



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E TECNOLÓGICAS
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

PABLO DIEGO MONTEIRO MOTA

**MOBILIDADE URBANA INTEGRADA AO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
URBANO: Revitalização arquitetônica e urbanística da feira do Pacoval e seu entorno
em Macapá/AP**

MACAPÁ-AP

2017

PABLO DIEGO MONTEIRO MOTA

**MOBILIDADE URBANA INTEGRADA AO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
URBANO: Revitalização arquitetônica e urbanística da feira do Pacoval e seu entorno
em Macapá/AP**

Monografia apresentada ao curso de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade
Federal do Amapá como requisito parcial à
obtenção do título de graduação em
Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. José Marcelo Martins
Medeiros

MACAPÁ-AP

2017

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Central da Universidade Federal do Amapá

720

M917m Mota, Pablo Diego Monteiro.

Mobilidade urbana integrada ao uso e ocupação do solo urbano: revitalização arquitetônica e urbanística da feira do Pacoval e seu entorno em Macapá-AP / Pablo Diego Monteiro Mota; orientador, José Marcelo Martins Medeiros– Macapá, 2017.

101 f.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) – Fundação Universidade Federal do Amapá, Coordenação do curso de Arquitetura e Urbanismo.

1. Urbanização. 2. Mobilidade urbana. 3. Qualidade de vida. I. Medeiros, José Marcelo Martins, orientador. II. Fundação Universidade Federal do Amapá. III. Título.

PABLO DIEGO MONTEIRO MOTA

**MOBILIDADE URBANA INTEGRADA AO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
URBANO: Revitalização arquitetônica e urbanística da feira do Pacoval e seu entorno
em Macapá/AP**

Monografia apresentada ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá como requisito parcial à obtenção do título de graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Macapá, 29 de agosto de 2017.

Banca Examinadora

Orientador: Prof. Dr. José Marcelo Martins Medeiros (UNIFAP)

1º Examinador: Prof. Me. Felipe Moreira Azevedo (UNIFAP)

2ª Examinadora: Profa. Katrícia Corrêa (UNIFAP)

Aos meus avós maternos, Maria Elisia e
Leondino Alves (*In Memória*) pelos
ensinamentos deixados.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus por mais uma benção concedida em minha vida, por estar concluindo mais um ciclo, a graduação. Obrigado por me sustentar e me guiar sempre pelos melhores caminhos.

Agradeço especialmente aos meus avós maternos (*in Memória*), pelo legado que deixaram em minha vida, pelos ensinamentos, pelo amor e carinho, por terem sido verdadeiros pais.

À minha mãe biológica, Dolores Monteiro (*in Memória*), pelo amor, carinho e dedicação, nos meus primeiros três anos de vida.

Ao meu pai, Paulo Mota, que se faz presente em todos os momentos importantes da minha vida, me ajudando e orientando quando mais preciso. Obrigado paizão, por ser o meu maior exemplo, por ser meu grande amigo.

À minhas mães Maria Francisca e Delma Pinheiro, por terem assumido esse papel com todo coração, cada uma tem a sua forma de cuidar de mim, valorizo cada gesto, cada ato, cada momento que estiveram do meu lado, que foram essenciais para que eu chegasse até aqui.

À toda família, tios, primos, irmãos, que de forma direta ou indireta me apoiaram e incentivaram. Amo vocês.

Aos meus amigos, em especial aqueles que se tornaram verdadeiros irmãos.

Aos companheiros de turma por todos esses anos de curso, pelo apoio e troca de experiências.

À equipe de professores do curso de arquitetura e urbanismo da unifap, que passaram por nós ao longo desses anos, em especial ao professor Dr. Marcelo Medeiros, por ter aceitado me orientar neste trabalho. Obrigado pelo compromisso e conhecimento compartilhado.

Assim, agradeço a todos que de alguma forma contribuíram para esse tão sonhado momento na minha vida.

Muito obrigado!!

“[...] Considerando a situação atual da cidade, sua história e tendências, se nada for feito, como esta cidade será amanhã?”

(Fábio Duarte)

RESUMO

O crescimento urbano e populacional das cidades, impulsionado pela revolução industrial, influenciaram na formação do espaço urbano. A ocupação das cidades sem planejamento auxiliaram na consolidação de atividades que resultaram nas necessidades de deslocamento. A feira do Pacoval é um espaço que caracteriza o meio com intenso fluxo de pessoas e mercadorias influenciando na dinâmica do seu entorno, nos modos de uso e ocupação do solo assim como a mobilidade urbana do espaço. Nesse sentido, com amparo de visitas *in loco*, fotografias e literatura específica, a pesquisa busca compreender as condições de vida urbana da população que utiliza a feira e seu entorno com o propósito de solucionar problemas estruturais que afetam a produtividade do meio, através da criação de um plano que integre a forma e a função do local, devolvendo qualidade de vida aquele espaço.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Uso e ocupação do solo urbano. Qualidade de vida.

ABSTRACT

The urban and population growth of cities, driven by the industrial revolution, influenced the formation of urban space. The occupation of cities without planning helped to consolidate activities that aided in displacement needs. The Pacoval fair is a space that characterizes the environment with an intense flow of people and goods influencing the dynamics of its surroundings, the modes of use and occupation of the soil as well as the urban mobility of space. In this sense, with the support of on-site visits, photographs and specific literature, the research seeks to understand the urban living conditions of the population that uses the fair and its surroundings in order to solve structural problems that affect the productivity of the environment through the creation Of a plan that integrates the form and function of the place, returning quality of life to that space.

Keywords: Urban mobility. Use and occupancy of urban soil. Quality of life.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Feira do Pacoval.....	15
Figura 2 - Entorno da Feira do Pacoval.....	16
Figura 3 - A cidade urbanizada de São Paulo/SP.....	19
Figura 4 - Meios de mobilidade urbana em Curitiba/PR.....	23
Figura 5 - Mobilidade urbana integrada ao uso e ocupação do solo urbano.....	25
Figura 6 - Espaço público no meio urbano em Nova Iorque.....	27
Figura 7 – Mapa de localização do município de Macapá/AP.....	31
Figura 8 – Mapa de Zoneamento do município de Macapá/AP.....	33
Figura 9 - Eixos de expansão urbana do município de Macapá/AP.....	34
Figura 10 - Borough Market em Londres na Inglaterra.....	36
Figura 11 - Mercado de San Miguel em Madri na Espanha.....	37
Figura 12 - Mercado Central de Atarazanas em Málaga na Espanha.....	38
Figura 13 - Mercado Municipal de Rotterdam na Holanda.....	39
Figura 14 - Mercado Municipal de São Paulo/SP.....	40
Figura 15 - Mercado de peixe de Fortaleza no Ceará.....	41
Figura 16 - Mercado municipal de Itapuã em Salvador na Bahia.....	42
Figura 17 - Mercado Municipal de Manaus no Amazonas.....	43
Figura 18 - Feira do Ver-o-Peso em Belém no Pará.....	44
Figura 19 - Mapa de localização da área de estudo.....	45
Figura 20 – Recorte da área de intervenção.....	46
Figura 21 - Lago do Pacoval.....	47
Figura 22 - Linha do tempo.....	48
Figura 23 – Mapa de Uso e Ocupação do solo.....	50
Figura 24 - Avaliação dos moradores e comerciantes do entorno da feira.....	51
Figura 25 - Tipologia de construções de pequeno porte.....	52
Figura 26 - Tipologia de construções de grande porte.....	53
Figura 27 - Vazio urbano.....	54
Figura 28 - Vazio urbano à noite.....	55
Figura 29 - Mapa de hierarquia de vias.....	56
Figura 30 - Avaliação da população que transita pela área.....	57
Figura 31 - Eixo viário principal: Rua Guanabara (Arruamento).....	58
Figura 32 - Eixo viário principal: Rua Guanabara (Passeio público).....	59

