRAGA, 1995, *apud* TOSTES, 2006, p.15).

De acordo com o mesmo autor, existem três aspectos que devem ser evidenciados. O primeiro é que o plano diretor é vendido como um produto eminentemente técnico, considerado de difícil compreensão para leigos. Se a elaboração do plano se apura tecnicamente, porém apresenta inviabilidade politicamente, não será posto em prática; o mesmo ocorre inversamente.

O segundo aspecto consiste na transparência dos planos diretores, tornando públicas as diretrizes e prioridades do avanço urbano. Estes que, sempre existiram com ou sem plano, entretanto diferencia-se com o plano o fato de ficarem mais claros. Este aspecto de transparência torna-se possível mediante o terceiro aspecto, na qual trata da democratização do processo de elaboração do plano diretor.

A elaboração do plano diretor necessita refletir sua municipalidade. Para Tostes (2006, p.18) “deve ser evitada a encomenda a uma empresa ou órgão público ou privado”. Deverá ser feito também através de parcerias, ou assessorias para assuntos específicos, onde os agentes da administração local deverão participar efetivamente de todas as etapas de elaboração. A participação social é fundamental para a elaboração do plano diretor. Rodrigues (2008) ressalta que a participação deve ocorrer na etapa de levantamento, de definição de prioridades, na delimitação de áreas especiais para moradia e demais instrumentos contidos no Estatuto da Cidade.

Amado (2004) estudou a evolução de diferentes métodos de planejamento elaborado nos últimos séculos. Para este autor, entende-se como processo de planejamento a contribuição de um “processo racional de tomada de decisão onde se identificam objetivos, se desenham propostas de execução, se conjugam meios operativos, se implementam ações e se reveem resultados face aos objetivos iniciais”. (FIDELIS, 2001, p. 66 *apud* AMADO, 2004, p. 25).

Em análise aos principais modelos de planejamento, Amado (2004) descreve os seguintes modelos: racional, compreensivo, incrementalista, advocatório e participativo. Todos estes modelos associados a escolas a escolas pensamento e teoria do planejamento.

Quadro 14 – Tipologias de planejamento Amado

Modelo de planejamento Racional	É dominado pelo desenho e interpretação da figura do plano
Modelo de planejamento compreensivo e incrementalista	É a evolução do modelo de planejamento racional. Porém contém mais informações e considera todas as alternativas nos processos de tomada de decisão.
Modelo de planejamento advocatório	É preponderante a componente social e política do processo de decisão e a relevância da componente da negociação da proposta.
Modelo de planejamento Participativo	Distingue-se dos anteriores pela importância atribuída ao da informação necessária, aos valores associados às opções e ao envolvimento do processo de diferentes grupos de interesses.

Fonte: Amado (2009)

Analisando pelo viés sustentável, o modo incrementalista foi o que menos contribuiu para tal fim. De acordo com Moughtin (1999) *apud* Amado (2004), para os quesitos transformadores do espaço – preocupação sobre os recursos e ambiente no global; preocupação ambiental a nível local; justa distribuição dos benefícios e potencialidade de alteração das condições sociais – o modelo mostrou-se como originador de efeitos negativos. O modelo participativo é o que mais se adequa aos objetivos do viés sustentável, portanto apresenta-se geralmente bem sucedido.

Na estrutura dos métodos adaptáveis ao planejamento urbano surge o método científico, na qual apresenta cinco etapas: teorias, hipóteses, observações, generalizações empíricas e decisões. O método apresenta-se com base teórica e etapas instituída por generalizações empíricas. Tal realização acontece com a resultante da experiência acumulada pelas ações e avaliações de intervenções anteriores. (AMADO, 2004).

Outro método que apoia o desenvolvimento da proposta de solução das intervenções de planejamento urbano é o método científico de desenho urbano. Tal método inicia-se partindo de uma definição de um problema específico que deve ser solucionado. Pelo processo operativo, permite “que o mesmo problema possa ser



reformulado e redefinido ao longo do desenvolvimento da proposta.” (AMADO, 2004, p. 27).

Para este processo definiu-se uma estrutura mais operativa, pelo qual foi baseada na experiência acumulada pela elaboração de diferentes planos. Sendo assim, elementos associados à qualidade de vida da população têm vindo impor-se como fator determinante no desenvolvimento de ações do planeamento urbano.

No processo de planeamento urbano abrange quatro etapas que devem agregar a outras variáveis. Tais etapas se desenvolvem progressivamente do seguinte modo: análise, síntese, avaliação e decisão. Quanto as variáveis, estas são definidas a partir da intervenção a desenvolver.

A fase de análise ocorre por meio do levantamento de informações, não sendo, contudo, definido um limite máximo ou mínimo de elemento a abordar. A fase de síntese promove-se por meio da proposta apoiada nos elementos recolhidos e tratados na análise, este processo não contém a intervenção popular. E para finalizar, a fase de avaliação e decisão, na qual é preponderante a componente social e política do processo de decisão e a relevância da componente da negociação da proposta.

Outro processo que Amado (2004) analisa foi referente ao estudo desenvolvido por Ian Macharg (1969), na qual se colocou pela primeira vez em questão as preocupações ecológicas nas ações de planeamento. Tais preocupações colaboraram para que houvesse o desenvolvimento de próximas abordagens à temática de planeamento agregada ao conceito de desenvolvimento sustentável.

Quadro 15 – Ações de Planeamento

1	Identificação do problema e potencialidades
2	Definição de objetivos
3	Inventário e análise do processo biofísico e sociocultural ao nível regional
4	Inventário e análise do processo biofísico e sociocultural ao nível local
5	Estudo detalhado

6	Desenvolvimento de conceitos e ações
7	Plano paisagístico
8	Envolvimento de população
9	Mapas detalhados
10	Implementação do plano
11	Gestão/administração

Fonte: IAN MACHARG, 1969 *apud* AMADO, 2004.

O conceito de desenvolvimento sustentável está diretamente ligado à preservação do meio ambiente, ou seja, “vai ao encontro das necessidades das gerações presentes sem comprometer a capacidade de desenvolvimento próprio das gerações futuras”. (WCED, 1987, p. 43 *apud* AMADO, 2004, p. 35).

Pode ser visto como conjunto de programas de desenvolvimento que vão ao encontro dos objetivos de satisfação das necessidades humanas sem violar a capacidade de regeneração dos recursos naturais a longo prazo, nem os padrões de qualidade ambiental e equidade social. (BARTELMUS, 1994, p. 73 *apud* AMADO, 2004, p. 35).

O conceito de desenvolvimento sustentável tornou-se mundialmente conhecido por meio de conferências das Nações Unidas referentes a ambiente e desenvolvimento. Por meio delas ficou evidenciada a necessidade de buscar novas estratégias de desenvolvimento para uma escala reduzida – nível local – e uma escala ampliada – global.

O processo de operacionalização do desenvolvimento sustentável tornará possível por meio do conceito do planejamento territorial. Tal conceito se descreve da seguinte forma: “o planejamento territorial sempre integrou princípios de sustentabilidade através da definição de objetos, de programas de longo prazo, e a inter-relação entre dimensões sociais, econômicas e de proteção ambiental”. (WINTERS, 1994, *apud*, AMADO, 2004, p. 37-38).

Por meio de Amado (2004), é possível entender o planejamento territorial como aquele processo que busca as melhores localizações para suas atividades, com o intuito ao crescimento. Porém seu principal objetivo – de modo sustentável –

é em sua ação evitar ou reduzir impactos negativos e apresentar-se com seu papel proativo através de retornos adaptáveis a alteração ambiental.

Segundo o mesmo autor, o planejamento como responsável das ações transformadoras do espaço – uso do solo e promoção de qualidade de vida – devem buscar integrar suas medidas as questões sustentáveis, de acordo com o objetivo do processo pelo o qual se estar planejando.

Dos princípios considerados importantes ao desenvolvimento sustentável são citados “a integração do ambiente e os mecanismos particulares de envolvimento efetivo da participação da população”. (MARTIN, 2000, p.225 *apud* AMADO, 2004, p. 40). Também “devem ser apoiados num processo de integração holística de análises e ações tendo como visão a integração do ambiente”. (SHORTEN, 1993 *apud* AMADO, 2004, p 41).

Quadro 16 – Aspectos da Integração Ambiental

FUTURO	Consequências a longo termo para as gerações futuras
AMBIENTE	Totalidade dos custos ambientais
IGUALDADE	Distribuição das consequências das ações pelas presentes e futuras gerações
PARTICIPAÇÃO	Máximo envolvimento da participação individual e dos diferentes interesses no processo de tomada de decisão e implementação

Fonte: SHORTEN, 1993 *apud* AMADO, 2004, p 41.

Portanto, “o planejamento urbano sustentável deve ocorrer mediante a valorização dos aspectos temporais, ambientais e pela participação da comunidade”. (BOTELHO, 2012, p. 34). Sendo assim, neste processo é possível colocar em análise as particularidades e necessidade do ser humano.

Faz parte do planejamento urbano a definição das estratégias e de fatores de sustentabilidade. As estratégias, segundo Amado (2004) fazem parte da organização e definição dos objetivos sendo este o meio de realização das ações. Tais estratégias “constituem-se também como instrumento que asseguram que todos os aspectos e componentes de sustentabilidade sejam sistematicamente

considerados na tomada de decisão num quadro de desenvolvimento sustentável”. (AMADO, 2004, p. 54).

O estudo realizado pelo *Institute for Transportation and Development Policy* – ITDP – desenvolveu os 10 (dez) princípios para que os espaços urbanos possam chegar ao equilíbrio mais inteligente.

1. **andar a pé:** é preciso garantir espaços seguros, desobstruídos e de qualidade aos pedestres;
  2. **Não-poluentes:** deve-se criar condições ao uso de transportes não-poluentes, como a criação de ciclovias;
  3. **Transporte público:** oferecer transporte público de qualidade, que supra as necessidades dos passageiros;
  4. **Controle de tráfego:** criar restrições a carros em locais de grande circulação de pedestres;
  5. **Serviços de entrega:** fazer as entregas da forma mais segura e limpa possível;
  6. **Integração:** é preciso integrar pessoas e construções, possibilitando lazer, trabalho e outras atividades em espaços próximos;
  7. **Preencher espaços:** com o preenchimento de espaços vazios, como terrenos baldios, possibilita essa integração do item 1, tornando as atividades possíveis a pé, por exemplo;
  8. **Preservação dos bens:** preservar a diversidade sociocultural, os ambientes e belezas naturais da cidade;
  9. **Diminuir distâncias:** criar conexões entre lugares, possibilitando caminhos diretos e livres;
  10. **Durabilidade:** planejamento e uso de materiais de qualidade, posterior manutenção.
- CATALYST Review: Leading Creative Economies CATALYST Review.

A evidência de que a falta de planejamento urbano é um agravante direto à sustentabilidade urbana está cada vez mais perceptível aos argumentos da sociedade. Os quesitos básicos atribuídos à qualidade de vida, em sua maioria, não acompanham o aglomerado urbano. Desta forma, tal situação dificulta o alcance do urbanismo sustentável. Entretanto, a disseminação do estudo de planejamento urbano, melhorado a cada experiência, expande-se e procura torna-se aplicável.

### **CAPÍTULO 3 – ANÁLISE DA EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE MACAPÁ**

A morfologia urbana da cidade estuda essencialmente os aspectos exteriores do meio urbano e as suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e sua estrutura. Em sua maioria, as cidades apresentam em sua evolução a história contada por meio de suas edificações. Ou seja, uma relação que parte da configuração interna do objeto junto a aspectos externos, na qual dá formato a cidade devido à maneira de como se organizam e se articulam no espaço.

Segundo Silva (2007), a cidade de Macapá tem suas origens urbanas em particular à construção da Igreja de São José de Macapá e principalmente ao Forte da Fortaleza de São José, promovendo aglomeração no entorno destas edificações. Eleva sua condição de povoado a Vila de São José de Macapá em 1758.

A Avenida FAB descreve a evolução da cidade de Macapá devido a grandes eventos ocorridos nesta via. Segundo Nora (1981) a curiosidade pelos lugares onde a memória se cristaliza e se refugia está ligada a este momento particular da nossa história. Ou seja, cada fato ocorrido na avenida desperta sentimentos saudosos de quem vivenciou o crescimento da cidade de Macapá.

#### **3.1 O Janarismo<sup>6</sup> e o processo de Evolução Urbana da Cidade de Macapá no Período Territorial na década de 1940**

Movido pela propaganda da Defesa Nacional de ocupar e proteger as áreas fronteiriças, na década de 1940, dar-se início a criação dos Territórios Federais, dentre eles o caso amapaense, por meio do Decreto-Lei 5.812<sup>7</sup>, com a justificativa de evoluir as terras do extremo norte brasileiro. Segundo Medeiros (1946), não significava somente realizar atos com objetivos militares, mas sim empreender medidas com o fim de preservar o país de ameaças de toda ordem. Dentre essas ordens cita-se defender a tributação das fronteiras, salvaguardar riquezas e guardar as minas. Esse processo de proteção seria possível a partir da ocupação dessas áreas fronteiriças, a partir de uma organização com cumprimentos, saneamento e educação.

---

<sup>6</sup> O termo Janarismo foi empregado pelo historiador amapaense Fernando Rodrigues dos Santos para designar o período correspondente aos anos 1944 a 1970, enquanto o Amapá esteve pela influência de Janary Gentil Nunes.

<sup>7</sup> Segue em anexo deste trabalho Decreto-Lei 5 812.

Segundo Silva (2007), em 28 de dezembro de 1943, o presidente Getúlio Dornelles Vargas nomeia Janary Gentil Nunes para cargo de governador do Território Federal do Amapá, devido ao fato de ser militar e de ter conhecimento sobre a região. Janary Nunes demonstra em meio à entrevista que fizera ao jornal *Correio da Noite*, o quão árduo seria sua missão.

“Recebo a investidura com que espontaneamente me honrou o presidente Getúlio Vargas, vendo nele um dever, uma árdua missão a cumprir. Conheço bem o Território do Amapá, pois já duas vezes ali estive a serviço do Exército. É uma região de plenas possibilidades. Porém tudo, ainda tudo está por fazer. Tendo apenas pouco mais de duas dezenas de milhares de habitantes para dezenas de milhares de quilômetros quadrados. Este é o problema mais difícil da minha tarefa \_ do de povoá-lo. Para povoar racionalmente é preciso construir habitações, sanear, os pontos escolhidos para a localização de núcleos, erguer hospitais e enfermarias nas vilas mais populosas, visando principalmente extinguir a malária, evitando, assim a contaminação dos novos pelos antigos; levantar escolas, abrir estradas, plantar e tudo isso só se faz com homem.”  
(CORREIO DA NOITE, 29 dezembro de 1943 *apud* SILVA, 2007, p.84).

Segundo Lobato (2013) Janary Nunes chega ao Amapá no dia 25 de Janeiro de 1944. Desperta no núcleo – que não passava de mil e duzentos habitantes – grandes expectativas de desenvolvimento daquele espaço. A pequena população existente, escrachava o quanto sofria de várias endemias, pois eram desprovidos de estrutura médica e saneamento básico.

Janary Nunes defendia a transformação daquela realidade através de políticas públicas que prosperasse esse novo Território, no combate as enfermidades e na dispersão dos modelos e hábitos dos grandes centros urbanos do país. “Janary simbolizava o fim de um período de pessimismo, abandono, caos, atraso, doenças, analfabetismo, superstição, pobreza e inviabilidade”. (Lobato, 2013, p. 12).

Em seu primeiro ano de mandato, Janary Nunes dedicou sua atenção especialmente a levantamento de dados, estudos de viabilidades, ordenamentos regionais, organização de serviços, diretrizes junto ao planejamento. Segundo Silva (2007) tais levantamentos resultaram em um inventário, na qual possibilitou que fossem levadas as reais dificuldades como forma de retratar o atraso para transformá-lo.

“O governo de Janary Nunes buscava a higienização e o embelezamento da urbe” (Lobato, 2013, p. 14). Segundo Tostes (2013), havia os fatores determinantes como, por exemplo, o desenvolvimento da ideia de que a cidade necessitava se expandir de Norte a Sul e Leste a Oeste, além de que, teria o rio Amazonas como elo importante na concepção da delimitação da cidade.