Figura 33 - Eixo viário principal: Rua Mato Grosso (Arruamento).....	60
Figura 34 - Eixo viário principal: Rua Mato Grosso (Passeio público).	61
Figura 35 - Via coletora: Avenida Acre (Arruamento).	62
Figura 36 - Via coletora: Avenida Acre (Passeio público).....	63
Figura 37 – Mapa de uso e ocupação da área da Feira do Agricultor do Pacoval.....	64
Figura 38 - Avaliação dos comerciantes da feira do Pacoval.....	65
Figura 39 - Fachada e acesso principal de pedestres.	66
Figura 40 - Acesso Secundário de Pedestres e Veículos com Mercadorias.	67
Figura 41 - Setor de Derivados da Mandioca.	68
Figura 42 - Pátio Interno da Feira do Pacoval à noite.	68
Figura 43 - Setor de frutas, verduras e legumes e setor de confecções e variedades.	69
Figura 44 - Condições de Acessibilidade.	70
Figura 45 - Setor de aves e peixes.	70
Figura 46 - Espaço público.....	71
Figura 47 - Mobiliário urbano: bancos, lixeiras e luminárias.....	72
Figura 48 - Mobiliário urbano: Publicidade e propaganda.....	73
Figura 49 – Estacionamento.	74
Figura 50 – Bicletário.	75
Figura 51 - Organização dos meios de mobilidade urbana.	76
Figura 52 – Plano Conceitual.	77
Figura 53 - Partido arquitetônico – ideia 1.	78
Figura 54 - Partido arquitetônico - Idéia 2.	79
Figura 55 - Pátio interno da feira do Pacoval.	80
Figura 56 - Lazer, convívio e recreação.	81
Figura 57 – Quiosque.	81
Figura 58 - Esquema do funcionograma.....	83
Figura 59 - Esquema do fluxograma.	84
Figura 60 - Organização da Feira em blocos.....	85
Figura 61 – Acesso principal – Av. Guanabara.....	87
Figura 62 - Acesso Av. Acre	88
Figura 63 - Pátio interno.....	88
Figura 64 - Saída subsolo e área de serviço.....	89
Figura 65 - Vista geral da feira do Pacoval.	89
Figura 66 - Organização dos ambientes na Praça do Pacoval.	90

Figura 67 – Acesso principal - Pergolado.	92
Figura 68 - Anfiteatro.	92
Figura 69 - Bosque da juventude.	93
Figura 70 - Jardins ornamentais.	93
Figura 71 - Vista geral sentido leste/oeste.	94
Figura 72 - Vista geral sentido norte/sul.	94

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 REFERENCIAL TEÓRICO	18
1.1 A CIDADE E O URBANO	18
1.2 MOBILIDADE URBANA E O USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO	21
1.3 MORFOLOGIA URBANA.....	27
1.4 FEIRA URBANA COMO ESPAÇO PÚBLICO	29
1.5 CRESCIMENTO URBANO E POPULACIONAL DE MACAPÁ/AP	30
2 REFERENCIAL ANALÍTICO.....	36
2.1 BOROUGH MARKET	36
2.2 MERCADO DE SAN MIGUEL	37
2.3 MERCADO CENTRAL DE ATARAZANAS	38
2.4 MERCADO MUNICIPAL DE ROTTERDAM.....	39
2.5 MERCADO MUNICIPAL DE SÃO PAULO	40
2.6 MERCADO DE PEIXE DE FORTALEZA.....	40
2.7 MERCADO MUNICIPAL DE ITAPUÃ.....	41
2.8 MERCADO MUNICIPAL DE MANAUS	42
2.9 FEIRA DO VER-O-PESO	43
3 DIAGNÓSTICO	45
3.1 ÁREA DE ESTUDO	45
3.2 HISTÓRICO DO BAIRRO DO PACOVAL	46
3.3 ANÁLISE DAS DINÂMICAS URBANAS E INFRAESTRUTURA DA FEIRA DO PACOVAL E SEU ENTORNO	49
4 PLANO CONCEITUAL - PARTIDO	71
5 PROJETO	82
5.1 CONCEITO.....	82
5.2 PROGRAMA DE NECESSIDADES.....	82

5.3	FUNCIONOGRAMA.....	83
5.4	FLUXOGRAMA.....	84
5.5	FEIRA DO PACOVAL.....	84
5.6	PRAÇA DO PACOVAL.....	90
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	95
	REFERÊNCIAS	96
	APÊNDICE A	99
	APÊNDICE B.....	100
	APÊNDICE C	101

INTRODUÇÃO

O processo de crescimento urbano e populacional das cidades brasileiras foi impulsionado no período da revolução industrial em que houve o fenômeno do êxodo rural, onde as pessoas deixaram o campo em busca de melhores condições de vida na cidade grande. Essa migração desencadeou diversos problemas de caráter socioeconômico, pois as cidades que recebiam as pessoas oriundas do campo não foram planejadas para atender a atual demanda, ou seja, não estavam preparadas (MARICATO, 2001).

De acordo com Maricato (2001), os problemas foram emergindo, dentre eles o surgimento de ocupações irregulares em áreas periféricas, distantes do centro das cidades. Essas áreas foram recebendo infraestrutura básica com o passar dos anos e, atualmente, encontram-se consolidadas, apesar de mal planejadas. Essa falta de planejamento está refletida em diversos problemas que as cidades enfrentam nos dias de hoje, como os problemas de mobilidade urbana que é um tema que se discute cada vez mais e está ligada a circulação de pessoas e mercadorias, assim como as formas de uso e ocupação do solo urbano que caracterizam o meio, ou seja, são pontos importantes que necessitam de atenção especial, quando se almeja uma cidade digna funcionando de forma adequada.

Com relação aos fatores que contribuem para a problemática da mobilidade urbana nas cidades, o excesso de veículos particulares nas ruas é resultado não apenas do aumento do número de habitantes, mas também dos incentivos e das facilidades de se adquirir um automóvel. Em contrapartida, a falta de investimentos no transporte público coletivo é realidade de muitas cidades brasileiras. Os sistemas encontram-se defasados, não atendendo a demanda crescente, assim como a péssima qualidade dos serviços prestados e as tarifas elevadas que são cobradas. Isso faz com que as pessoas com melhor poder aquisitivo optem por utilizar o seu transporte próprio, como também as pessoas de menor poder aquisitivo recorram a outras alternativas, utilizando com menor frequência o transporte coletivo (BOARETO, 2008).

É imprescindível ressaltar que os problemas de infraestrutura viária contribuem decisivamente na ineficiência da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. A estrutura atual das vias não suporta o número crescente de veículos nas ruas. Além disso, outros agentes são diretamente prejudicados com esse mal que faz parte dessa realidade. Geralmente os planos que são adotados para melhorar as vias acabam por priorizar o uso do automóvel particular, deixando de lado os pedestres assim como os ciclistas (CAMPOS; RAMOS, 2005).