Na década de 1940, Silva (2007) descreve a cidade de Macapá ainda com marcas de sua arquitetura de povoado. Em volta do grande forte era possível prever um desenvolvimento urbano, este que necessitava expandir a cidade. Janary Nunes transfere a sede do governo da cidade do município do Amapá para Macapá, em 1944. Apesar das carências de infraestrutura e saneamento básico, o entorno da Fortaleza de São José era a área de maior adensamento populacional.

A convicção sincera de estar pleiteando a utilização dessa grandiosa obra de nossos avós para um fim elevado, que dará possibilidade permanente de ver esse monumento histórico cada vez mais enobrecido e conservado, muito ao contrário daquela situação em que o encontramos e em que ainda está. Conheço o amor que esse patrimônio dedica aos bens de nossos antepassados, o que não tem impedido que certos monumentos vão desaparecendo aos poucos sob ataque do tempo, na tristeza de servirem de ninhos de morcegos, de covil de cobras e de domínio do mato. Elegendo a Fortaleza de Macapá ao amparo do Território para o Palácio do Governo e residência (...) fica-lhe assegurada a assistência interessada e contínua da higiene e do trato adequado.  
(NUNES, 1946. Pg. 145)

O ponto crucial do governo de Janary Nunes na década de 1940 foi a elaboração do Relatório de Atividades do Governo do Território do Amapá. Este relatório descrevia detalhadamente informações a respeito das principais medidas tomadas, juntamente com o inventário realizado na região no período de implantação do governo. Por meio deste, foi possível identificar a realidade daquele território. Neste relatório fez-se o levantamento em aspectos sociais, econômico e cultural, analisados ainda a problemas de infraestrutura, de saneamento, transporte, habitação, alimentação, estradas, meios de comunicação.

O relatório de atividades do Governo do Território Federal do Amapá, de 1946, revela o quão o governo de Janary Nunes era visionário e conseguiu por meio de uma percepção evolucionária verificar aspectos importantes que davam singularidade a capital. Tostes (2014g) afirma “a cidade modernista de Janary é

colocada em prática, pois, naquele momento diferente do que conhecemos hoje, não havia a necessidade de um Plano urbano, mas sim, definir o traçado da cidade”. Janary valorizou o traçado urbano da cidade tendo em vista um conjunto de observações em relação às questões futuras da capital.

Macapá estava perdendo as características de vila, porém manteve um traçado na forma xadrez, obedecendo a topografia de uma cidade plana e bastante delimitada por igarapés. Segundo Tostes (2014d) o traçado ortogonal ajudaria a reduzir os custos de implantação, visto que facilitaria a abertura de arruamento e a definição do sistema transversal e longitudinal, prevalecendo até os dias atuais as chamadas vias tipo “espigão” com as Avenidas FAB e Padre Júlio.

A Avenida FAB se configurava de forma embrionária na década de 1940. Expressavam-se pouquíssimas edificações na via. Entretanto, refletia o auge da fundamentação modernista, na qual se baseava no contexto da cidade moderna do século XX e as reflexões e ideias da Carta de Atenas – recrear, circular, habitar e trabalhar.

Figura 06 – Cartografia de Análise Av. FAB de 1940.



Fonte: Elaborado pela autora (2015).

Fazem parte do conjunto arquitetônico da via, na década de 1940, a Residência Oficial (1945), o Posto de Puericultura (1946), o Complexo – escola e



praça – Barão do Rio Branco (1946), Escola Industrial de Macapá, Hospital da Capital (1946), Igreja Batista (1946) e uma quadra de lotes residenciais.

Figura 07 – Residência do Governador, 1945.



Fonte: Site porta-retrato-ap.blogspot.com (2014).

Figura 08 – Residência do Governador, 2014.



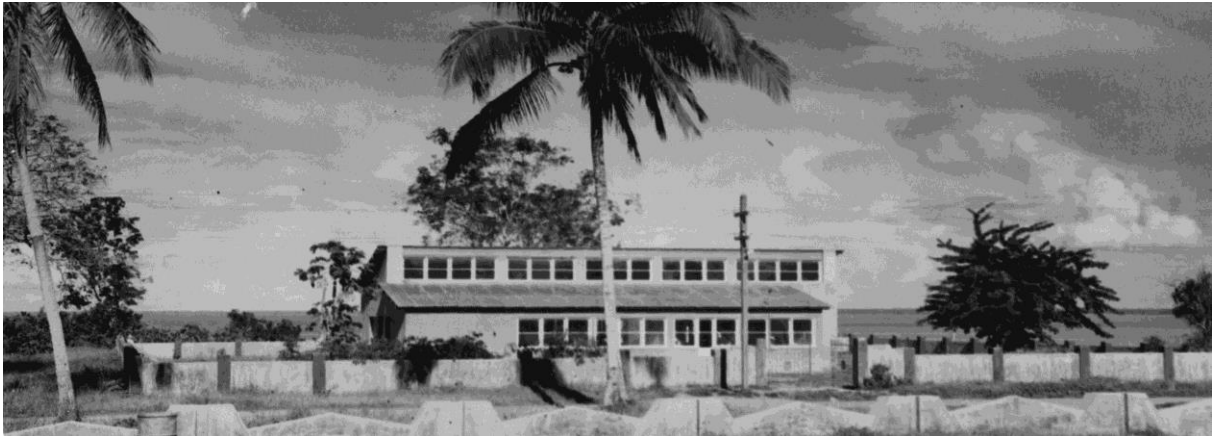
Fonte: Acervo da Autora (2014).

A Residência Oficial do Governador, construída em 1945 com arquitetura neocolonial. Passou por inúmeras reformas e ampliações a cada mandato governamental. Na gestão de Waldez Góes, 2015, a residência atenderá a encontros nacionais e internacionais fechados, entre outros eventos.

A decisão do governador Waldez Góes de permanecer no imóvel próprio da família ao invés de mudar-se para a residência oficial do Governo do Estado resultará em uma economia de cerca de 70% para os cofres públicos do Amapá.

Fonte: Jornal do Dia, 2015.

Figura 09 – Posto de Puericultura Década de 1940.



Fonte: Acervo IBGE (2014).

Figura 10 – Sec. Municipal de Assistência Social e do Trabalho SEMAST, 2015.



Fonte: Acervo Autora (2015).

Segundo Lázaro (2012) o posto de Puericultura “Iracema Carvão Nunes” foi construído pela Campanha da Redenção da Criança para acompanhar a gestação das futuras crianças amapaenses. Atualmente tem-se o prédio cedido à Prefeitura de Macapá, na qual realiza o cadastramento de programas habitacionais na cidade.



Figura 11 – Complexo Barão do Rio Branco, década de 1940.



Fonte: Acervo do IBGE (2014).

Figura 12 – Complexo Barão do Rio Branco, 2015.



Fonte: Acervo Autora (2015).

Figura 13 – Praça Barão do Rio Branco, 2015.



Fonte: Acervo Autora (2015).

Segundo Lázaro (2012), o Grupo Escolar Barão do Rio Branco foi inaugurado em 13 de setembro de 1946, sendo a primeira escola de alvenaria de Macapá no estilo neocolonial. Sua primeira denominação foi Grupo Escolar de Macapá. Nela funcionou o primeiro cinema oficial de Macapá, o ex-cine Teatro Territorial, nos anexos o serviço de Administração Geral do Ex-Território Federal do Amapá.

Figura 14 – Escola Industrial, década de 1940.



Fonte: Acervo do IBGE (2014)

Figura 15 – Escola Antônio Cordeiro Pontes, 2015,



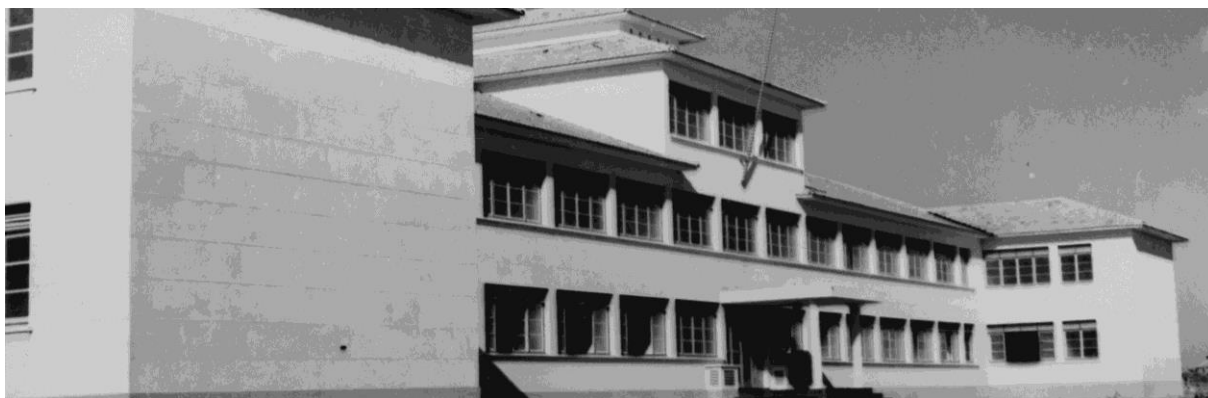
Fonte: Acervo Autora (2015).

Segundo Lázaro (2012) a atual Escola Estadual Antônio Cordeiro Pontes, ao longo de sua história passou por transformações em sua denominação e propósitos situacionais. Em 01 de dezembro de 1949, o estabelecimento foi denominado,



inicialmente como Escola Profissional Getúlio, cuja filosofia pautava-se na formação profissionalizante. Em 1954 a instituição recebe o nome Escola Industrial de Macapá, na qual tinha formação industrial. Em 1965, efetivou a filosofia de ensino e denominou-se Ginásio de Macapá para o trabalho, ofertando cursos técnicos Agrícolas, comerciais e administração do lar. No ano de 1976 implantou-se o 2º grau e em 1979 denominou-se Escola Integrada até 2007.

Figura 16 – Hospital da Capital, década de 1940.



Fonte: Acervo do IBGE (2014).

Figura 17 – Primeira Igreja Batista 1940.



Fonte: Acervo do IBGE (2014).

Figura 18 – Templo da 1ª Igreja Batista (2015).



Fonte: Acervo Autora (2015).

O Templo da Primeira Igreja Batista de Macapá foi erguido ao lado do antigo campo de Aviação da cidade de Macapá. Uma das pouquíssimas edificações fielmente conservadas quanto às características do estilo arquitetônico adotado.

Segundo o Inventário de Conhecimento dos Bens Imóveis da Cidade de Macapá (2010), por conta da implantação do território Federativo do Amapá em 1943, dar-se início ao movimento moderno na capital do estado, Macapá. Mesmo que tardiamente destacou-se o uso dos estilos Art Decó e Neocolonial, dentro da Arquitetura Moderna. O estilo Art Decó, na arquitetura, é identificado pelo rigor geométrico e ritmos lineares verticais, propositando fachadas mais altas. Trouxe consigo influências do abstracionismo e cubismo.

### 3.2 Plano GRUMBILF do Brasil para Macapá nas décadas de 1950 e 1960

A alteração do perfil rural para uma terra símbolo de vitória configurava-se através de obras e serviços. Segundo Lobato (2013) o governo via na urbanização macapaense um claro indicativo de que o Amapá estava acordando para o progresso. Além disso, para Janary, o caboclo da Amazônia tinha potencial, porém este aspecto precisava ser disciplinado possibilitando a urbanização nas terras amapaenses. De forma estratégica, era noticiada no Jornal do Amapá e do Pará a prosperidade com fotografias da paisagem com a seguinte descrição “Macapá Moderna”.

Figura 19 – Vista Aérea “Macapá Moderna” da Década de 1950.



Fonte: LOBATO, 2013, p.38.

No início década de 1950 projetos de infraestrutura urbana estavam sendo concluídos. O fornecimento de água e esgoto, por exemplo, atendia apenas os imóveis localizados nas proximidades das praças Barão do Rio Branco e atual Veiga Cabral. Dados do IBGE revelam que em 1950 dos mais de três mil domicílios menos de 15% da população tinham tais serviços.

O sistema de energia elétrica atendia, também, uma parcela mínima da população. Dados do IBGE revelam que apenas 826 domicílios dos mais de 3 mil

eram atendidos pelo serviço. Em virtude da falta de potencial, em 1956, foi criada a Companhia de Eletricidade do Amapá, CEA.

Em 1959, a CEA contratou uma empresa para a elaboração do Plano de expansão da infraestrutura elétrica para a cidade. Para dar início a empreitada, a consultoria da empresa GRUMBILF do Brasil elaborou o primeiro Plano Urbanístico de Macapá. A necessidade deste estudo era justificada pela necessidade de um planejamento racional que possibilitaria a expansão da rede elétrica de forma ordenada e construção da Usina Hidroelétrica Coaracy Nunes, pois nesse momento já se estimava 26 mil habitantes.

Segundo Tostes (2006), dentre as propostas da GRUMBILF do Brasil, a maior parte delas compreendiam as propostas projetadas para a nova década – 1960. Já consideravam como fatores a construção da Empresa ICOMI<sup>8</sup>, o Porto de Santana, a construção da Hidroelétrica.

A necessidade de um plano diretor neste momento para o planejamento da cidade, de acordo com a GRUMBILF (1959), reduziria gastos econômicos. Visto que o estudo e reconhecimento da área dariam as dimensões corretas do sistema de água, esgoto e elétrico. Para Tostes (2006) é concordável o argumento, pois se evitando aberturas de valas em ruas já pavimentadas, evitar-se-ia a reposição da pavimentação e conseqüentemente o gasto não planejado.

A GRUMBILF do Brasil elaborou todos os estudos baseados em informações fornecidas pelo Território e pela CEA, na qual foi possível a elaboração do Plano. Em meio às informações, Macapá apresentava certa peculiaridade pela sua conformação topográfica – numerosos lagos e igarapés – e por situar as margens do Rio Amazonas.

O traçado urbano, com avenidas e ruas largas e praças amplas, permitia soluções urbanísticas sem desapropriação ou demolições onerosas. O desejo do governo era conservar as construções existentes, programando uma 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".  
(TOSTES, 2006, p. 67).

---

<sup>8</sup> Sociedade Brasileira de Indústria e Comércio de Minérios de Ferro e Manganês, Empresa escolhida para atuar na exploração de Manganês no Estado do Amapá na década no final dos anos 40.



Para o mesmo autor, a evolução e o crescimento da cidade deve ocorrer naturalmente de acordo com as condições topográficas e os costumes já existentes. Seria inadequado forçar um crescimento para cidade desrespeitando as condições típicas. Desta forma “parecia cedo proibir construções de madeira ou prescrever gabaritos”. (Tostes, 2006, p. 68).

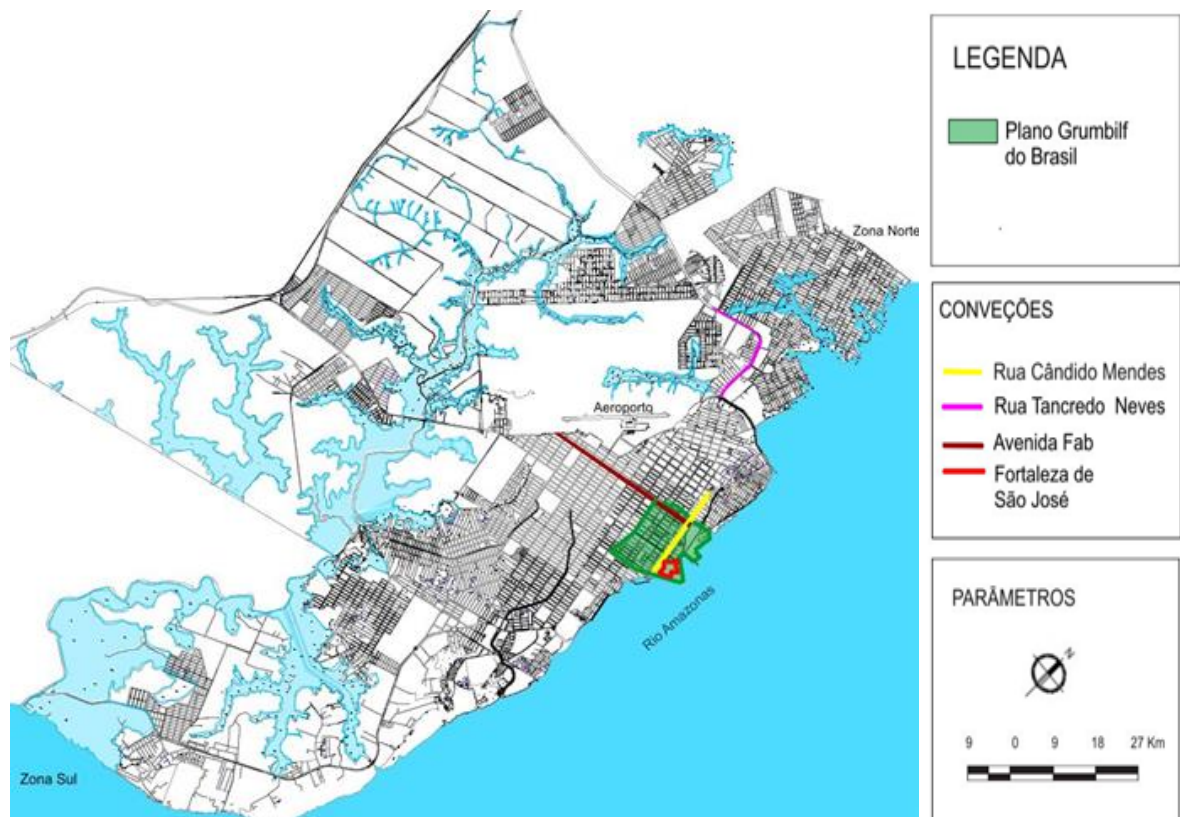
As diretrizes que constituía a elaboração do primeiro plano urbanístico para a cidade de Macapá foram:

- a) Conservação do traçado na área já existente da cidade, introduzindo unicamente pequenas modificações sem incorrer em grandes despesas com desapropriações;
- b) Localização do Centro Cívico projetado pelo Governo, entre as Avenidas Procópio Rola e Ernestino Borges e as Ruas Leopoldo Machado e 2ª Rua, criando assim um eixo monumental ao longo da Rua Leopoldo Machado, com a localização da prefeitura e da Catedral, finalizando na 4ª Avenida e ligando em semicírculo a Rua Jovino Dinoá.
- c) Aproveitamento da topografia peninsular da cidade e sua beleza paisagística para a criação de uma série de bairros novos, cada qual com sua vida própria, ou seja, seu núcleo comercial, suas casas de diversões, suas escolas, hospitais e igrejas, seu mercado industrial, suas praças de esporte e etc.
- d) Localização e ampliação do aeroporto de acordo com a planta fornecida pela Diretoria de Aeronáutica Civil.
- e) Estabelecimento de condições favoráveis de trânsito e a rápida interligação dos bairros com amplas áreas de estacionamento.
- f) Localização dos postos de gasolina em pontos estratégicos.
- g) Localização de pequenas indústrias e oficinas bem como os serviços municipais, principalmente o relativo ao lixo, a favor dos ventos predominantes, isto é, sudoeste dos bairros residenciais.
- h) Introdução de ruas intermediárias no Centro Comercial.
- i) Adoção das medidas de 80 por 200m para as quadras novas, tendo parte dos lotes 15 por 40m e os em situação privilegiada, 20 por 40m.
- j) Continuação da Avenida Amazonas, parcialmente executada, em direção ao Pacoval.
- k) Evitar a seleção de bairros e habitantes, dividindo-os em classes.

- l) Localização de um centro comercial na parte central da cidade à esquerda do Centro Cívico entre as Ruas Leopoldo Machado e a 2ª Rua e as Avenidas General Gurjão e FAB. Sobre esta diretriz é interessante observar que foram áreas institucionais o que mais caracterizou a ocupação da Avenida FAB em relação a Leopoldo Machado. (TOSTES, 2006, p. 75).

O Plano da GRUMBILF mostrou-se bastante arrojado para o período que se aplicava. Tanta eficácia já direcionava Macapá para as problemáticas vivenciadas atualmente. O plano apontava problemas futuros quanto ao sistema viário das periferias e de estacionamento no centro da cidade.

Figura 20 – Cartografia da Área de abrangência do Plano GRUMBILF.



Fonte: CAESA, 2012. Adaptação José Alberto Tostes e Letícia Mendonça

O plano GRUMBILF do Brasil analisou a Avenida FAB até a atual Rua Ordilado Silva. Quanto à área do complexo aeroportuário, o mesmo foi transferido e ampliado para o espaço ocupado atualmente. Na Figura 20 é possível analisar, em macro escala a área de abrangência do Plano, a Avenida FAB e atual localização do aeroporto da cidade.

Desta forma, vale ressaltar quanto às análises da GRUMBILF do Brasil, que os relatórios apresentados na década de 1950 para a elaboração do Plano, já

indicava futuros problemas urbanos.

No momento este problema ainda não existe em Macapá, mas dependendo da evolução progressiva, o problema poderá se apresentar mais cedo ou mais tarde, principalmente na parte central da cidade. (GRUMBILF do Brasil, 1959, *apud* Tostes, 2006, p. 87).

Tabela 01 – População de Macapá

Ano	Habitantes
1940	1000
1948	4000
1950	14000
1960	35000
1964	44000

Fonte: NUNES, 1946.

Quanto às informações do IBGE, o Amapá contava, na década de 1950 e 60, com apenas cinco cidades de pequeno porte, na qual Macapá concentrava o maior número da população.

Tabela 02 – População residente (1950-2010).

Município	1950*	1960	1970	1980	1991	2000	2007*	2010
Amapá	8.794	7.900	10.377	9.508	8.075	7.121	7.492	8.069
Calçoene	-	2.344	2.834	2.834	5.177	6.730	8.656	9.000
Macapá	20.594	46.777	86.087	137.431	197.737	283.308	344.153	669.562
Mazagão	5.105	7.595	10.497	20.436	8.911	11.986	13.862	17.032
Oiapoque	2.984	3.934	4.554	5.028	7.555	12.886	19.181	20.509

Fonte: IBGE, censo demográfico 1970, 1980, 1991, 2000, 2010. \*IBGE, contagem da população 1950 e 2007.

De acordo com Tostes (2012) de 1950 a 1960 houve um aumento considerável na população do Território. Onde “Macapá foi a cidade com o maior índice crescimento, de 12,71%. A taxa de crescimento da população amapaense foi considerada alta, 5,85%, bem superior às taxas de outros estados brasileiros”. (Tostes, 2012, p. 103).

Quanto ao problema urbano de estacionamento, nota-se atualmente na FAB o uso frequente da população das instituições e serviços localizados na via

associados ao uso de automóveis particulares. Esse costume de mobilidade – de automóvel que transporta no máximo cinco pessoas – é considerado um dos fatores que mais afeta a qualidade de vida nas grandes cidades.

De acordo com Maricato (2011), o automóvel é o fator urbano de maior impacto no aquecimento global, idem na qualidade do ar nas cidades, induz a ocupação espalhada do solo, é um dos maiores responsáveis pela impermeabilização do solo, atua na oposição ao transporte coletivo de massa.

Pode-se dizer que a infraestrutura de transporte é marcada por um padrão de urbanização que historicamente privilegiou o automóvel. O favorecimento deste meio de transporte, considerado mais cômodo para quem pode adquiri-lo, é acusado nas grandes cidades, na qual se multiplicam as avenidas, pontes e viadutos e que o investimento desta infraestrutura ultrapassa os investimentos injetados no transporte coletivo. Isto seria um descaso ao planejamento?

Tabela 03 – Área construída x Vagas oferecidas

EDIFICAÇÃO	ÁREA TÉRREA CONSTRUÍDA	DEMANDA DE PÚBLICO	VAGAS PRIVADAS	VAGAS PÚBLICAS
Colégio Amapaense	936,14 m <sup>2</sup>	Alta	0	34
Escola Antônio Pontes	5810,47 m <sup>2</sup>	Alta	0	12
Prefeitura	1648,78 m <sup>2</sup>	Altíssima	Inferior a 30	17
Hospital Geral	30289,67 m <sup>2</sup>	Altíssima	Indefinida	62
Secretarias	17029 m <sup>2</sup>	Altíssima	Inferior a 30	17
Defensoria/Procuradoria	1468,95 m <sup>2</sup>	Alta	Inferior a 30	14
Ministério Público	824,29 m <sup>2</sup>	Alta	Inferior a 30	16
Palácio do Governo	1199,10 m <sup>2</sup>	Alta	Inferior a 30	0
Tribunal de justiça	1729,89 m <sup>2</sup>	Alta	Indefinida	3

Fonte: Trabalho de Campo, autora (2015).

Por meio de levantamento quantitativo *in loco*, estabeleceu-se a relação de área térrea construída, demanda de usuários e vagas de estacionamento. Desta forma é válido frisar, que desde a contratação da GRUMBILF do Brasil poderiam ser estudados casos de bolsões verdes associados a vagas de estacionamento. Quanto às indefinições de dados na tabela justificam-se pelo fato de não haver demarcações corretas de vagas ou por não ter acesso ao espaço.

Das construções importantes da via lista-se o Aero Clube da cidade, o Colégio Amapaense, a Praça da Bandeira e Palácio do Governo. Quanto ao Aero Clube – FAB com atual Eliezer Levi – a edificação foi demolida para dar espaço à construção predial de vários pavimentos. Tal situação torna-se cada vez mais comum na capital, ora de forma a descaracterizar o prédio, ora a demoli-lo.

Na Figura 21, organizou-se por cores a arquitetura de 1950-60. Em vermelho o prédio Macapá Clube – Av. FAB com Eliezer Levi – Colégio Amapaense – atual Iracema Carvão Nunes entre General Rondon e Eliezer Levi – e Praça da Bandeira. Quanto à via, destacou-se em laranja e já se torna perceptível a arborização da mesma.

Figura 21 – Macapá, década de 1960.



Fonte: Acervo do IBGE (2014). Modificado pela autora (2015)

### 3.3 Planos Urbanos para a cidade de Macapá

Na década de 1970 a população amapaense se dividia em cinco cidades (Macapá, Amapá, Mazagão, Calçoene e Oiapoque), vilas e pequenos aglomerados, sem complexidade estrutural urbana. Das cidades do Território, Macapá concentrava em torno de 80% da população.

Nos estudos de Tostes (2012) revela que a década de 1970 no Território do Amapá, contratou consultorias para realizar estudos em busca de alternativas para o crescimento e desenvolvimento urbano da cidade. “Neste período havia uma

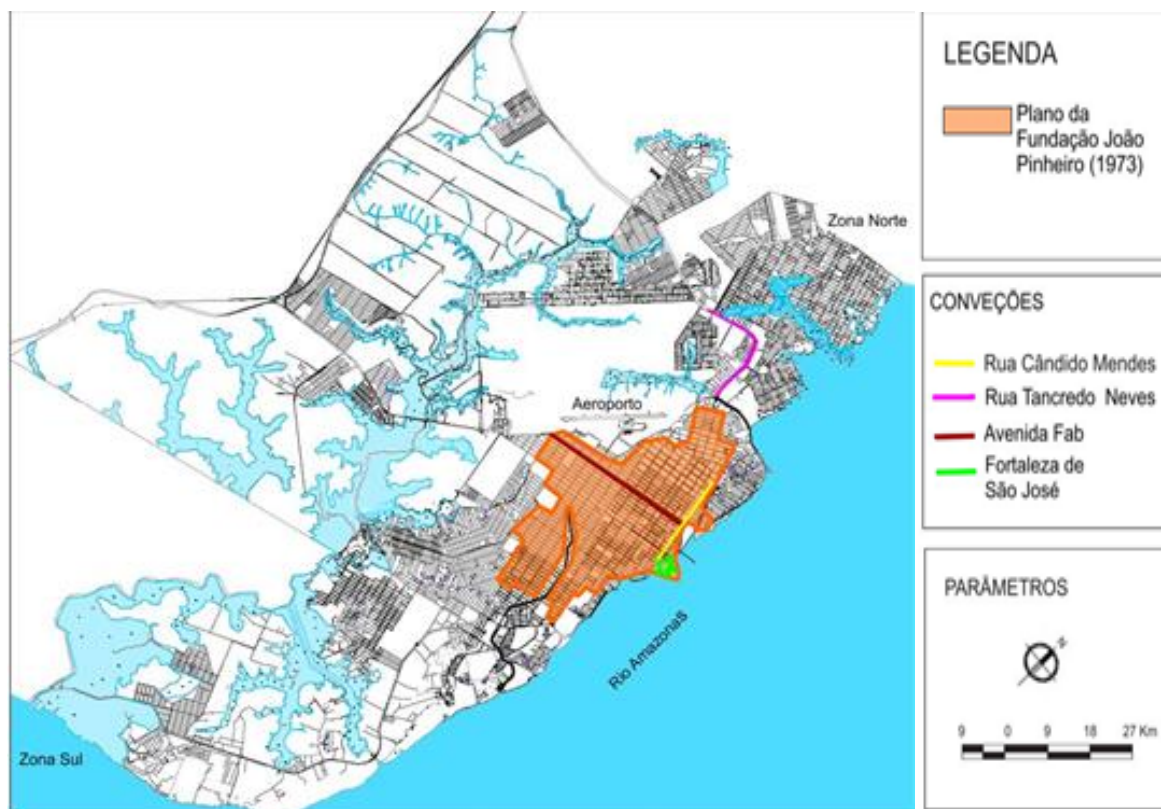
integração expressiva entre governo e prefeitura, pois era o governador que nomeava o prefeito”. (Botelho, 2012, p. 47).

Desta forma, em 1973, segundo Tostes (2006) uma ação conjunta do GTFA e da secretária Adjunta do Ministério do Interior, possibilitou viabilizar a contratação da Fundação João Pinheiro para elaborar o Plano de Desenvolvimento Urbano de Macapá – PDU. O principal objetivo seria orientar o desenvolvimento urbano municipal.

Como objetivos mais pertinentes pode-se destacar: o estímulo à política de ocupação urbana e ao zoneamento, desde que os preceitos do uso do solo fossem seguidos adequadamente; A permissão para a utilização de área de reservas para áreas de expansão urbana; Assegurar o fornecimento dos custos de implantação para infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos para o benefício da massa; E fornecer diretrizes para intervenções administrativas municipais.

De uma forma mais ampla, pode ser destacado que o Plano de Desenvolvimento Urbano da Fundação J. Pinheiro reside no âmbito do planejamento estrutural da cidade de Macapá, mais precisamente visando a seleção de áreas para expansão urbana, recreação e lazer, o zoneamento urbano e o sistema viário. E vale ressaltar ainda, que desde a década de 1970 a Fundação J. Pinheiro previa a ocupação de área periféricas no Território, apesar de não ter considerado o alto índice de fluxo migratório como ocorrido.

Figura 22 – Cartografia da Área de abrangência do Plano João Pinheiro.



Fonte: CAESA, 2012. Adaptação José Alberto Tostes e Letícia Mendonça

Segundo Tostes (2006) Outros aspectos apresentados foram questões a topografia plana, facilidade para extensão de infraestrutura, distância razoável a área urbanizada e com adequado acesso, sujeição do zoneamento proposto para a cidade. Botelho (2012) descreve que 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 formas de conteúdos indissociáveis.

A cidade de Macapá teve seu crescimento urbano orientado pelo PDU, a partir de 1974. O Plano fez uma estimativa de vida de 5 a 10 anos, na qual deveria ser revisto periodicamente, não superior ao prazo de cinco anos, ou variáveis que modificasse as projeções de desenvolvimento. Desta forma, pensou-se em um modelo de desenvolvimento urbano facilmente adaptável as necessidades de futuras alterações urbanas.