A falta de calçamento adequado, com rampas acessíveis para portadores de necessidades especiais, assim como o uso inadequado de algumas calçadas por parte da população com a inserção de obstáculos, prejudica o direito de ir e vir do cidadão com qualidade e segurança. Os ciclistas também são prejudicados, pois existe pouco investimento em ciclovias e ciclofaixas que facilitem o deslocamento nas cidades brasileiras, e quando elas existem, em alguns casos são utilizadas como estacionamentos irregulares.

Com relação à problemática de uso e ocupação do solo urbano, oriundas da forma como o meio urbano é utilizado, caracterizado pelas atividades desenvolvidas, os fatores desencadeantes surgem a partir do momento que o espaço que é destinado ao público acaba por ser privatizado. A obstrução das vias de circulação de veículos e de pedestres assim como o uso inadequado dos espaços de lazer e convívio são problemas que merecem ser abordados (GOMIDE, 2006).

A presença de estabelecimentos comerciais, como as feiras urbanas, instaladas em áreas onde existe grande quantidade de residenciais, com um fluxo de pessoas consolidado, e que atraem cada vez mais pessoas, acaba gerando diversos impactos que inviabilizam a qualidade de uso do espaço público, ou seja, dependendo da forma como o ponto comercial irá se consolidar e exercer a sua função, pode ser responsável pelo surgimento de problemas de uso e ocupação do solo urbano, principalmente quando são geridos de forma inadequada e sem planejamento (MIRANDA, 2009).

Nesse contexto é possível identificar fatores internos e externos responsáveis pela problemática da feira do Pacoval e seu entorno em Macapá/AP. Isso pode ser abordado através da análise das condições estruturais do estabelecimento, da péssima qualidade de trabalho, da ineficiente circulação de pessoas e mercadorias dentro da feira, entre outros fatores internos, somados a ausência de infraestrutura nas vias do entorno e a forma como estas são ocupadas de maneira inadequada pela população, que são os fatores externos.

Em se tratando de problemas relacionados aos fatores internos, a presença de estabelecimentos comerciais, com ênfase a feira do Pacoval (Figura 1 – A, B, C e D), que é um dos pontos comerciais mais importantes e mais frequentados da área, precisa de atenção especial, devido às péssimas condições estruturais do local, onde o feirante utiliza o espaço que tem de maneira improvisada para expor e manipular seus produtos, somada a falta de higiene sanitária, iluminação pública precária, ineficiência da acessibilidade interna e pouca arborização. Outro ponto que merece atenção é o local destinado ao carregamento e descarregamento de mercadorias que acontece em área compartilhada com as demais atividades, atrapalhando o fluxo de clientes e comerciantes dentro do estabelecimento assim

como a presença de estruturas improvisadas. Isso gera diversos impactos negativos na área, pois sua estrutura encontra-se desorganizada e reflete diretamente na dinâmica do seu entorno.

Figura 1 - Feira do Pacoval.



Fonte: Acervo do autor (2016).

Com relação aos problemas relacionados aos fatores externos, do ponto de vista de mobilidade urbana, o entorno da área em questão carece de infraestrutura e isso pode ser visto em vários pontos da cidade de Macapá. As vias de tráfego de veículos são desorganizadas e sofrem com a formação de congestionamentos constantes, principalmente nos dias de funcionamento da feira. Isso é consequência da falta de planejamento, em vias onde os ciclistas dividem espaço com os demais veículos, a presença de estacionamentos improvisados, a sinalização precária das faixas de pedestre, as condições dos pontos de transporte coletivo e o calçamento irregular, onde em alguns pontos está desgastado ou mesmo não existe, e quando existe possui vários desníveis, o que inviabiliza a qualidade de circulação no entorno da Feira do Pacoval.

Combinado a isso, outro problema relacionado aos fatores externos, que corresponde ao uso e ocupação do solo urbano que acontece de forma indevida e já é realidade em vários pontos da cidade de Macapá, contribui de forma significativa para a ineficiência da mobilidade urbana, em especial a área do entorno da Feira do Pacoval, onde o comércio é bastante presente.

É importante ressaltar outra problemática que faz parte dessa área (Figura 2 – A ,B ,C e D) que corresponde a falta de consciência de residentes e comerciantes que utilizam os

espaços destinados ao uso público para seu próprio benefício, inserindo equipamentos de publicidade e propaganda de seus pontos comerciais e criando obstáculos nas vias que são destinadas a população, assim como utilizam os meios de uso público para estacionar veículos particulares, o que inviabiliza o direito de ir e vir do cidadão com qualidade e segurança.

A poluição visual é um dos problemas que precisam ser levados em consideração e estão presentes em diversos pontos do entorno da Feira do Pacoval, não apenas nas propagandas distribuídas irregularmente no espaço público, mas também a fiação aérea de energia elétrica que é instalada e distribuída sem planejamento. Outros pontos que merecem atenção são a ausência de lixeiras públicas que contribuem para o despejo do lixo nas vias, os pontos de iluminação pública que se encontram precários com algumas luminárias queimadas, favorecendo a insegurança pública do local, e a falta de arborização nas vias do entorno da feira, causando desconforto principalmente em dias muito quentes e ensolarados.

Figura 2 - Entorno da Feira do Pacoval.



Fonte: Acervo do autor (2016).

Diante dos problemas encontrados na Feira do Pacoval e seu entorno, está a importância da pesquisa, justificada pelo fato de que o local almeja por uma revitalização planejada e adequada que atenda a todos os agentes pertencentes a dinâmica desse espaço urbano através de um plano conciso de uso e ocupação do solo urbano integrado aos meios de mobilidade urbana do local.

Em suma, a escolha da área em questão partiu do fato de ser uma área bastante populosa da cidade de Macapá que se encontra consolidada, por exercer diversos tipos de funções dentro do seu espaço, com a presença de vários pontos comerciais que influenciam diretamente na dinâmica de uso e ocupação do solo urbano. Isto interfere não apenas na rotina do bairro do Pacoval, mas também de toda a cidade de Macapá, pois em se tratando de mobilidade urbana, as vias que passam pelo bairro são os eixos principais de circulação de pessoas e mercadorias entre as zonas da cidade.

Ao estabelecer uma relação entre mobilidade urbana e uso e ocupação do solo urbano seria possível garantir através dessa interação um melhor gerenciamento do meio urbano, a feira do Pacoval e seu entorno, que leve melhoria aos residentes do bairro, aos comerciantes e seus locais de trabalho, e aos que transitam pelo local, com melhores condições de uso dos espaços públicos, de trabalho, de circulação, entre outros.

No mais, esta corresponde a uma pesquisa aplicada, uma vez que o seu objetivo é gerar conhecimentos para aplicação prática voltada para a solução de problemas específicos. Para tanto, a pesquisa é classificada como descritiva, de cunho qualitativo, pois será feita uma abordagem através de observações, registros e interpretações dos fatos com intuito de descobrir uma determinada realidade sem que haja alguma intervenção no processo de coleta de informações por parte do autor da pesquisa.

A pesquisa partiu do processo de análise bibliográfica, por meio de coleta de dados através de literaturas específicas relacionadas ao tema em estudo, com o auxílio de livros, periódicos e monografias. Além disso, houve a necessidade de visita em órgãos públicos, para análise de documentos contendo informações de propriedade estatística, dados históricos da cidade de Macapá e do entorno da feira do Pacoval, sobre a sua ocupação urbana e populacional, permitindo analisar dados importantes que possam contribuir no processo de pesquisa.