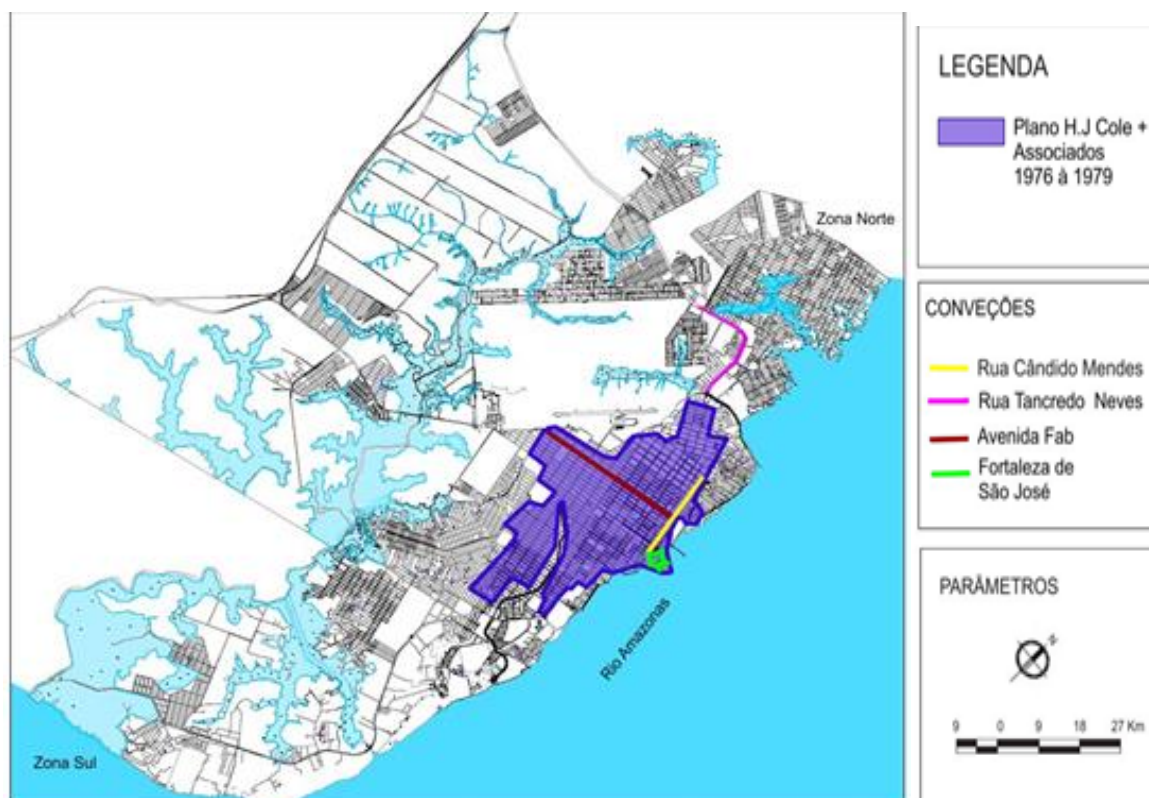
O PDU de Macapá focou uma área superior ao Plano da GRUMBILF do Brasil. Tal foco constatou a preocupação do plano em utilizar uma área além da orla



do Amazonas. Nesse período já se configura a Avenida FAB, nos atuais setores, SC e SR3.

Quanto à contratação de HJ COLE Associados ocorreu em 1976 com a necessidade de potencializar o Território Federal do Amapá. Vale destacar que para a efetividade das proposições urbanas esclarecidas pela HJ COLE, todos os planejadores deveriam estar hábeis a formular proposições em curto prazo. Quando se iniciaram ações concretas como: pavimentação de ruas, construção de salas de aula, implantação de coleta de lixo, construção do mercado municipal e reorganização das prefeituras, criou-se um marco do início de uma gestão atrelada à consciência de planejamento.

Figura 23 – Área de abrangência do Plano HJ Cole & Associados (1976)



Fonte: CAESA, 2012. Adaptação José Alberto Tostes e Letícia Mendonça

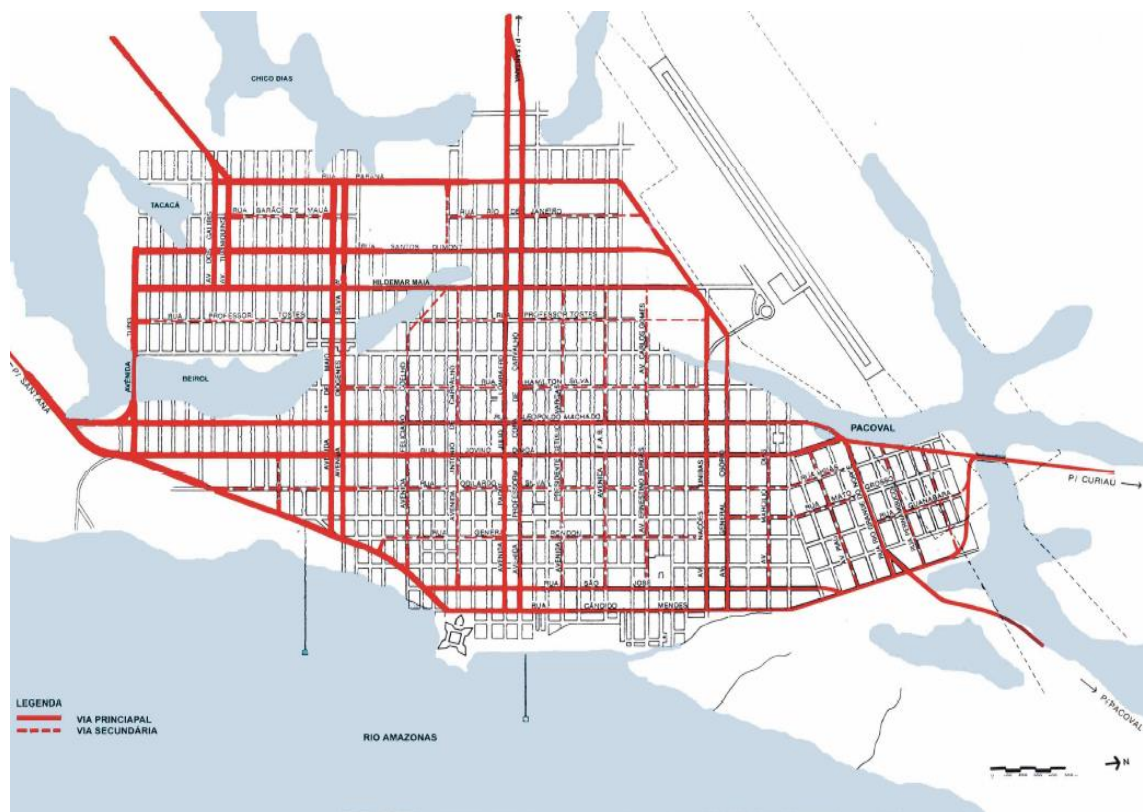
A abrangência do Plano Urbano da H J Cole + Associados não se apresentou tão superior quanto ao Plano Urbano João Pinheiro. Expandiu-se ao sul sem tanta expressividade. Entretanto, o plano da H J Cole se preocupou com o entretenimento social da cidade de Macapá, que naquele período eram pouquíssimos.



O governo colocou em prática projetos que contribuísse para a melhora da vida social da comunidade. Executou vários projetos, dentre ele: o Parque do Lagunho, a reserva do atual Marco Zero, Praia da Fazendinha e do Araxá, melhoria da rede hoteleira e implantação de clubes na cidade.

O plano valorizou áreas do entorno da Fortaleza de São José (em verde na figura 23), e segundo o Plano, alguns problemas da cidade ainda eram acarretados pela monotonia da paisagem urbana causada pela maior parte das vias se apresentarem de maneira reta com larguras uniformes (16 metros) e comprimentos indefinidos.

Figura 24 – Hierarquização do sistema viário de Macapá



Fonte: Plano HJ Cole (1976) Elaborado: Pereira (2014)

Na figura 24, destaca-se a configuração viária de Macapá na década de 1970. Classifica-se como eixo viário principal e eixo viário secundário. Quanto a Avenida FAB, a mesma apresentava-se como via secundária entre as Ruas Cândido Mendes até Leopoldo Machado e Hamilton Silva até Hildemar Maia. Desta forma, proporcionava a distribuição dos fluxos viários oriundos ora da Zona Norte, ora da Zona Sul.

As previsões da HJ Cole e Associados apresentavam indicativo de que no ano de 2000 a população do Território não deveria exceder 500 000 habitantes. Evidentemente, o plano não considerava o alto índice migratório ocorrido na década de 1980 com nos “anos dourados” do Amapá e nos anos 90 com a criação da Área de Livre Comércio dos municípios de Macapá e Santana. Mantendo tais previsões, a Empresa HJ Cole incrementou as atividades turísticas ao Território.

No início dos anos 1980 o crescimento populacional apresentava crescente de 8% ao ano. Entretanto tal progressão não acompanhava proporcionalmente a infraestrutura 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”. (Botelho, 2012, p. 60).

As previsões da GRUMBILF do Brasil – “conservar as construções existentes programando a urbanização para uma população estimada de 100 mil habitantes, a ser atingida, conforme previsões, dentro de mais ou menos 30 anos, ou seja, até o final da década de 1980” (Tostes, 2012, p. 109) – não se cumpriam, pois em Macapá a população, segundo o IBGE, era de 137.451 nos anos 80. Este aumento, além do previsto, justificava-se por meio da distribuição populacional estimulada pelas políticas de desenvolvimento do Governo Federal para a região.

O marco característico da década de 1980 teria sido a elevação de Território Federal do Amapá para Estado Amapá. Instalaram-se várias instituições públicas e a contratação de funcionários públicos para compor o quadro do funcionalismo público do Estado. Nesse momento a FAB adquire a característica marcante da institucionalização, pois é nesta via que se concentraram as atividades públicas do Estado – secretárias do Estado.

Segundo Porto (2005) as transformações ocorridas no Amapá desde sua estadualização abrangem questões políticas, econômicas, político-administrativo no Estado. No quadro 21 organizou tais questões:

Quadro 17 – Aspectos das Transformações pós 1988.

Político	Criou-se a Assembleia Legislativa e 3 vagas para o Senado; o aumento de 4 para 8 representantes na Câmara Federal; ampliação do processo eleitoral.
Econômico	O Ex-Território ainda permaneceu na dependência das Transferências Federais, embora buscassem alternativas para o sustento.
Político-administrativo	Destacam-se a própria transformação do Território Federal em Estado, implicando uma nova relação dessa unidade autônoma com o federalismo brasileiro, não mais subordinada às decisões do Governo Central.
Finanças Públicas	Com a estadualização, o Amapá começa a arrecadar suas próprias receitas, embora continue dependente das Transferências da União.
Uso e ocupação das terras	Enquanto Território, as terras do Amapá eram da União. Atualmente leva-se em consideração o uso e ocupação a partir do INCRA, Estado, indígena e proteção ambiental.

Fonte: PORTO, 2005. Elaboração Autora, 2015.

De acordo com o mesmo autor, a estadualização criou expectativas por novas relações do novo Estado com o federalismo brasileiro e, nesse momento, surge a preocupação com a gestão do meio ambiente do Amapá, em especial com a instituição das primeiras unidades de conservação.

“Macapá, em 1990, possuía 10 bairros e a Avenida FAB, localizada no bairro Central, era o divisor entre as zonas Norte e Sul”. (Tostes, 2012, p. 107). De acordo com o IBGE (2007) Macapá possuía 179 737 habitantes. Entretanto, a criação dos bairros não acompanhava de forma estruturada a expansão da cidade.

Segundo Tostes (2012) naquele período a rede de energia elétrica e o sistema de iluminação pública ambos eram ineficientes e não havia água encanada disponível para a população dos novos bairros. Acentuaram-se os problemas urbanos na qual resultou na precariedade dos elementos que compõem a infraestrutura urbana.

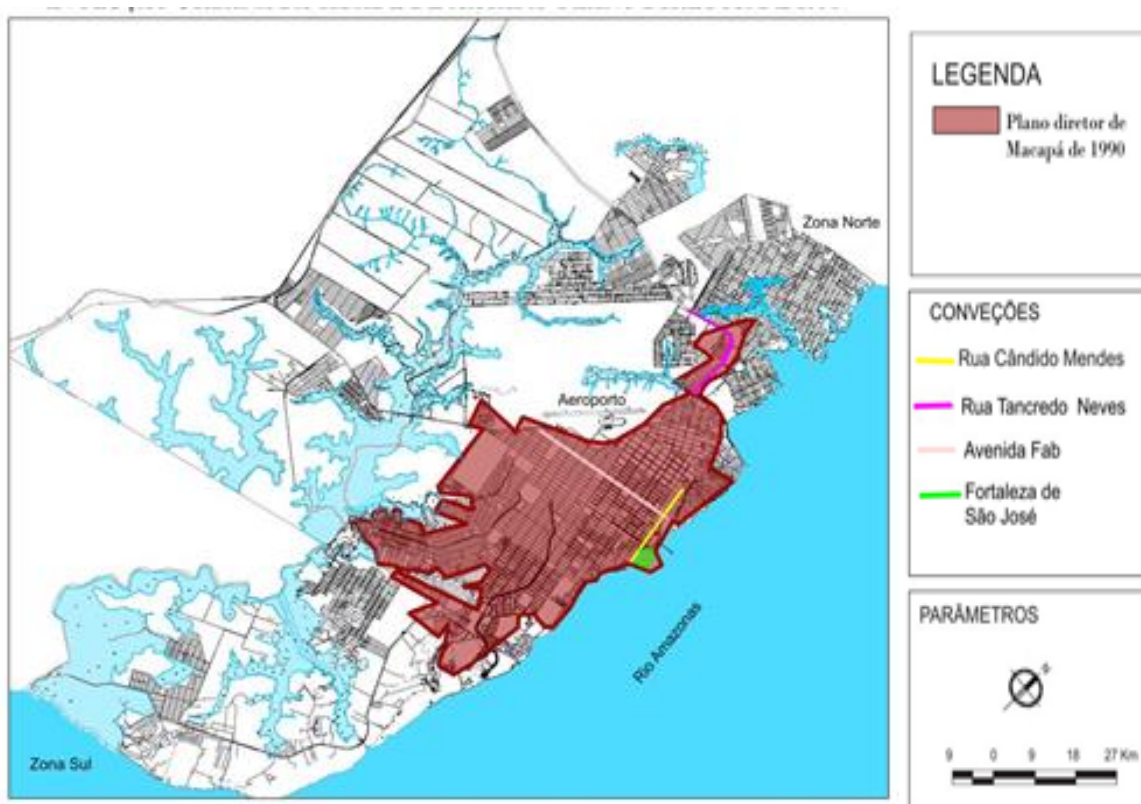
Um novo Plano Diretor é elaborado – Plano Diretor de 1990. Segundo Tostes (2006), é um documento tecnicamente muito bem constituído, pois abrangeu

também um diagnóstico do município de Santana. O planejamento neste plano contemplaria tradições e costumes que relacionariam o espaço urbano com o elemento humano, buscando o equilíbrio destes elementos.

Neste plano – de 1990 – são mencionados os motivos que tornaria viável a criação do mesmo. Levou-se em consideração o crescimento demográfico, o inchaço da malha urbana, a expansão da cidade, a crescente necessidade da melhoria e expansão dos serviços de infraestrutura. Porém, em TOSTES (2006), “o plano não é colocado em prática porque o mesmo não é do conhecimento da sociedade que não sabe a serventia deste documento público”.

Em análise ao Plano de 1990, as propostas para Macapá dividiram-se ao distrito industrial, área do aeroporto, infraestrutura urbana, sistema viário, sistema de transporte urbano, perímetro urbano, recuperação e conservação das margens de ressacas.

Figura 25 – Cartografia de abrangência Plano Diretor de 1990.

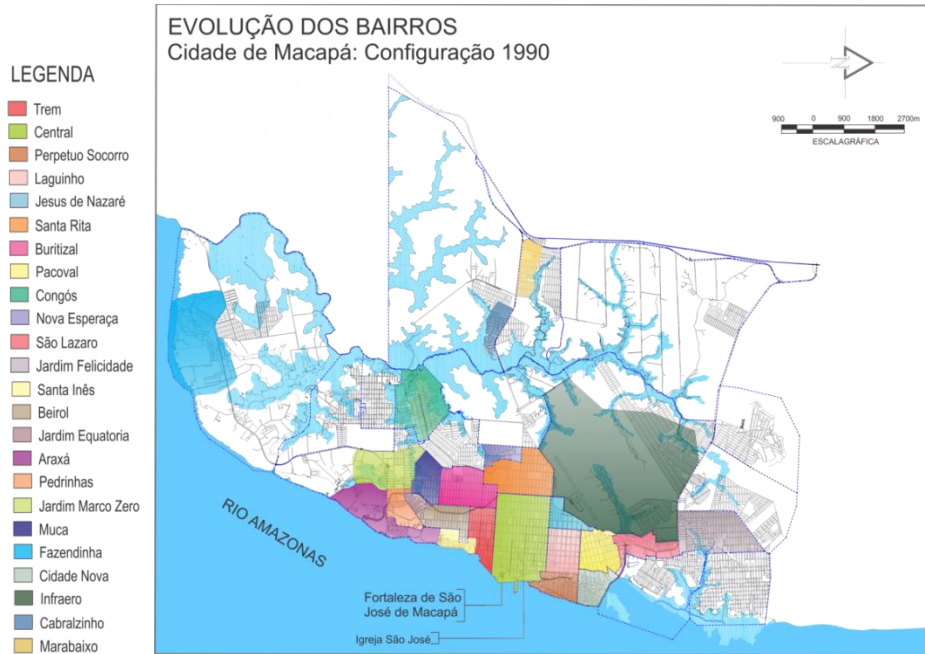


Fonte: CAESA, 2012. Adaptação José Alberto Tostes e Letícia Mendonça

A área de abrangência do Plano foi superior aos Planos anteriores. Novos bairros foram criados e os existentes foram expandidos. Os bairros de Macapá, em

sua maioria, foram delimitados nos anos 1980, portanto era necessário ordená-los e promover infraestrutura.