Contudo, foi necessária a realização de pesquisa de campo, envolvendo a aplicação de formulários destinados a três categorias onde em cada uma foram consultadas 10 pessoas, direcionado aos comerciantes da feira, a população que reside e trabalha no entorno da feira do Pacoval, e as pessoas que utilizam área como ponto de passagem totalizando 30 pessoas. No mais, para complementar a pesquisa e auxiliar na compreensão dos fatos, será feito um levantamento fotográfico, com objetivo de mostrar a realidade do local.

1 REFERENCIAL TEÓRICO

1.1 A CIDADE E O URBANO

O espaço urbano quando analisado a partir das suas transformações ao longo dos anos, necessita de um levantamento essencial, considerando os aspectos históricos da cidade e do urbano. Desse modo, é possível destacar a cidade como história dos objetos e das formas espaciais, enquanto que o urbano é dito como história das ações, do conteúdo, da vida que origina as formas espaciais e os objetos (FERREIRA *et al.*, 2016; CORRÊA, 2001). Dessa forma, tendo a cidade como objeto e o urbano como fenômeno, ou seja, ação e conteúdo, ambos estão situados no campo das reflexões sobre o espaço e a sociedade, pois são resultados dessa relação, mais precisamente produzidos por relações sociais determinadas ao longo da história (LENCIONI, 2011).

De acordo com Rolnik (2004), a cidade pode ser identificada como um espaço marcado por uma aglomeração humana, organizada mais ou menos por ruas, com a presença de atividades econômicas não agrícolas. É um polo atrativo, que funciona como um campo magnético, reunindo e concentrando homens no seu espaço. O espaço identificado como urbano, por sua vez, não se caracteriza pela materialidade física, pois se manifesta através de um conjunto de atividades predominantemente econômicas, processos sociais e costumes da cidade sobre o campo (LEFEBVRE, 2008).

Segundo Carlos (2013), a cidade surge a partir do momento em que a humanidade se constitui, considerando todo o seu processo histórico ao longo dos anos, que definem as suas formas e os seus conteúdos. Assim, a origem da cidade está relacionada a uma organização espacial, onde seus habitantes, constituídos por diferentes grupos na sociedade, visando a sobrevivência, rompem com o isolamento. Conforme a autora, a cidade é formada a partir da relação de trabalho materializado, construído ou natural que se forma através da relação entre o homem e a natureza, transformada ao longo da história.

Para Lefebvre (2008), a cidade pode ser pensada como um espaço contínuo, que passa por diversas mudanças, sendo formada a partir de uma organização social. Na visão do autor, a introdução do comércio e das relações sociais de mercado no contexto da cidade, gera um processo de transformação, tornando a cidade um produto da industrialização, a partir da relação de comercialização de bens e serviços, desencadeando o processo de expansão de um tecido sócioespacial, denominado urbano. Sendo assim, é possível afirmar que o urbano nasce

do processo de industrialização, tornando-se um espaço de circulação de pessoas e mercadorias.

O espaço urbano pode ser dito como reflexo, tanto das ações que constituem o presente, quanto das ações que se realizaram no passado, e que deixaram o seu legado nas formas espaciais do presente (Figura 3). É dito como um produto constituído pela sociedade, caracterizada por um processo social materializado a partir das formas especiais que emergem sobre a cidade capitalista, desenvolvidas pelo processo industrial (CORRÊA, 1995).

Figura 3 - A cidade urbanizada de São Paulo/SP.



Fonte: Lima (2016)¹.

A definição de planejamento urbano sempre esteve relacionado aos termos desenho urbano, urbanismo e gestão urbana. Esses abordam a cidade como objeto de estudo, tendo que considerar as suas características físicas, culturais, sociais e econômicas. O planejamento é definido através de um conjunto de normas, elaboradas para que os objetivos sejam

¹ Disponível em <<http://fotos.estadao.com.br/galerias/cidades,as-41-megacidades-do-mundo-em-2030,24435>>. Acesso em 09 de jan. de 2017.

estabelecidos e concretizados, haja vista que os recursos disponíveis e os fatores externos, como, reconhecer e localizar as tendências naturais, que podem influenciar no processo. Assim, o planejamento visa identificar os problemas e contribuir com a criação de medidas, que possam vir a definir estratégias que resolvam determinados problemas enfrentados pelas cidades (DUARTE, 2007).

Segundo Souza (2004), o planejamento é a maneira de se estabelecer condições e elaborar estratégias para resolução de problemas em caráter de longo prazo. Em contrapartida, a gestão urbana é caracterizada por ser utilizada para administração dos problemas através da criação de estratégias que visem solucionar-los em regime de curto e médio prazo, sendo privilegiada por resolver as questões de forma imediata. Apesar disso, não se pode deixar de lado o planejamento, visto que é através do planejamento urbano que se identifica problemas atuais que podem refletir no futuro podendo se pensar as cidades criando as devidas condições para reverter situações atuais como forma de prevenção contra problemas futuros, como é o caso dos problemas de mobilidade urbana, que faz parte da realidade das cidades brasileiras.

De acordo com Ferrari (1977), o planejamento é dito como um método de aplicação contínuo e permanente, destinado a resolver de forma racional, os problemas que afetam uma sociedade situada em determinado espaço, em determinada época, através de uma prevenção, visando criar alternativas imediatas, capazes de antecipar a resolução de problemas que possam trazer prejuízos mais a diante. O planejamento é um instrumento capaz de identificar as vocações locais e regionais, estabelecendo determinadas regras que venham a regularizar as formas de ocupação do solo, definindo estratégias e políticas municipais, com as devidas restrições, proibições e limitações que deverão ser observadas para manter e aumentar a qualidade de vida dos municípios (REZENDE; CASTOR, 2006).

É importante ressaltar que dentro do planejamento urbano as contribuições não advêm apenas de arquitetos, mas também de profissionais de diferentes formações (SOUZA,2004). Sendo assim, não se restringe apenas a uma área específica, pois dentro do planejamento urbano é necessário o envolvimento de profissionais pertencentes a outras áreas de atuação, abrangendo diversos aspectos de conhecimentos e metodologias das áreas de sociologia, economia, geografia, engenharia, direito e administração, sendo esta última mais requisitada por aplicar novos instrumentos à gestão das cidades (DUARTE,2007).

Este planejamento tem como objetivo melhorar a gestão dos municípios, corrigir distorções administrativas, alterar condições indesejáveis para a comunidade local, remover empecilhos institucionais e assegurar a viabilização de propostas estratégicas (REZENDE; ULTRAMARI, 2007). No entanto, para que haja planejamento é preciso que se tenha um

pensamento direcionado para o futuro, através da escolha de alternativas, considerando limites, restrições e potencialidades, levando em consideração prejuízos e benefícios e a possibilidade de diferentes cursos de ação, os quais dependem de condições e circunstâncias variáveis (SOUZA, 2004).

O planejamento é resultado de um processo envolvendo etapas, constituído por: diagnóstico, que é a análise do cenário existente através da pesquisa e coleta de dados e informações que dão diretrizes para identificação dos problemas; prognóstico, que analisa a situação atual e prevê os prejuízos que podem afetar o futuro; proposta, que é elaborada visando solucionar os problemas através das melhorias; e a gestão urbana, que é um conjunto de instrumentos, atividades, tarefas e funções que visam a assegurar o bom funcionamento de uma cidade (ACIOLY; DAVISON, 1998 *apud* DUARTE, 2007)².