Figura 26 – Evolução dos Bairros, 1990.



Fonte: CAESA (2006). Adaptação: José Alberto Tostes (2013) Elaborado: Renato Martins

Considerando o Eixo Avenida FAB – Leste/Oeste – os bairros de Macapá situam-se em Zona Norte/Sul.

Figura 27 – Cartografia da Av. FAB como eixo Leste-Oeste.

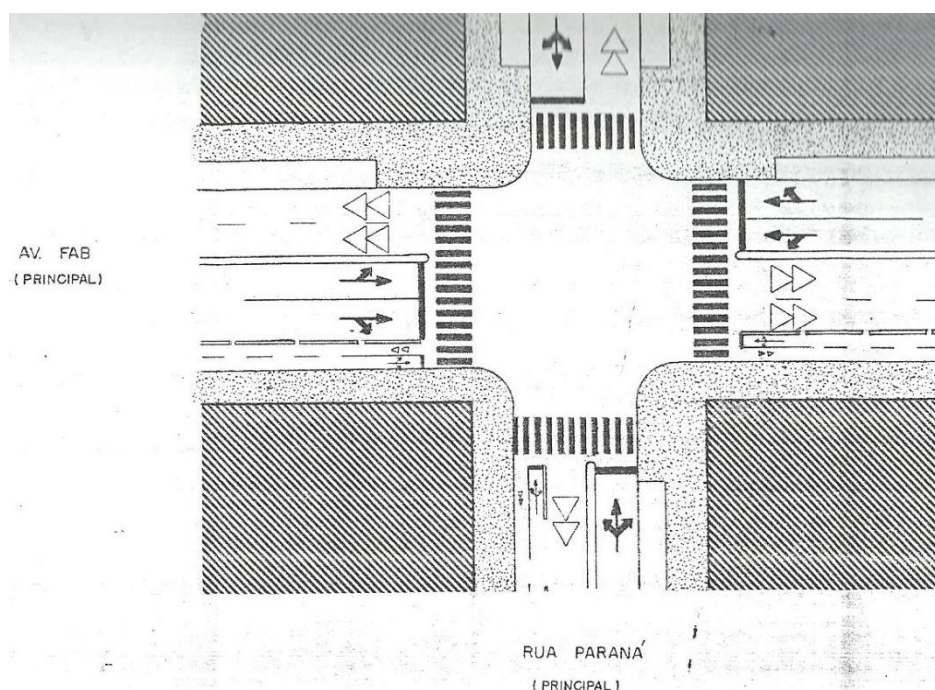


Fonte: Elaborado pela autora (2015).



A Avenida FAB classificada pelo Plano Diretor como via de comunicação principal da Rua Cândido Mendes a Travessa Joaquim P. Borges. Seria destinada ao tráfego de veículos e circulação em geral. As Ruas Leopoldo Machado e Jovino Dinoá formariam um binário, na qual facilitaria o tráfego na direção Norte-Sul. Ainda descrevia que “a construção de ciclovias nas vias principais, acompanhada da educação de trânsito é a melhor forma de preservação deste costume do povo amapaense” (Plano Diretor 1990). Tal costume – utilização de bicicletas – não utilizaria combustível, não poluiria, forma de exercício físico, não congestionaria o tráfego e diminuiria a demanda de transporte público.

Figura 28 – Exemplo de cruzamento do Plano Diretor 1990



Fonte: Plano Diretor 1990.

Na Figura 28 representou-se o cruzamento Av. FAB com Rua Paraná, localizado no Bairro Santa Rita. Percebe-se que o Plano de 1990 trata áreas mais afastadas da Orla do Amazonas, propondo estratégias para o trânsito e inserção de infraestrutura. Entretanto, o plano não foi aplicado e tais áreas não sofreram alterações positivas. A falta de infraestrutura no final do eixo da FAB representa a falta de aplicabilidade do plano, com falta de passeio público, sem sinalização na via e sem manutenção.

O Plano Diretor de 2004 advém da aprovação do Estatuto da Cidade de

2001 que reforçou a necessidade da elaboração dos planos diretores. Tostes (2011) reflete a preocupação quando se constata que o Amapá passou pela experiência de vários planos no decorrer de seu crescimento, entretanto, tem-se a dificuldade de implementação por parte da gestão pública.

Relacionaram-se dez itens que não estão sendo contemplados pontos desfavoráveis no gerenciamento do PDP Macapá, detectados após a sua aprovação.

1. Os planos setoriais não foram elaborados;
2. Não foi implementada a revisão do plano em relação ao processo de integração regional, e sequer em relação ao Município de Santana que neste ano elabora o Plano Diretor Participativo do Município;
3. A inaplicação do plano principalmente no que tange ao desenvolvimento urbano;
4. O plano ainda é pouco conhecido pelo público em geral, pois somente setores mais especializados o conhecem;
5. A não participação dos diversos segmentos da sociedade;
6. A não implementação do Conselho da Cidade de Macapá;
7. Não está ocorrendo o vínculo do plano com o processo de gerenciamento da cidade;
8. Já ocorreram mudanças no plano, de forma parcial sem que fosse feita a revisão integral do documento.
9. Os setores do município ainda não absorveram o plano como um instrumento importante de aplicação.
10. Recentemente ocorreu alteração no plano de pontual, sem que houvesse uma revisão por igual, o que compromete o conjunto do documento. (TOSTES, 2006, p. 108-109).

O processo de elaboração do Plano Diretor de 2004 foi orientado pelas premissas básicas da impossibilidade de não associar as questões ambiental e social à problemática territorial; amplo processo participativo envolvendo setores da sociedade em seminários e reuniões de trabalho; iniciar um processo de capacitação de atores sociais

Segundo Tostes (2006) todos os dispositivos são fundamentais para o desenvolvimento urbano da Cidade de Macapá. Entretanto, tem sido duvidosa as medidas necessárias para implementar este desenvolvimento.

Por quase meio século o Estado do Amapá passou por cinco planos diretores. Porém, TOSTES (2006) revela 10 (dez) aspectos que sintetizaram a essência histórica dos Planos Diretores no Estado.

1. Não há uma sequência lógica, nem temporal, entre os planos;
  2. Uma parcela significativa dos planos não foi sequer colocada em prática;
  3. Os planos são na sua essência tecnicistas;
  4. Contribuição social e o vínculo das instituições com os planos praticamente não existem;
  5. Os planos se concentraram na cidade de Macapá e Santana, com incipiente abordagem sobre os demais municípios;
  6. Não houve alocação de recursos para a implementação destes planos;
  7. Não foi criado nenhum sistema de gerenciamento e aperfeiçoamento dos planos.
  8. Há poucos vínculos com a questão regional integrada;
  9. As equipes que elaboraram os planos eram completamente alheias à realidade local;
  10. Os resultados das poucas ações dos planos que foram implantadas tiveram pouca eficácia.
- (TOSTES, 2006, p. 167).

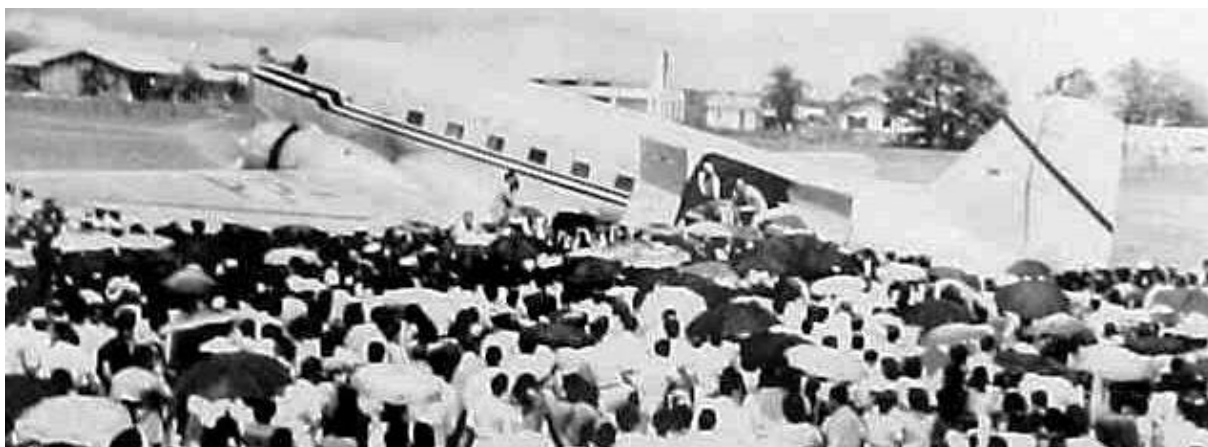
### 3.4 A importância da Avenida FAB

Quanto a questões simbólicas, o nome da via oriunda da aviação brasileira, tem sua origem com a criação do aeroporto, na década de 1930, durante a Segunda Guerra Mundial, quando o governo dos Estados Unidos visando o controle estratégico do Atlântico Sul aliou-se ao governo brasileiro, na qual autoriza a construção de bases militares em diferentes pontos da Amazônia.

Durante a década de 1940 a pista oficial ficava localizada exatamente nas – atuais – Avenidas FAB e Procópio Rola. A intenção de instalar o serviço de aeronáutica “era atender com mais rapidez a cobertura dos serviços administrativos do governo e para auxiliar a população no transporte de medicamentos para o interior ou de pessoas doentes para Belém do Pará”. (Tostes, 2014e).



Figura 29 – Pouso da aeronave C47 da Cruzeiro Sul, década de 1950.



Fonte: <http://www.alcinea.com/categoria/macapa-antiga> (2014).

Nas adjacências da pista de pouso foi construído o Hangar do aeroporto, onde hoje é ocupado pelo prédio da Secretaria de Infraestrutura do Estado. Durante o antigo território, o Coronel Berlamino Bravo, da Força Aérea Boliviana, fundou o Aeroclub de Macapá, na qual eram executados bailes, atividades sócio recreativas e curso de piloto de aeronaves.

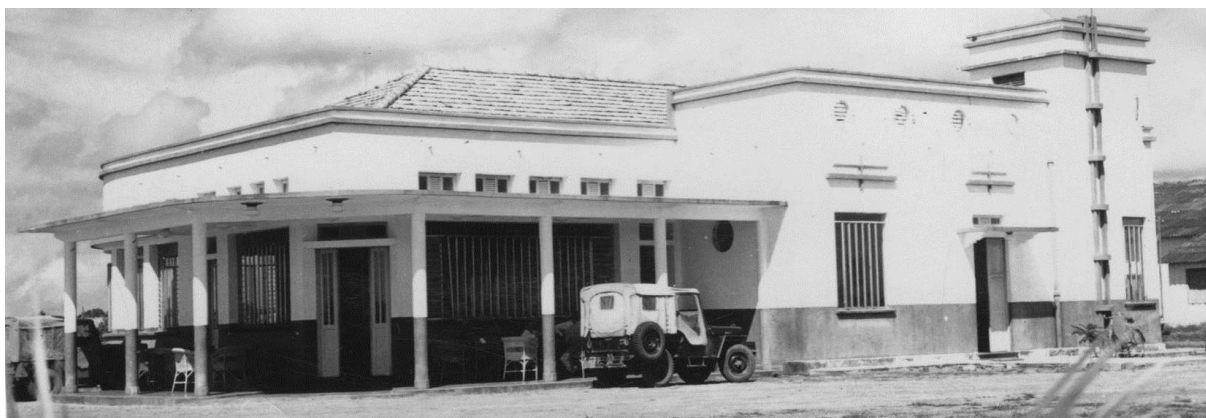
Quando a molecada ouvia o barulho do avião corria para aeroporto vislumbrando ganhar uma grana pra comprar gibis, picolés e garantir o da matinê do cinema. E naquela época não existia táxi em Macapá e quase nenhum carro particular (ônibus nem pensar). A pessoa chegava, descia do avião e ia a pé pra casa. É aí que a molecada entrava. Se aproximava do passageiro e oferecia o serviço: carregar a mala, do aeroporto até a casa.”  
(BISPO, Manoel. 2012).

Figura 30 – Hangar Década 1950



Fonte: Acervo IBGE (2014)

Figura 31 – Aero Clube Década de 1950



Fonte: Acervo IBGE (2014)

O baile das férias de meio de ano já era uma rotina em Macapá, encampado que fora pelo Clube. Os bailes sempre eram muito concorridos, se quisesse mesa precisava figurar na lista dos assíduos ou da alta sociedade, isto é, ter grana. (BEZERRA, 2008, p. 152).

A GRUMBILF do Brasil questiona a proximidade da pista de pouso à cidade e uma área para um futuro aeroporto distante do então núcleo urbano. A permanência da pista de pouso na Avenida FAB ocorre até 1958. Uma das melhores áreas, localizada na península que constituía a Avenida FAB, foi reservada para a instalação de uma futura cidade universitária que não se concretizou.

Durante os anos 1970, as principais atrações da cidade ocorriam na via. Lista-se o mês cívico com o desfile de sete de setembro; o mês de fevereiro com os desfiles carnavalescos; em meses folclóricos manifestações culturais local da cidade.

Para memória coletiva, no estudo de Halbwachs (1994), enfatiza a inseparabilidade do tempo e do espaço na memória. De acordo com o autor, o tempo da memória só se concretiza quando encontra a resistência de um espaço. Ou seja, a memória coletiva seria o conjunto de lembranças produzidas por meio de um social referentes a um conjunto de indivíduos.

O desfile cívico surgiu para homenagear o dia da independência. Porém estavam atrelados a este dia a construção de uma identidade nacional e o mesmo era utilizado como ferramenta de controle social. O dia do desfile reuniria as famílias amapaenses e reforçaria o sentimento patriótico de ser brasileiro.

As famílias se reuniam na Avenida FAB para participar e prestigiar as solenidades que reforçavam os laços patriotas. Bezerra (2010), em pesquisa realizada com um grupo de pessoas que participaram e/ou assistiram aos desfiles cívicos ainda realizados na Avenida FAB, relata o saudosismo do professor Luís Gustavo:

Bom! Eu lembro claramente, ainda criança que eu estudava na Escola Estadual Professor Coracy Nunes, de todos os preparativos da escola, do, da empolgação dos professores, da direção, dos alunos... para o desfile de 7 de setembro na avenida FAB...então aquilo naquele tempo era gratificante por que... eu morava numa área até relativamente próxima da Avenida FAB... eu lembro que quando chegava o dia é... a grande quantidade de pessoas é... dos meus vizinhos, dos meus próprios familiares, se deslocavam até a pé para a avenida FAB. Assim como pessoas de bairros um pouco mais distantes da Avenida FAB, como é... o bairro do Trem, Santa Rita, deslocavam-se a pé para assistir o desfile de 7 de setembro, e, aquele deslocamento das pessoas para lá era algo diferente que fica marcado até hoje na minha memória.. Outra coisa interessante que eu lembro bem era a dificuldade que as pessoas tinham, muitas pessoas tinham de comprar as fantasias, alegorias, a ornamentação das moças, e dos rapazes que iam desfilar... e aquilo para muita das famílias era oneroso, mais mesmo assim essa oneração... ela acabava provocando satisfação nas famílias que mesmo com muita dificuldade financeiras pra produzir aquela fantasia, comprar, adquirir aquela fantasia... se desdobravam justamente pra ver o filho né, ter o prazer de desfilar na avenida FAB no 7 de setembro. (BEZERRA, 2013, p.03).

Figura 32 – Desfile de 07 de setembro na Av. FAB, em frente a sede do Esporte Clube Macapá, 1975.