De acordo com Duarte (2007), o planejamento urbano está direcionado para as dimensões econômica, social, ambiental, infraestrutural, gerencial e territorial. Os desafios do planejamento urbano estão diretamente ligados a segregação urbana onde a população que não tem condições de morar próximo aos centros urbanos ocupam áreas periféricas, distantes, porém dependentes da área central da cidade e a auto segregação onde a população com maior poder aquisitivo se agrupam em condomínios fechados. Nesse sentido, e reafirmando esta análise, o modelo de urbanização brasileira construiu cidades caracterizadas pela fragmentação do espaço e pela exclusão social e territorial, que resultou na formação de um espaço desigual, reforçando a injustiça social e diminuindo a qualidade de vida da população (BOARETO, 2008).

1.2 MOBILIDADE URBANA E O USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO

Pode-se afirmar que boa parte da população brasileira encontra-se nos grandes centros urbanos. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010) a população brasileira que vive nas cidades aumentou de 31% para 84,35%, entre os anos de 1940 e 2010. Nesse contexto, a mobilidade urbana está associada a população e aos elementos econômicos que compõe o meio urbano, em um espaço que exige as necessidades de deslocamento para realização de atividades diárias que fazem parte do cotidiano de uma cidade, como ir à escola, ao trabalho, sair em busca de lazer, transportar mercadorias, e outros, podendo realizar estas atividades de várias maneiras, seja a pé, ou utilizando veículos

² ACIOLY, Claudio; DAVIDSON, Forbes. **Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão**

não motorizados como é o caso da bicicleta e também utilizando veículos motorizados, como o transporte coletivo e o transporte individual. Em outras palavras, a mobilidade urbana está associada ao modo de vida das cidades (SIQUEIRA; LIMA, 2015).

A mobilidade urbana está diretamente relacionada aos fatores econômicos e sociais de uma cidade, haja vista que a cidade é um organismo dinâmico (ROLNIK, 2004). Este organismo, por sua vez, necessita de deslocamentos diários de pessoas e cargas, como é o caso das lojas e supermercados onde precisam carregar e descarregar mercadorias assim como receber clientes vindos de pontos diferentes da cidade. Percebe-se que a mobilidade urbana está ligada as atividades econômicas, a respeito da produção e do consumo de mercadorias. Paralelo a isso existem outras necessidades, que necessitam de deslocamentos constantes, seja para atendimentos de saúde, para a educação, para o lazer e até mesmo para o turismo, entre outros.

Contudo, a mobilidade urbana é um elemento fundamental, pois está ligado a gestão da cidade, ao seu desenvolvimento econômico, a inclusão social, as formas de ocupação e apropriação do espaço urbano, sendo peça importante para se determinar a qualidade de vida de uma cidade. Em sua reflexão, Duarte (2007) ressalta que todos são pedestres e estão em qualquer outro modo de deslocamento. Sendo assim, é preciso refletir sobre os meios de locomoção possíveis na cidade, e principalmente pensar as articulações entre esses meios (LIBARDI et al, 2007). A mobilidade urbana deve ser atendida como um atributo das cidades e se refere a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano (BRASIL, 2004).

Sabe-se que com o crescimento urbano e populacional houve um aumento no número de veículos nas ruas, mesmo assim o transporte público acaba sendo um dos meios de locomoção mais utilizados, porém segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e do ministério das cidades (BRASIL, 2004), mostram que 35% da população brasileira se deslocam a pé em trajetórias superiores a 500 metros, nesse caso exigindo se pensar em investir em outros meios de deslocamento para percursos menores, priorizando o uso de veículos não motorizados em detrimento do uso indiscriminado do transporte motorizado (DUARTE, 2007).

De acordo com Duarte (2007), é preciso se pensar em mobilidade urbana no seu sentido mais amplo, levando em consideração a articulação entre os diversos tipos de modalidades e meios de locomoção no contexto urbano, priorizando não apenas o transporte coletivo, mas também os meios não motorizados como a bicicleta e principalmente o pedestre (Figura 4).

Figura 4 - Meios de mobilidade urbana em Curitiba/PR.



Fonte: More (2016)³.

No Brasil, o conceito de mobilidade urbana é novo, o que resulta na necessidade de se aprofundar as discussões para sua implementação e consolidação, com base em reflexões sobre as questões ambientais, e os mecanismos de inclusão social, buscando uma democratização do espaço público, a acessibilidade para pessoas com dificuldades de locomoção e a promoção do direito à cidade, a partir do planejamento urbano (SIQUEIRA; LIMA, 2015).

A forma como são definidas as atividades exercidas no solo urbano, seja residencial, comercial ou mesmo industrial, determinam as atividades que serão exercidas na área, como morar, trabalhar, consumir, lazer entre outras, gerando a necessidade de diferentes tipos de deslocamentos. Os meios de mobilidade criam oportunidades que permitem a interação e o acesso entre os diversos tipos de atividades. Dessa forma, a facilidade de deslocamento e acessibilidade também contribuem para a inserção de determinadas atividades no local. Portanto, pode-se considerar que os meios de transporte influencia no uso do solo assim como o uso de solo influencia no meio de transporte (CAMPOS; RAMOS, 2005).

O modelo de urbanização das cidades brasileiras foi caracterizado pela fragmentação do espaço e pela exclusão social e territorial, que resultou no surgimento de espaços desiguais

³ Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/haus/eventos/mobilidade-urbana-sustentavel-sera-tema-de-palestra-na-sede-do-conselho-de-arquitetura/>>. Acesso em 09 de jan. de 2017.

diminuindo a qualidade de vida da população. No Brasil assim como em outros países os problemas enfrentados pelas pessoas ao se locomover nas cidades tem uma análise fragmentada associada a dissociação do sistema de transporte público pela sua operação, aos veículos particulares e pelo uso do solo voltados para as relações de mercado (BOARETO, 2008).

A mobilidade urbana nas cidades foi influenciada diretamente pela forma como as atividades econômicas e sociais foram distribuídas nela, a partir do crescimento populacional e distribuição de residências e comércio no espaço urbano, ou seja, a distribuição das atividades que são exercidas na cidade, fator decisivo que contribuiu com a criação de vias para a circulação de pessoas e mercadorias, porém este processo aconteceu sem planejamento gerando conflitos entre mobilidade, os meios de circulação e o espaço urbano consolidado.

De modo visível é possível identificar nas áreas urbanas diversos problemas que atingem o planejamento da mobilidade urbana, como a crescente dispersão espacial, onde as novas residências e o comércio de serviços estão localizados nas áreas periféricas da cidade, distantes das áreas centrais. No entanto, as cidades não foram preparadas para oferecer serviços a essa nova demanda, sendo evidente a existência de associação entre o planejamento urbano e o planejamento de transportes, mais precisamente na questão de planejamento do uso do solo urbano. Estes, por sua vez, geram problemas, afetando diretamente a qualidade da mobilidade urbana (MAGAGNIN; SILVA, 2008).

Diante deste fato, que é realidade das cidades brasileiras, a exemplo do surgimento de novos condomínios fechados que se instalam longe dos centros urbanos onde geralmente estão concentrados os locais de trabalhos, bens e serviços, área de lazer. Logo, exige melhores condições de infraestruturas viárias para facilitar os deslocamentos diários, porém isso nem sempre acontece, pois a infraestrutura não acompanha as mudanças na cidade. Portanto, é imprescindível levar em consideração as formas de uso e ocupação do solo urbano para se pensar no planejamento de mobilidade urbana das cidades, pois é a partir dessa análise que é possível pensar nas resoluções adequadas para se ter uma cidade mais acessível e boa de viver. Dessa forma, de acordo com Boareto (2008), a análise de todos os fatores que influenciam na circulação de pessoas na cidade é crucial para entender a importância da mobilidade urbana no desenvolvimento local (Figura 5).