Fonte: porta-retrato-ap.blogspot.com.br (2014)

Ocorreram, também, na Avenida FAB os desfiles do Carnaval amapaense até a década de 1990. Este era um dos principais palcos das festividades, era considerada a passarela do samba. O carnaval na Avenida FAB, apesar da falta de profissionalismo, passou a ser mais organizado com o surgimento das Escolas de Samba. Desta forma, a FAB começou a ficar pequena para o grande público que reunia. Atualmente ambos os desfiles foram deslocados para o Sambódromo da cidade localizado nas irradiações do Marco Zero do Equador.

A arquitetura moderna foi a busca de novas alternativas a modelos de cidades. As mudanças fazem nascer das camadas inferiores a procura de uma renovação do ambiente construído. A busca em alcançar o equilíbrio do ambiente construído faz apagar-se a diversidade entre método objetivo do trabalho científico e método subjetivo do trabalho artístico. A nova arquitetura aceita o método objetivo, experimental e coletivo da pesquisa científica moderna.

Tostes (2010) revela o privilégio de ter nas margens da Avenida FAB duas importantes obras da arquitetura moderna em Macapá. O colégio Tiradentes e o Prédio da SEINF, ambos projetados por João Batista Vilanova Artigas.

Artigas foi um dos grandes renomes da arquitetura brasileira do século XX, genuíno de Curitiba construiu sua marca no tijolo aparente e no concreto cru, sendo considerado um líder do brutalismo. Segundo o mesmo autor, a obra de Artigas é o resultado de uma mente engajada nas transformações políticas e sociais de um mundo em evolução. Com efeito, para Artigas, não poderia haver separação entre a arte e a sociedade e a ação individual, que sempre deve refletir uma tomada de posição filosófica traduzida em termos utilitários no plano prático. .

Assim como Niemeyer, Vilanova Artigas pensava a arquitetura como meio de transformação social e também cedeu grande espaço ao sistema construtivo concreto armado. Dessa forma, colocou em primeiro plano a técnica e não mais o estético, tomando o concreto aparente como símbolo de verdade que indicava outro tipo de técnica construtiva voltadas aos interesses coletivos.

Atualmente, dentre as obras citadas, o Colégio Tiradentes foi a que sofreu uma maior descaracterização em seu prédio. Ocorreu na edificação a inserção de

telhado regionalizado, a ausência do projeto paisagístico e devido a falta de manutenção mais um patrimônio arquitetônico está se perdendo.

Figura 33 – Projeto de Vilanova Artigas descaracterizado



Fonte: Acervo da autora (2012)

Figura 34 – Prédio SEINF



Fonte: [http://verdadessurbanas.blogspot.com.br/2013\\_03\\_01\\_archive.html](http://verdadessurbanas.blogspot.com.br/2013_03_01_archive.html)

Segundo Tostes (2014f) o processo de formação da memória de Macapá em relação à Avenida FAB não se restringe a própria via. Tem-se a existência de uma memória dos eventos ocorridos. Portanto, o estudo da via reflete não só a sua própria gênese como também a formação de um simbolismo que envolve os indivíduos que vivenciaram as histórias marcadas pela via.

## CAPÍTULO 4 – PROJETO URBANÍSTICO

Tendo em vista o propósito do planejamento urbano como modelador do espaço, devem-se propor diretrizes que atendam a necessidade comunitária. Este capítulo tratará da concepção do projeto em virtude ao que foi elucidado neste trabalho. Será apresentada uma proposta, na qual a mesma foi o resultado de análises de interfaces com a cidade. Ou seja, pensar um projeto que tenha conectividades com os princípios norteadores atribuídos a via em estudo.

### 4.1 Princípios Norteadores e Conceituais do Projeto: Avenida FAB

*A via em estudo tem seu nome oriundo do serviço que era realizado na área da atual avenida. Serviu de pista de pouso até 1958 e desta forma ficou conhecida como FAB – Força Aérea Brasileira.*

*Atualmente a Avenida FAB é considerada a principal via da cidade, pois atende como elo de divisão entre as Zonas Norte e sul, é a melhor via dotada de infraestrutura da cidade. Além do que, na via concentra-se o maior número de obras modernistas do período territorial, dentre elas: as duas principais instâncias, o Palácio do Setentrião e a Prefeitura de Macapá. Desta forma é possível afirmar que, A Avenida FAB na cartografia da cidade de Macapá é considerada a via espigão da evolução urbana da cidade pós-território.*

Outras características levadas em consideração são suas atividades comerciais, atividades administrativas, principalmente da área da saúde. Ainda possui duas grandes obras do Arquiteto Villanova Artigas e a via faz conexão com o Rio Amazonas.

Quanto aos princípios conceituais, fazem-se referências ao conteúdo teórico abordado no decorrer do estudo. Questões relacionadas ao Modernismo e Carta de Atenas, ao Novo Urbanismo, informações dos planos diretores analisados e princípios do planejamento urbano sustentável. Desta forma, listam-se os princípios conceituais:

*Remanejamento de algumas atividades da Avenida FAB. Entre elas, atividades referentes aos serviços administrativos das secretárias de Estado.*

Propõe-se o deslocamento de tais atividades e para a “Cidade Administrativa”, na qual reunirá todos os setores administrativos num único setor.

O remanejamento ocorrerá sentido Zona Norte, precisamente as proximidades do novo prédio da Polícia e Justiça Federal. Entretanto, pode-se haver o questionamento dos serviços ainda permanecerem centralizados. Quanto a este fato, elucida-se da seguinte forma: Ao relocar estas atividades, os projetos de remanejamento atenderão a infraestrutura adequada, acessibilidade urbana e mobilidade urbana. Visto que, uma área para acolher o remanejamento, necessita-se ter fluxo viário adequado á demanda do serviço. Desta forma, escoará de forma facilitada o trânsito ora pela Avenida Tancredo Neves, ora pela Rodovia Norte-Sul. Além de suportar a demanda dos usuários com áreas destinadas a estacionamentos fixos.

*Paisagismo adequado às vias, na qual contemple uma boa arborização que promova sombra, iluminação e ventilação adequada.* Atualmente o paisagismo da Avenida apresenta-se de maneira equivocada, pois a via conta com espécies frutíferas que prejudicam o tráfego na via. Listam-se os problemas referentes ao uso inadequado da vegetação nos períodos de fruto associados a chuvas: Transtornos aos usuários dos passeios públicos, por encontrarem as calçadas impróprias para uso; os condutores estão sujeitos a prejuízos causados em seus veículos; acúmulo do fruto em bueiros e valas de escoamento da água da chuva.

*Adequar às condições de trafegabilidade* – conceitos ligados à mobilidade urbana da via. Tornar a Avenida FAB uma via contínua de mão única no sentido Oeste para Leste, promovendo a formação de um binário junto a Avenida Procópio Rola sentido Leste para Oeste. Facilita-se o fluxo do transporte público, com a inserção de terminal que ramificará o fluxo aos bairros da Zona Norte e Zona Sul. Inclui-se ao programa de mobilidade a inserção de ciclovias que torne possível o uso alternativo de bicicletas.

*Melhoria das condições de infraestrutura e acessibilidade*, na qual adequa-se a via a parâmetros considerados aceitáveis a boa qualidade de vida do usuário na via. São questões relacionadas à inserção de mobiliários urbanos, utilização de rampas de acesso e pisos direcionais nos passeios públicos, iluminação adequada a



todos os pontos da via, estudo de galerias subterrâneas que comporte rede elétrica, telefônica, internet e rede lógica em geral e que seja de simples manutenção.

*Criar mecanismo de novos espaços para estacionamentos fixos e rotativos.* Torna-se cada vez mais difícil a facilidade de se encontrar vagas de estacionamento público no centro comercial de Macapá. Tal situação se agrava quando se coloca em questão a Avenida FAB e suas instituições. Cabe ao prédio construído fornecer um número de vagas proporcional ao seu volume e demanda de usuários.

*Aplicar princípios da sustentabilidade urbana.* Busca-se alcançar a preservação do meio Ambiente e atender as necessidades das gerações presentes sem que haja o comprometimento da capacidade de desenvolvimento das futuras gerações. Aplicar estratégias para que possa ser alcançado o equilíbrio junto a aspectos ambientais, temporais, contando com a participação da comunidade.

Utiliza-se aqui o estudo teórico do planejamento urbano sustentável e os princípios para que os espaços urbanos possam chegar ao equilíbrio mais inteligente.

#### 4.2 Projeto Urbano da Avenida FAB e adjacências

A proposta urbana abrange uma intervenção viária, melhoria do serviço de transporte público, inserção de áreas de estacionamentos arborizados e revitalização de prédios importantes da avenida por meio de inserção de espaços verdes.

##### Formação de Binário

Transformar as Avenidas FAB e Procópio Rola num binário entre as Ruas Marcelo Cândia e Tiradentes. Para a Avenida FAB atribui-se sentido Oeste/Leste e para Avenida Procópio Rola sentido Leste/Oeste. Para a Avenida Raimundo Álvares da Costa – paralela a Procópio Rola – tem seu sentido alterado para mão dupla, pois coletará as conversões à direita do Binário no sentido Leste/Oeste. As Avenidas Machado de Assis e Iracema Carvão Nunes ficarão responsáveis por coletar as conversões à direita no sentido Oeste/Leste.



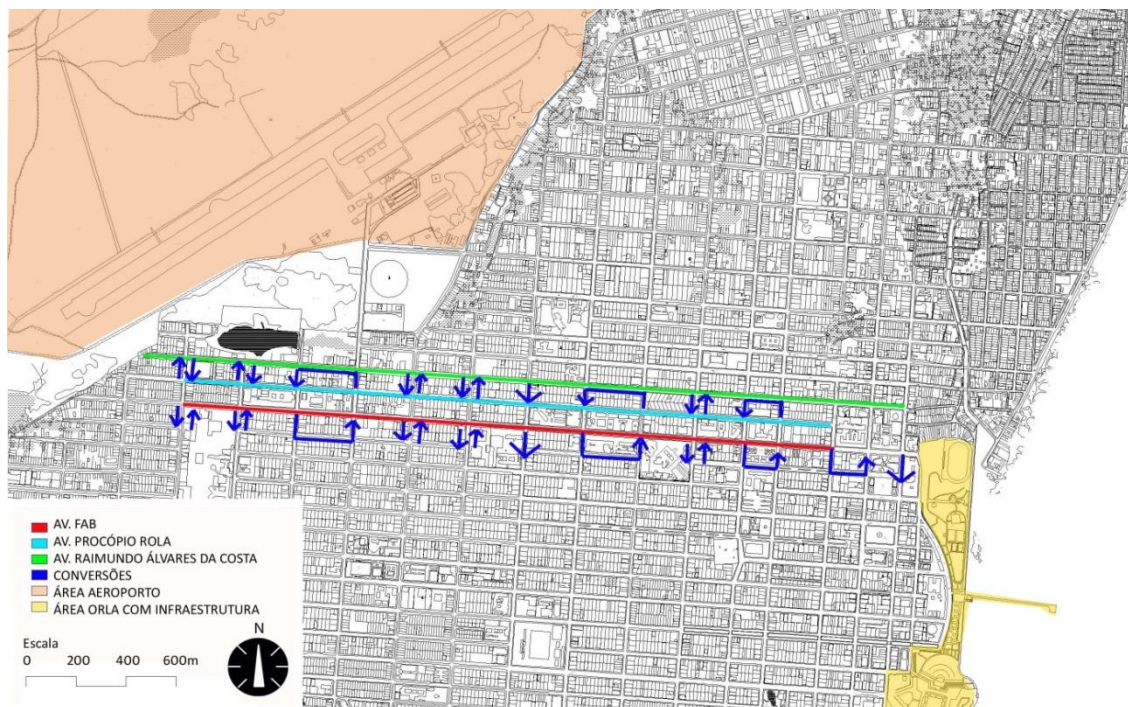
Quadro 18 – Consistência da Proposta para o Binário

Consistência da Proposta		
Questionamento	Justificativa	Benefício
Existe Local disponível?	Sim. A Avenida FAB se apresenta em ótimas condições para transforma-se em binário junto à Av. Procópio Rola.	Configurar as Avenidas estudadas num binário refletirá na melhoria do fluxo viário em todos os horários, especialmente nos horários de picos nas proximidades de áreas hospitalares. Ocorrerão de forma tranquila os escoamentos para as Zonas Norte e Sul.
É necessário o remanejamento em algum aspecto?	Neste tipo de intervenção não irão existir nenhum tipo de remanejamento físico. Apenas ocorrerão mudanças nos sentidos das vias.	
Qual a dimensão do custo?	Considera-se custo baixíssimo, pois nesta intervenção ocorrerá apenas mudança de sinalização horizontal e vertical.	
Padrão de Viabilidade	Levando-se em consideração a existência de local disponível e um custo baixíssimo sem que haja remanejamento, torna-se viável.	

Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

Na figura 35, apresenta-se a disposição dos sentidos das vias que sofrerão a intervenção viária e as conversões á direita das Avenidas FAB e Procópio Rola, num contexto de relação Aeroporto e Orla Zagury.

Figura 35 – Cartografia de Intervenção Viária



Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

Ficarão permitidas as conversões à direita, a partir da FAB, nas Ruas: Santa Catarina, Paraná, Marcelo Cândia, Santos Dumont, Professor Tostes, Manoel Eudócio Pereira, Leopoldo Machado, Odilardo Silva, Eliezer Levy, Tiradentes e Cândido Mendes.

Ficarão permitidos as conversões á direita, a partir da Procópio Rola, nas Ruas: São José, General Rondon, Odilardo Silva, Jovino Dinoá, Hamilton Silva, Manoel Eudócio Pereira, Professor Tostes, Hildemar Maia, Marcelo Cândia, Travessa Raimundo Álvares da Costa, Paraná e Santa Catarina.

#### Faixas Viárias da Avenida FAB

Com a modificação da Avenida FAB em mão única sentindo Oeste/Leste, aplica-se faixa exclusiva de ônibus, duas faixas de rolamento, faixa de estacionamento público e ciclovias com dois sentidos.

De acordo com Neufert (2013), o espaço para a circulação de veículos, resulta de suas necessidades dimensionais, do conjunto de exigências relativas às distâncias laterais e superiores dos veículos, sarjetas, calhas, entre outros.

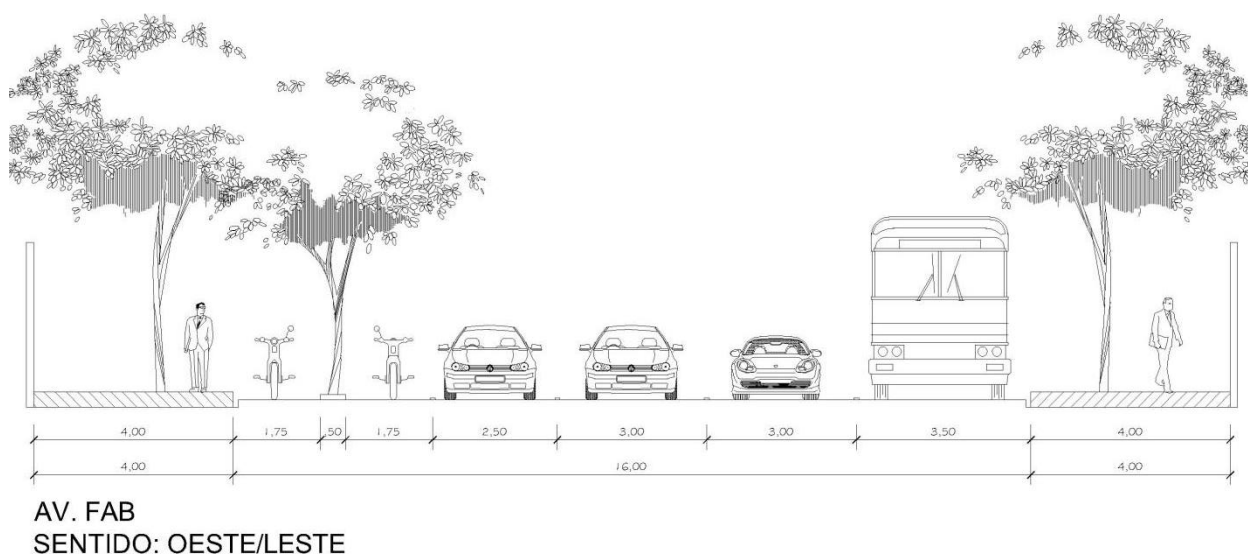
Desta forma, a Avenida apresenta uma largura para infraestrutura correspondente a 24 metros. Organizam-se no tabela 04, as dimensões de cada faixa viária, que se configurará por toda a via.