Figura 5 - Mobilidade urbana integrada ao uso e ocupação do solo urbano.



Fonte: correio24horas (2013)⁴.

A definição de mobilidade urbana sustentável está diretamente relacionada a interação que se estabelece entre transporte e uso do solo. Quando se implementam medidas que visam interferir nos meios de transportes ou na ocupação do território sem levar em consideração os impactos que essas medidas podem causar sobre uma ou outra, é possível identificar através do desempenho das atividades as consequências que atingem diretamente o desenvolvimento urbano da cidade (CAMPOS; RAMOS, 2005).

Desenvolver a mobilidade urbana de forma sustentável significa responder as necessidades do presente sem comprometer as necessidades das gerações futuras de responder as suas próprias necessidades, estabelecendo uma associação entre as dimensões ambientais, econômicas e sociais, de modo a garantir a eficácia econômica e a proteção do meio ambiente (MAGAGNIN; SILVA, 2008).

As cidades que consideram as políticas relacionadas à integração entre mobilidade urbana e sustentabilidade urbana garantem maior eficácia e dinamismo das funções urbanas, com maior e melhor circulação de pessoas e mercadorias. Isto se reflete na valorização do espaço público, na sustentabilidade e no desenvolvimento da cidade, conciliando as dimensões ambiental, econômica e social (MAGAGNIN; SILVA, 2008).

⁴ Disponível em: <<http://www.correio24horas.com.br/detalhe/salvador/noticia/projeto-para-o-calcadiao-da-barras-e-inspirado-em-modelos-da-europa/?cHash=2ed2a9ecb3c9cbdee53d868b01f8111e>>. Acesso em 09 de jan. de 2017.

De acordo com Magagnin e Silva (2008), os problemas que atingem a maioria das cidades brasileiras, inclusive as cidades de médio porte, como é o caso de Macapá, estão relacionados com a questão da mobilidade urbana. Esse problema está associado ao aumento do número de automóveis nas ruas, responsáveis pelos grandes congestionamentos, assim como as políticas voltadas para a mobilidade urbana não priorizam o uso de meios de transporte mais sustentáveis, como o uso da bicicleta, dos meios de transporte coletivo e até mesmo a pé.

Nesse contexto, a mobilidade urbana sustentável pode ser a forma de contribuição para o bem estar da sociedade e da economia local sem prejudicar a saúde humana e o meio ambiente, podendo proporcionar o equilíbrio entre o meio ambiente, a economia e a sociedade nos deslocamentos para a realização de atividades cotidianas, buscando melhores condições de circulação de pessoas e bens, garantindo mais eficiência e dinamismo nas funções da cidade, valorizando o espaço público, a sustentabilidade e o desenvolvimento das cidades (SIQUEIRA; LIMA, 2015).

De acordo com Gomide (2006), a acessibilidade urbana pode ser melhorada tanto por melhores condições de mobilidade urbana, quanto pela melhor distribuição no espaço urbano das atividades econômicas e sociais, evidenciando a relação entre as políticas de transporte e uso do solo urbano, apesar de que a integração entre essas duas políticas não são praticadas de forma adequada. Para o autor, a adequada integração da política de uso e ocupação do solo com a de transporte urbano é fundamental para a sustentabilidade da mobilidade e melhoria dos serviços de transportes coletivos, pois é possível reduzir distâncias e aumentar a produtividade das infraestruturas disponíveis, reduzindo os custos de deslocamentos.

Contudo, a mobilidade urbana sustentável deve ser vista como conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivo e os não motorizados, políticas que devem ser socialmente inclusivas e ecologicamente sustentáveis (BRASIL, 2007).

Os problemas de mobilidade urbana são resultados de diversos fatores sociais, econômicos, e geográficos que ao longo da história foram responsáveis pela situação atual, sendo necessário fazer uma análise da evolução histórica da região estudada voltada para a mobilidade urbana e identificar quais as soluções que vão surgir para este determinado local, buscando compreender a área para que possa servir como base para propor soluções que possam mudar a realidade em que se encontra (SIQUEIRA; LIMA, 2015).

1.3 MORFOLOGIA URBANA

O conceito de morfologia está associado ao estudo das formas. No contexto urbano, a morfologia estuda as formas da cidade, os elementos que constituem o espaço urbano e a cidade como uma estrutura espacial ou paisagem urbana, sendo esta analisada a partir do ponto de vista das ruas, do bairro e da cidade, considerando a edificação um dos elementos fundamentais que representa a paisagem urbana, podendo assumir diferentes funções e representar a área construída do solo (AMORIM; TANGARI, 2006).

De acordo com Lamas (2007), a forma da cidade é resultante dos fatores socioeconômicos, políticos e culturais e a arquitetura é a forma do espaço humanizado. Para o autor, a forma é determinada por concepções estéticas, ideológicas, culturais ou arquitetônicas, além do comportamento, utilização do espaço e vida comunitária dos cidadãos o que faz da forma urbana uma estrutura física e funcional. Morfologia urbana em si estuda a configuração e a estrutura exterior de um objeto, estuda as formas e seus fenômenos de origem, fazendo uma análise morfológica a partir de elementos, como o solo, o lote, o edifício, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado, a praça, o monumento, a vegetação, o mobiliário urbano e os perfis viários.

Figura 6 - Espaço público no meio urbano em Nova Iorque



Fonte: Souza (2012)⁵.

⁵ Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-79108/dez-dicas-para-melhorar-os-espacos-publicos-das-cidades>>. Acesso em 09 de jan. de 2017.

O espaço público na cidade, relacionado com o próprio meio urbano, sua morfologia e apropriações é imprescindível, visto que encontram-se fortemente vinculados aos aspectos físicos, naturais, e até mesmo construídos, caracterizados pelo desenho de formas, que muitas vezes, além de representar os espaços públicos a que se destinam, passam a corresponder à imagem de determinado lugar, cidade, região, ou país. No entanto, cabe reconhecer a presença de determinados aspectos socioeconômicos que colaboraram para a construção destas formas (LAMAS, 2007).

Considerando o entendimento acima, a forma do ambiente urbano se encontra necessariamente relacionada às articulações dos interesses e esforços sociais e econômicos, envolvendo neste sentido, as pessoas, seus desejos e intenções. Estes, por sua vez, independente das relações que estabeleceram na ocasião da definição e construção do ambiente urbano, se manifestam novamente, de maneira semelhante ou não, quando da apropriação do lugar. Desse modo, afeta-se às apropriações, encontram-se as possibilidades de uso indicadas diretamente pelo ambiente urbano construído, mas também, as possibilidades compreendidas a partir dele, adaptadas às necessidades imediatas ou aos desejos e intenções não satisfeitos na construção do ambiente (MENDONÇA, 2007).

Existem diversos elementos que compõe o espaço público, no caso, a rua é um dos elementos mais importantes, pois exerce uma função estruturadora, sendo suporte geográfico preexistente que regula a disposição dos edifícios e quarteirões, interligando os vários espaços e as partes da cidade, ou seja, relaciona-se diretamente com a formação e crescimento da cidade de modo hierarquizado, em função da importância funcional do deslocamento, do percurso e da mobilidade de bens, pessoas e ideias. É importante ressaltar a importância do traçado para a orientação e definição da forma urbana, sendo a rua caracterizada como lugar de circulação (LAMAS, 2007).