Tabela 04 – Largura de Faixa Viária para Av. FAB

Faixa	Qnt	Largura	Total
Exclusiva para Ônibus	1	3,50m	3,50m
Rolamento	2	3,00m	6,00m
Estacionamento Público	1	2,50m	2,50m
Ciclovias com Canteiro Arborizado	2	2,00m	4,00m
Passeio Público Arborizado	2	4,00m	8,00m

Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

Figura 36 – Corte da Proposta para Av. FAB



Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

Quadro 19 – Consistência da Proposta para Faixas Viárias da FAB

Consistência da Proposta		
Questionamento	Justificativa	Benefício
Existe Local disponível?	Sim. A Avenida FAB apresenta-se em boas condições quanto às dimensões de largura para conter faixa exclusiva de ônibus, para carros, estacionamento e ciclovía.	Com a faixa exclusiva de ônibus a ocorrência de aglomerações nas proximidades de instituições torna-se inexistente. O trânsito das pistas de rolamento irá fluir até a Orla. A inserção de ciclovía, com canteiro arborizado, faz-se optar por um meio de transporte sem poluentes.
É necessário o remanejamento em algum aspecto?	Nesta intervenção ocorrerá remanejamento das vagas de estacionamento público à esquerda da via. Para esta situação serão propostos bolsões de estacionamento arborizado.	
Qual a dimensão do custo?	Considera-se custo médio, pois nesta intervenção ocorrerá apenas mudança de sinalização horizontal e vertical, mais projeto para vagas de estacionamentos e paisagismo dos canteiros.	
Padrão de Viabilidade	Bastante Viável. Visto que se tem a necessidade de propor novas vagas de estacionamento.	

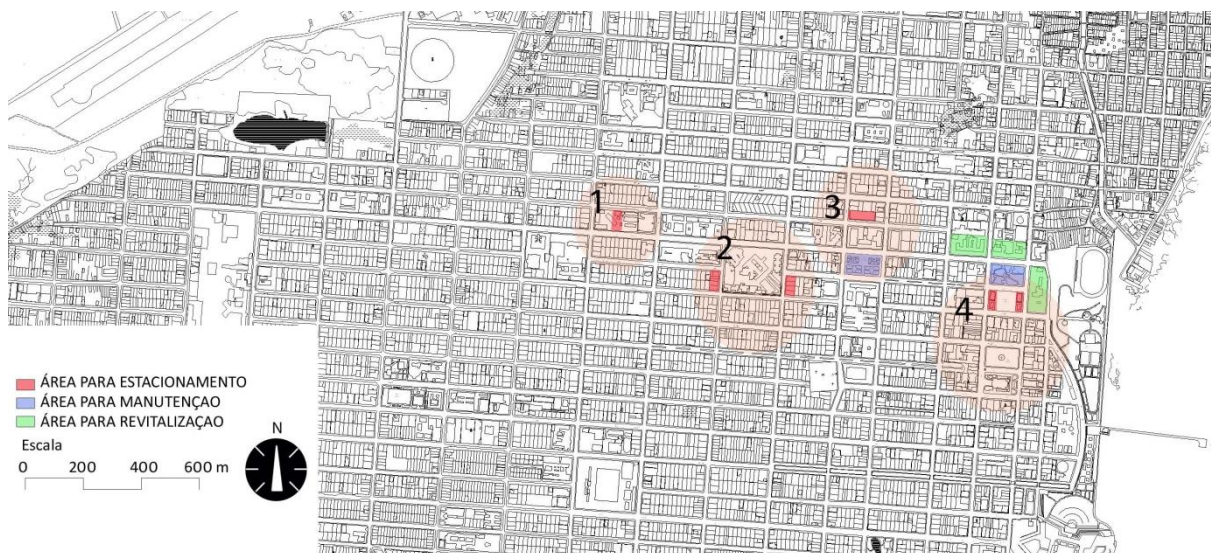
Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

### Inserção de Estacionamentos Arborizados e Revitalização de Espaços

Consideraram-se pontos críticos, quanto à dificuldade de encontrar vagas disponíveis para estacionar o veículo: Hospital Geral e adjacências, Palácio do Governo e adjacências, Rua São José (Lojas, Bancos e Restaurantes). Quanto aos

espaços ociosos, tem-se a revitalização dos mesmos por meio de paisagismo e mobiliário urbano e acesso público.

Figura 37 – Áreas de Intervenção para Estacionamento e Espaços Verdes



Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

No estacionamento 01, utiliza-se uma área de 1799, 86 m<sup>2</sup> do lote 01 da quadra 05. Esta área corresponde aos lotes na quais estão localizadas as secretarias do Estado.

Para o estacionamento 02, utilizam-se lotes 13, 14,15 e 16 da quadra 12, lotes 01, 09,10 e 11 da quadra 31. Esta área corresponde a lotes residenciais e alguns desocupados, na qual já fazem uso do local como estacionamento. O alcance da intervenção agrupa todo serviço hospitalar da via. Área

Na área 03, lotes 10, 11 e 12 da quadra 43, correspondem a uma construção comercial com térreo e mais 03 pavimentos, que atualmente encontra-se desocupado. Utiliza-se apenas o espaço térreo para a intervenção, na qual soluciona o problema de estacionamento do Palácio do Governo, promotoria e ministérios localizados na FAB.

Na área 04, utilizam-se 3476,19m<sup>2</sup> da quadra 70. Esta quadra corresponde à segunda quadra da Praça do Barão, que locam campo de areia e quadras poliesportivas. Consideram-se partes desta Praça ociosa e sem manutenção alguma.

Quanto aos espaços verdes, selecionaram-se para manutenção as Praças da Bandeira e do Barão. Cabe à manutenção do espaço: a poda de árvores, pintura, inserção de mobiliário urbano, paginação de piso e sinalização adequada. Para revitalização, selecionam-se a área externa da edificação da Casa Oficial do Governado, Colégio Barão do Rio Branco e Colégio Antônio Pontes, para intervenção paisagística, com inserção de mobiliário urbano e acesso ao público.

Quadro 20 – Consistência da Proposta para Estacionamentos e Espaços Verdes

Consistência da Proposta		
Questionamento	Justificativa	Benefício
Existe Local disponível?	Sim. Lotes residenciais, comerciais e espaços verdes.	É extremamente necessário repensar a FAB quanto às áreas disponíveis para se estacionar. O problema se torna caótica nas proximidades das instituições que a apresentam grande demanda de circulação. Um exemplo bastante expressivo da situação ocorre no Hospital Geral e adjacências. Com a inserção de espaços verdes e estacionamentos arborizados, evita-se o transtorno da falta de estacionamento e valoriza áreas importantes, porém esquecidas.
É necessário o remanejamento em algum aspecto?	Sim, quanto à intervenção dos estacionamentos arborizados, que ora serão em lotes residenciais, com opção de remanejá-los ou idenizá-los, ora em lotes comerciais ociosos. Quanto à revitalização de espaços verdes, não se tem este problema.	
Qual a dimensão do custo?	Considera-se custo alto, quanto aos estacionamentos, entretanto extremamente necessário. Considera-se custo baixo, quanto à revitalização de espaços verdes, pois serão apenas gastos envolvendo manutenção, padronização e paisagismo.	
Padrão de Viabilidade	Mesmo diante a existência de gastos relacionados ao remanejamento das áreas envolvidas, torna-se viável.	

Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

### Terminal de Integração

A maior problemática da Avenida FAB se configura principalmente ao aglomerado formado nos pontos de ônibus provocado pela para parada do meio de transporte. O projeto buscou integrar as Zonas da cidade por meio de terminal e o uso exclusivo de faixas de ônibus.

O terminal de integração tem com objetivo principal ligar todas as zonas da cidade. Desta forma, por meio dos estudos desta monografia, considerou-se necessário a implantação de terminal para a Rua Tiradentes.

Quadro 21 – Consistência da Proposta para Terminal de Integração

Consistência da Proposta		
Questionamento	Justificativa	Benefício
Existe Local disponível?	Para Terminal da Tiradentes: Lotes: 08, 09, 10 e 11 da quadra 52, totalizando área 2240m <sup>2</sup> .	Com a inserção de Terminal a base de plataformas, tem-se a opção de redirecionar as rotas do passageiro com um único bilhete de passagem. Ocorrerá a melhora do transporte público, para que ele esteja entre as primeiras opções de mobilidade urbana.
É necessário o remanejamento em algum aspecto?	Sim. Os lotes para o Terminal da Tiradentes correspondem a lotes residenciais, sendo necessário remanejá-los ou idenizá-los.	
Qual a dimensão do custo?	Considera-se custo alto, pois nesta intervenção ocorrerá o remanejamento das ocupações atuais dos lotes onde ocorrerá a intervenção. Custos relacionados à implantação do projeto arquitetônico do Terminal e padronização das paradas de ônibus.	
Padrão de Viabilidade	Devido à existência de gastos relacionados ao remanejamento das áreas envolvidas. À parte dos custos, considera-se muito viável e funcional a intervenção.	

Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

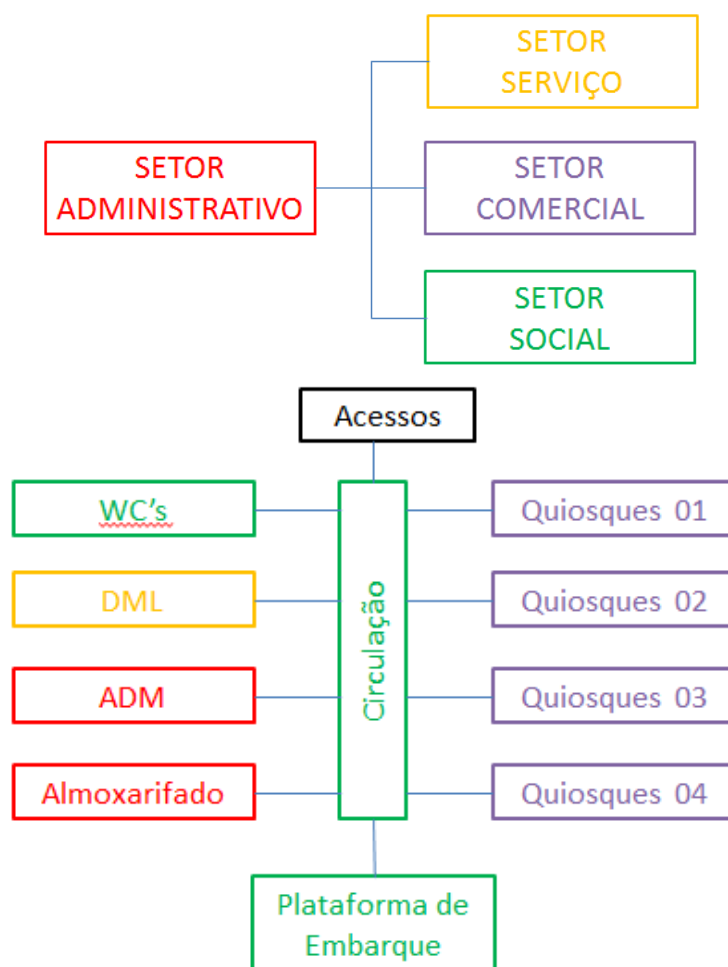
Para o programa arquitetônico, listaram-se as seguintes necessidades:

Programa Arquitetônico  
Tema: Terminal de Integração

01. Entrada e Saída;
02. Áreas de Embarque;
03. WC'S (Masculino/feminino/inclusivo)
04. Quiosque (04 áreas);
05. Área de Circulação;
06. DML;
07. Almojarifado;
08. Administração.



Quadro 22 – Organograma e Fluxograma do Terminal de Integração



Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

Quadro 23 – Pré-Dimensionamento do Terminal de Integração

AMBIENTE	DESCRIÇÃO	MOBILIÁRIO	ÁREA
Circulação	Área que interliga todos os ambientes	08 Bancos (04 assentos cada); 04 Totem Informativos; 04 Caixas Eletrônicas; 04 Telefones Públicos.	até 460m <sup>2</sup>
WC Social	Serão quatro banheiros. Sendo destes, dois inclusivos.	02 Lavatórios; 04 Assentos Sanitários; Para os wc's inclusivos serão 01 lavatório e 01 assento sanitário.	até 18m <sup>2</sup>
Plataforma de Embarque	Área de aguardo do itinerário.	Sem mobília	até 40m <sup>2</sup>

Quiosques	Espaço Gourmet destinado à venda de doces, salgados e bebidas.	01 Balcão; 01 Armário; 01 Geladeira; 01 Fogão; 01 Máquina de café; 01 Máquina de mix; 01 Máquina de Refresco; 02 Mesas redondas (04 cadeiras); 05 Mesas retangulares (02 cadeiras); 01 conjunto americano (01 sofá e 07 cadeiras); 10 cadeiras; 01 expositor refrigerado; 01 expositor aquecido.	até 12m <sup>2</sup>
DML	Espaço reservado ao armazenamento dos materiais de limpeza	02 Armários; 01 Pia.	até 07 m <sup>2</sup>
Almoxarifado	Depósito de material do prédio	02 Armários	até 07 m <sup>2</sup>
Administração	Espaço destinado aos serviços administrativos do Terminal.	02 Armários; 01 Mesa de escritório; 01 Poltrona; 01 Cadeira.	Até 07 m <sup>2</sup>

Fonte: Elaborado pela Autora, 2015.

### Memorial Técnico Descritivo

O terminal de integração retrata a ligação de todas as Zonas por meio de ponto locado estrategicamente para melhor eficiência do serviço de transporte público. Desta forma, necessitou-se de uma estrutura ampla, aberta e coberta.

O terminal foi projetado seguindo padronizações de tipologia regional e estrutura em ferro e sistema de treliças, para atingir grandes vãos. A paleta de cores para este projeto abrange tons acinzentados, alaranjados e cor branca sólida. As vedações laterais são aplicadas técnicas construtivas com lã de vidro para absorção de ruídos provocados pelos ônibus.

### Acesso

Trata-se de entrada e saída por meio de catracas e elevador para inclusivos. Atende por meio de balcão de pagamento em material polipropileno ou similar. Para restrição das áreas abertas, optou-se por guarda corpo em material de alumínio na cor branca e inserção de vidros laminados de 10mm para os vãos.

### Circulação

Este espaço receberá paginação em porcelanato natural 90x90cm em tons cinza e com ranhuras pigmentadas. Serão distribuídos nesta área totens



informativos, caixas eletrônicos, e para estes sinalizou-se horizontalmente e verticalmente por meio de placas direcionais e demarcação de áreas com fitas adesivas especiais.

Inclui-se piso tátil – direcional e alerta – para orientação desde o acesso até as áreas de plataforma de embarque e banheiros. Utilizaram-se placas emborrachadas nas dimensões de 30x30cm, obedecendo às normas estabelecidas para este sistema.

#### Quiosques

Serão ilhas organizadas na área de circulação. Quanto aos materiais, serão colocados mármore, na cor preta, nos balcões, revestimento em pastilhas – placas 30x30cm – e armários em MDF. Bancos unitários serão colocados no entorno da ilha. Estes, em cor preta e assentos em fibra de carbono. Entre os armários ficam disponíveis espaços aos expositores de alimento.

#### Banheiros

A paginação do piso segue mesmas especificações do piso da área de circulação. Entretanto, serão colocadas soleiras em mármore nas aberturas de porta. As louças sanitárias seguem ao padrão convencional, porém os lavatórios serão de encaixe sobre pedras de mármore em tons bege e peça individual para cada lavatório. As divisórias das cabines sanitárias segue a mesma especificação da pedra de mármore indicados para os lavatórios. O revestimento das paredes em porcelanato polido e retificado, nas dimensões de 30x60cm. A forração será em madeira de lei com aplicação de verniz. As esquadrias serão, também, em madeira de lei, com aplicação de camada de verniz. Utiliza-se vidro translucido laminado de 10mm para esquadrias de ventilação.

#### DML

Segue com a mesma paginação da área de circulação com inserção de soleira em mármore. Para pia, em aço inox, coloca-se bancada em granito, apoiado por mão de força. Para revestimento das paredes optou-se em por cerâmica 30x30cm, na cor sólida branca. A forração será em madeira de lei com aplicação de verniz. Segue com mesma especificação dos banheiros para esquadrias.