Mascaró e Yoshinaga (2005) classificam o sistema viário da cidade de forma hierarquizada, de acordo com os diferentes tipos de tráfego. A via arterial principal é responsável por receber uma grande quantidade de tráfego de veículos, podendo ser dividida em vias expressas primárias que não possuem interseções em nível com as transversais, secundárias que possuem interseções em nível com as transversais ou arterial primária que tem percurso contínuo, possuem canteiro central e restrições de estacionamento. A via arterial secundária funciona como as vias expressas primárias e secundárias. A via coletora tem o tráfego da via arterial principal assim como coletar o tráfego das vias locais, permitindo estacionamento em ambos os lados. A via local tem a função de dar acesso as residências e estabelecimentos comerciais, e não possui continuidade em seu traçado.

Essa organização é importante pois, determina a estruturação da cidade. Desse modo, é indispensável pensar no meio urbano sem levar em consideração a sua infraestrutura, pois é ela que auxilia nas formas de uso e ocupação do solo urbano, e de acordo com sua concepção, se transforma em elemento de integração entre a forma e função no seu espaço. Estes, quando planejados em conjunto, potencializam as relações vitais do homem, através da qualidade de vida, valorização da paisagem e preservação do meio. Caso contrário quando ocorre o desencontro entre espaço urbano e infraestrutura, o conjunto urbano apresenta-se fragmentado de elementos que não estão articulados entre si (MASCARÓ; YOSHINAGA, 2005).

Por outro lado, a praça é outro elemento que constitui o espaço público e merece ser destacada, pois ao contrário do sistema viário ela é entendida como lugar de encontro e permanência, de acontecimentos, práticas sociais, manifestação de vida urbana e outros, estabelecendo relação com as edificações do seu entorno e as ruas. Em outras palavras, praças são espaços livres públicos, com a função de convívio social, inseridos na malha urbana como elemento organizador da circulação e de amenização pública, com área equivalente à da quadra, contendo geralmente, cobertura verde, monumentos, mobiliário aludido, canteiro e bancos. E ainda, como parte da praça, o largo é definido como um espaço público que surge geralmente a partir de um equipamento comercial, que tem por objetivo valorizar ou complementar alguma edificação como mercado público podendo ser destinado a atividades lúdicas temporárias (MENDONÇA, 2007).

1.4 FEIRA URBANA COMO ESPAÇO PÚBLICO

A feira nada mais é do que um espaço público, destinado a comercialização de mercadorias, onde encontram-se vendedores e compradores em um determinado local e hora. Em outras palavras, a feira é o lugar onde ocorrem vários tipos de relações que geram consequências e influenciam o meio social, cultural, e a conformação do espaço urbano. Geralmente ela se apropria do meio urbano onde está inserida, fixando-se e adaptando-se as condições locais. Contudo, a feira é vista como atividade capaz de induzir o desenvolvimento e acionar espaços vazios até que seu uso seja consolidado. Desse modo, a feira pode ser um espaço de integração social em espaços públicos, pois não só oferecem bens e serviços como estimulam outras atividades (MIRANDA, 2009).

Ainda de acordo com Miranda (2009), as feiras são elementos responsáveis por mudar a configuração dos espaços públicos locais da cidade. A mudança de uso e ocupação do solo em locais com ou próximo de feiras é inevitável. As áreas no entorno podem se valorizar ou

não dependendo, principalmente, da forma como o comércio formal aproveita-se do grande movimento de compradores e de como respondem em relação a feira. Esse movimento de atração e modificação da característica do uso e ocupação do solo é responsável pela disposição desse comércio informal no contexto urbano da cidade.

O espaço urbano é caracterizado por diversas formas de uso que justificam a complexidade das formas de consumo dos grupos sociais, tendo a cidade como palco do embate de diferentes necessidades responsáveis pelo surgimento de conflitos de interesse, onde nem todos tem pleno acesso. Diversas possibilidades de produção, reprodução e apropriação transformam o espaço urbano moderno e nele agregam intenções. Em outras palavras, a feira é um estabelecimento que modifica o espaço público de forma direta, haja vista que nele insere-se características que o dinamizam. Da economia à cultura, a feira possui diferentes perspectivas e finalidades, de acordo com as intencionalidades dos indivíduos que por ali circulam. Estruturada no cotidiano e parte integrante dele, a feira influencia o fazer social daqueles que a vivenciam (SILVA et al, 2014).

1.5 CRESCIMENTO URBANO E POPULACIONAL DE MACAPÁ/AP

De acordo com Santos (2005) e Lefebvre (2006) é preciso entender a urbanização como elemento que dá vida a cidade a partir de três elementos que são distintos, mas estão relacionados entre si, tais quais a urbanização da população que aborda o crescimento da população urbana seja ele vegetativo ou pelo fluxo migratório, a urbanização da sociedade que envolve os valores da sociedade sem necessariamente haver a modernização do território, e a urbanização do território que trata da modernização da cidade.

É nesse contexto que podem ser compreendidas as mudanças recentes ocorridas no espaço urbano de Macapá, levando em conta a urbanização da população, da sociedade e do território, assentadas também na teoria social do espaço, sendo este como produto, condição e meio de reprodução da sociedade (HARVEY, 2005; LEFEBVRE, 2006).

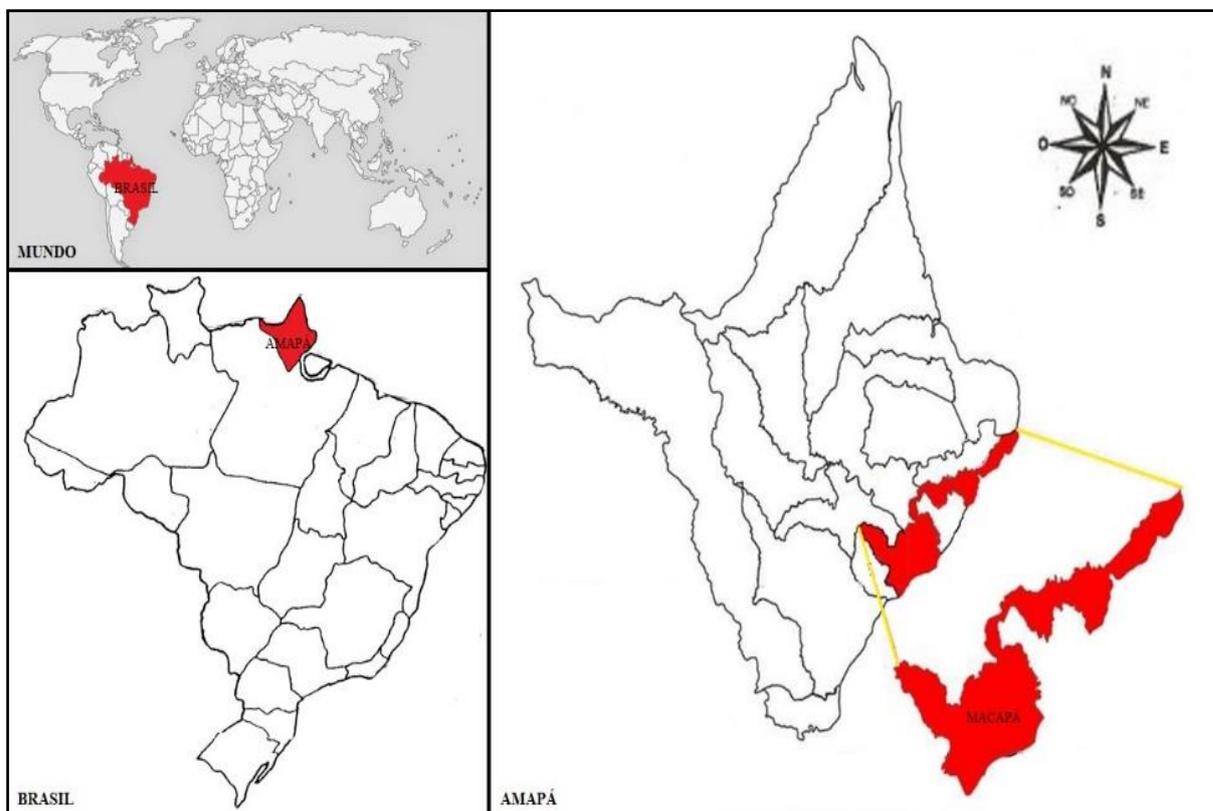
O município de Macapá está entre as cidades brasileiras que mais cresceram nos últimos anos. Segundo dados do senso demográfico, em 1991 sua população era composta por pouco mais de 140 mil habitantes, e em 2016 a população de Macapá passou a compor 462.495 mil habitantes, podendo observar que houve um aumento demográfico de mais de 300% em 25 anos (IBGE, 2010).