## Salas administrativas

Para paginação do piso, porcelanato polido retificado, 60x60cm. Forração em madeira de lei e aplicação de verniz. Para esquadrias, utilizou-se também madeira de lei e uso de vidros nas aberturas de ventilação, com as mesmas especificações já apresentadas referentes a este tipo de abertura.

## Plataformas de embarque.

As áreas de embarque serão climatizadas e será utilizado vidro incolor de 10mm para a vedação da cabine. Quanto à cobertura da plataforma, esta será em material leve e resistente – Fibra de carbono. O piso será em aço, com saliências para adquirir características antiderrapantes.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No processo evolutivo urbano de Macapá, a Avenida FAB é considerada um elo entre a Macapá da década de 1940 e os dias atuais. Por meio deste trabalho foi possível constatar nesse processo evolutivo a concepção modernista no desenvolvimento da malha urbana e nos projetos arquitetônicos do período. Além disso, consideraram-se como elemento chave desta pesquisa, as ideias visionárias de Janary Nunes, então governador do Território Federal do Amapá. Assim como, os planos urbanos aplicados posteriormente à cidade.

Atualmente, o processo de ocupação da via se configura em áreas com forte presença do período territorial, área que agrega a saúde pública, área institucional e área residencial. Contudo, tornou-se perceptível o sobrecarregamento funcional da Avenida FAB.

O futuro da Avenida FAB está voltado a fortes influências verticais. Edificações do período territorial foram demolidas para dar espaço a prédios com um número elevado de pavimentos. Esta prática descreve uma nova paisagem para Macapá, que por ilusão, faz-se acreditar ser o caminho da modernidade. Entretanto, vale elucidar que o Plano Diretor de Macapá não vai contra a modernidade da cidade quando se trata do processo de verticalização, mas sim, fazem-se as exigências de uma infraestrutura que se mostre de qualidade quanto à pavimentação, rede elétrica, abastecimento de água, rede de esgoto, drenagem, qualidade de vida e estudos de impactos que revelem a viabilidade da verticalização para o futuro.

Para mudar o quadro que envolve a cidade de Macapá é necessário investimento na área de tecnologia, aplicabilidade de planos e projetos que atendam a necessidade comunitária. Além disto, necessita-se da melhoria e eficiência do sistema de gestão, onde o planejamento só apresentará êxito em virtude da qualidade se sua aplicabilidade.

Desta forma, pensar e reorganizar o espaço urbano ocorre quando o funcional ali estabelecido já não atende as expectativas desejadas, ou se tornou obsoleto, necessitando de planejamento. A FAB é um dos mais importantes eixos viários de Macapá, via que representa os limites da Zona Norte da Zona Sul da

cidade, e que atualmente se apresenta de forma desorganizada quanto ao espaço. Ora por apresentar trânsito caótico em horários de pico, aglomeração em paradas de ônibus. Ora por apresentar infraestrutura deficiente.

O projeto de planejamento urbanístico pensado para a Avenida FAB visou otimizar a via, remanejando serviços em que os espaços não atendiam a demanda, localizar pontos estratégicos para melhorar o tráfego da via tornando-a mão única, formação de binário com a Avenida Procópio Rola, localizar áreas de estacionamento em pontos críticos com inserção arbórea, padronizar passeio público associado a ciclofaixas, e revitalização de áreas verdes ao longo da via.

O estudo realizado para esta monografia constatou a importância do eixo em estudo e as deficiências da via. As propostas projetuais desta pesquisa procuraram atender de forma satisfatória as necessidades dos usuários e manter a história do espaço viva para as futuras gerações, tornando possível a construção do elo com o passado.

## REFERÊNCIAS

- AMADO, Miguel P. **O Processo do Planejamento Urbano Sustentável**. 2004. Dissertação (Doutorado em Ciências da Engenharia do Ambiente na especialidade de Planeamento e Ordenamento do Território) - Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- ANJOS, Francisco Antonio dos. **Processo de planejamento e gestão de territórios turísticos**. 2004.
- ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**; tradução e apresentação Nadia Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- BENEVOLO, L. **História da Cidade**. São Paulo : Perspectiva, 2012.
- BEZERRA, Amiraldo. **A margem esquerda do amazonas Macapá** – Fortaleza: Premium, 2008.
- BEZERRA, Patrick da Silva. **Memórias do desfile de “7 de setembro” em Macapá: patriotismo e sociabilidades familiares (1970-2013)** – IX Seminário de História, 2013.
- BOTELHO, Lina Pereira. **Evolução Urbana da cidade de Macapá**: Análise do perímetro da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá no período de 1950-2010. 2012.
- CANTUÁRIA, Eloane; CARVALHO, Eloá; BRITO, Jaqueline; PELAS, Fátima; VASCONCELOS, José; SILVA, Suellen. **Inventário de Conhecimento dos Bens Imóveis da Cidade de Macapá: Entre a Cidade Colonial e Modernista**. IPHAN, 2010.
- CATALYST R. | Leading Creative Economies **Our Cities Ourselves: 10 Principles for Transport in Urban Life**<http://catalystreview.net>
- CARVALHO, P. F. **Carta de Atenas: Assembleia do CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – 1933**. Org 2001.
- COLE, H. J. (1979). **Planejamento Urbano, Turismo e Arquitetura**. Rio de Janeiro: H. J. Cole + Associados.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. Ed.: Ática, São Paulo, 1989.
- CORBUSIER. L. **O urbanismo**. 2000
- COSTA, Geraldo Magela. **Planejamento urbano: conceitos, princípios e perspectiva**. Minas Gerais, 1994.
- ESTATUTO DA CIDADE. **Lei 10257/01** – Lei de 10 de julho de 2001.

FERRARI Jr., José Carlos. **Limites e potencialidades do planejamento urbano: uma discussão sobre os pilares e aspectos recentes da organização espacial das cidades brasileiras**. Rio Claro, 2004.

FREITAG, Bárbara. **A Revitalização dos Centros Históricos das Cidades Brasileiras**. Caderno CRH, Salvador, n 38, p. 115-126. 2003.

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

GRUMBILF do B. (1959). **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU**. Governo do Território Federal do Amapá – CEA. Macapá.

HALLBWACHS, Maurice. **Les cadres sociaux de la mémoire**. Paris. Albin Michel, 1994.- traduzido.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Acervo Fotográfico de 1940 do Estado do Amapá**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 16 junho de 2014.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Primeiros resultados do censo demográfico 2014**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 23 Jan. 2015.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. s/l: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007.

LEVEBVRE. Henry. **O direito a cidade**. São Paulo: Centauro, 2006.

LOBATO, Sidney da Silva. **A cidade dos trabalhadores: insegurança estrutural e táticas de sobrevivência em Macapá (1994-1964)**. São Paulo, SP, 2013, 239 f. Tese (doutorado em História Social). Universidade de São Paulo, USP.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. Martins Fontes. 3ª Tiragem. São Paulo, SP. 2007. Td. CAMARGO, Jefferson Luiz.

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 4 edição – Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MATIELLO, A. M. **Da carta de Atenas ao Estatuto da Cidade: questões sobre o planejamento urbano no Brasil**. Piracicaba : Impulso, 2006.

MEDEIROS, Floriano. **O Amapá e o seu administrador**. Amapá. Macapá, 3 de Fevereiro de 1946. P.01, nº46.

NEUFERT, Ernst. **A arte de projetar em arquitetura**. São Paulo – 18.ed – 2013.

NEVES, Laert Pedreira. **Adoção do partido na arquitetura**. 3ª edição, Salvador EDUFBA, 2011.

NORA, Pierre. **Entre memória e História: a problemática dos lugares**. In \_\_\_\_ (Org.). *Les Lieux de mémoire. Historical geography: progress and prospect*. Londres: Croom Helm, 1981.

NUNES, Janary. (org.). **Confiança no Amapá: impressões sobre o território**. 2ª ed. Brasília: Senado Federal, 2012.

NUNES, J. G. **Criação do Estado do Amapá**. Discurso pronunciado na sessão do Congresso Nacional de 14 de janeiro de 1967. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1970.

NUNES, Janary. **Relatório das Atividades do Governo do Território Federal do Amapá**. 1946.

OLINTO, A. **Minidicionário Antonio Olinto da língua portuguesa**. São Paulo : Moderna, 2000.

OLIVEIRA, R.A. **Brasília e o paradigma modernista: planejamento urbano do moderno atraso**. São Paulo, 2008.

OLIVEIRA, Eranilda Abreu de, **Vestígios da história do Amapá: populações marginalizadas no período Janary Nunes (1944-1954)** – IX Seminário de História.

PELAES, F. M. A. **Uma análise sobre a pós-ocupação urbana dos conjuntos arquitetônicos de Serra do Navio e Vila Amazonas**. Macapá, 2010.

PEREIRA, Elson M. **A importação de conceitos modernistas no planejamento urbano de Florianópolis**.

PEREIRA, Ronaldo Almeida. **Planejamento e Expansão Urbana: O caso da Gleba do Infraero**. 2012.

PESAVENTO. Sandra Jatahy. **Cidade, Espaço e Tempo: Reflexões sobre memória e patrimônio urbano**. V. II nº 4. Editora da UFPEL, Pelotas – RS 2005, Cadernos do LEP AARQ –Textos de Antropologia, Arqueologia e Patrimônio. V. II, nº 4. Pelotas RS.

PLANO DIRETOR 1990. Prefeitura Municipal de Macapá v.III. Estado do Amapá.

PLANO DIRETOR 2004. Instituto Brasileiro de Administração Municipal. Prefeitura de

Macapá, 2004.

PINHEIRO, F. J. (1973.). **Plano de Desenvolvimento Urbano de Macapá. 1 v.** Macapá: Território Federal do Amapá.

PORTO. Jadson Luiz Rebelo. **Amapá: Principais transformações econômicas e institucionais – 1943 a 2000.** Edição do Autor, 2ª Edição. Macapá, AP. 2007.

PORTO, J. L. R. **Aspectos da ação do Estado na fronteira amazônica: A experiência do Território Federal / Estado do Amapá.** 2005.

Ricardo Libel Waldman/ Amanda Schuler Bertoni/ Francesco Bogoni. **Os princípios orientadores do planejamento urbano no estado ambiental e o direito à cidade sustentável.** Direitos Fundamentais e Justiça – Ano 7, nº 22, p.124-147. 2013

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Planejamento urbano no Brasil: conceito, diálogos e práticas – O espaço urbano e as estratégias de planejamento e produção da cidade.** Ed Argos, 2008.

SANTOS, Elizeu Corrêa dos. **A modernização do centro antigo de Macapá (1943/2005): Políticas desmemoriadas e superficiais.** Fortaleza - CE. 2010.

SANTOS, Fernando Rodrigues dos. **História do Amapá: da autonomia territorial ao fim do janarismo -1943 a 1970.** Macapá: Editora Gráfica O DIA S.A., 1998.

SARMENTO, J. **Variações sobre o Urbanismo pós-moderno.** Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XIX, Porto, 2003, p. 255 – 265.

SEVERINO, Antonio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico.** Cortez Editora – São Paulo, 2000.

SILVA, Maura Leal da. **A (onto)gênese da nação nas margens do território nacional: O projeto Janarista territorial para o Amapá (1944 – 1956),** São Paulo, 2007.

SOUZA, Marcelo Lopes, **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

TERRITÓRIO FEDERAL DO AMAPÁ. **Relatório das Atividades do Governo do Território Federal do Amapá,** em 1944, apresentado ao Exmo. Senhor Presidente de República pelo Capitão Janary Gentil Nunes, governador do Território. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1946. Relatório.



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

TOSTES, José Alberto Tostes. **Planos Diretores do Estado do Amapá. Uma contribuição para o desenvolvimento regional**. Macapá, AP. 2006.

TOSTES, José Alberto e LUZ, Rita Simone. **Planejamento urbano na cidade de Macapá: análise do projeto habitacional Macapaba**. São Paulo, 2014.

TOSTES, J. A. **Transformações urbanas das pequenas cidades amazônicas (AP) na faixa de fronteira setentrional**. Rio de Janeiro : Publit, 2012.

\_\_\_\_\_. **Um plano à cidade de Macapá na época do governador Janari Nunes**, Macapá, 8 Abr. 2014a. Disponível em: <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2014/04/um-plano-para-cidade-de-macapá-na-epoca.html>. Acesso em: 31 julho 2014.

\_\_\_\_\_. **Evolução urbana da cidade de Macapá através do Plano Urbanístico da Grumbilf do Brasil**, Macapá, 03 fev. 2011a. Disponível em: <http://josealbertostes.blogspot.com/2011/02/evolucao-urbana-da-cidade-de-macapá.html>. Acesso em: 27 julho 2014.

\_\_\_\_\_. **Limite Vertical**, Macapá, 17 Agos. 2013. Disponível em: <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2014/04/limite-vertical.html>. Acesso em: 31 julho 2014.

\_\_\_\_\_. **Em busca do plano perdido**, Macapá, 21 Abr. 2014b. Disponível em: <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2013/08/em-busca-do-plano-perdido.html>. Acesso em: 30 julho 2014.

\_\_\_\_\_. **Um plano à cidade de Macapá na época do governador Janari Nunes**, Macapá, 8 Abr. 2014c. Disponível em: <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2014/04/um-plano-para-cidade-de-macapá-na-epoca.html>. Acesso em: 31 julho 2014.

\_\_\_\_\_. **Do tijolo nu ao concreto bruto**, Macapá, 30 Nov. 2010. Disponível em: <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2010/11/do-tijolo-nu-ao-concreto-bruto.html>. Acesso em: 01 agosto 2014.

\_\_\_\_\_. **Planejamento modernista na cidade de Macapá a partir de 1943**, Macapá, 28 Jun. 2014d. Disponível em: <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2014/06/planejamento-modernista-na-cidade-de.html>. Acesso em: 29 junho 2014.

\_\_\_\_\_. **Avenida FAB: a formação da memória da cidade de Macapá**, Macapá, 25 Maio. 2014e. Disponível em: <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2014/05/avenida-fab-formacao-da-memoria-da.html>. Acesso em: 28 maio 2014.

\_\_\_\_\_. **Por uma memória...**, Macapá, 8 Out. 2014f. Disponível em: <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2013/10/por-uma-memoria.html>. Acesso em: 28 maio 2014.

\_\_\_\_\_. **O olhar e a percepção sobre o real e o imaterial na cidade de Macapá**, Macapá, 4 Abr. 2013. Disponível em: <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2013/04/o-olhar-e-percepcao-sobre-o-real-e-o.html>. Acesso em: 28 maio 2014.

\_\_\_\_\_. **Macapá 254 anos – O aeroporto era na FAB.** Macapá, 02 fev. 2012. Disponível em: <http://www.alcinea.com/macapa-antiga/macapa-254-anos-quando-o-aeroporto-era-na-fab>. Acesso em: 15 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Posto de Puericultura Iracema Carvão Nunes.** Macapá, 10 Ago. 2012. Disponível em: <http://porta-retrato-ap.blogspot.com.br/2012/08/posto-de-puericultura-iracema-carvao.html>. Acesso em: 02 junho 2015.

\_\_\_\_\_. **Grupo escolar barão do rio branco.** Macapá, 15 Ago. 2012. Disponível em: <http://porta-retrato-ap.blogspot.com.br/2010/04/grupo-escolar-barao-do-rio-branco.html>  
Acesso em: 02 junho 2015.

\_\_\_\_\_. **A antiga escola industrial de Macapá.** Macapá, 07 Jun. 2012. Disponível em: <http://porta-retrato-ap.blogspot.com.br/2012/08/a-antiga-escola-industrial-de-macapa.html>  
Acesso em: 02 junho 2015.

\_\_\_\_\_. **Residência oficial: custos na gestão passada ultrapassavam R\$ 2 milhões.** Macapá, 06 Fev. 2015. Disponível em: <http://www.jdia.com.br/portal/index.php/cidade/3529-residencia-oficial-custos-na-gestao-passada-ultrapassavam-r-2-milhoes> Acesso em: 10 junho 2015.

VILLAÇA, F. (2001). **Espaço Intra-Urbano no Brasil.** São Paulo.: Studio Nobel 2ª Edição, FAPESP, Lincoln Institute.

## **ANEXOS**

## **APÊNDICES**