Este crescimento populacional acelerado foi resultado de diversos eventos históricos que contribuíram para a migração de pessoas rumo a capital do Amapá, principalmente dos Estados vizinhos, que buscavam por melhores condições de vida (FERREIRA et al., 2016).

Em um breve histórico, na década de 40 do século XX, a cidade de Macapá foi elevada a capital do então Território Federal do Amapá, quando deu início o adensamento populacional que desde a fundação de Macapá em 1758 até a criação do Território Federal não houve crescimento de forma significativa. Segundo Ferreira et al. (2016), a partir de 1940 foram implantados na Amazônia setentrional amapaense os grandes projetos quem tinham as cidades de Macapá e Santana como bases logísticas, o que impulsionou no crescimento populacional.

Além disso, com o processo de estadualização do Território do Amapá, que na ocasião deixava de ser Território Federal em 1943 para se tornar Estado em 1988 pela constituição Federal, o que trouxe autonomia política, econômica e administrativa para o Amapá (Figura 7).

Figura 7 – Mapa de localização do município de Macapá/AP.



Fonte: Elaborado pelo autor (2016).

Contudo, houve uma intensificação no processo de migração populacional, assim como os investimentos realizados pela União e pelo capital nacional e estrangeiro que tornaram o Estado do Amapá, sobretudo a capital Macapá, um importante polo de atração e investimentos, que detém maior parcela de habitantes de todo o Estado, que compreende a 59,50 % da população, segundo dados do IBGE (2010).

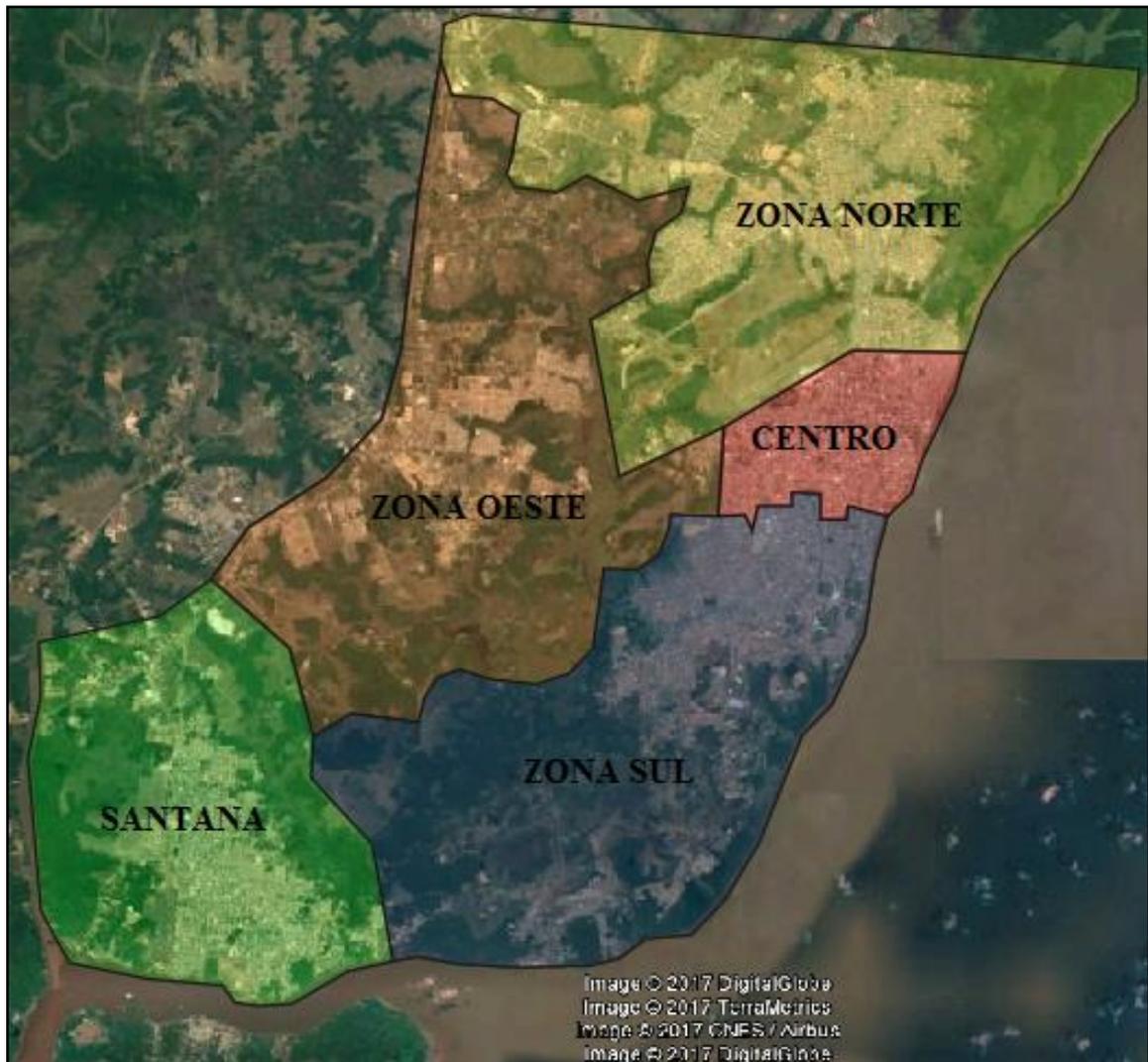
Esse rápido crescimento populacional desencadeou diversos problemas, pois a infraestrutura urbana de Macapá não acompanhou o processo, trazendo desafios para a administração de um território ocupado de forma desordenada. Nesse caso a cidade passou a ser ocupada sem planejamento, com a formação de espaços urbanos informais, moradia em condições precárias de uso, ausência de saneamento básico, sistema viário sem infraestrutura adequada, e outros (FERREIRA et al., 2016).

Diante desse processo, houve diversas transformações na cidade de Macapá que são evidenciadas tanto na forma urbana como no próprio conteúdo da urbanização. Isto é reflexo da produção social do espaço urbano, com a descentralização e a segregação socioespacial (FERREIRA et al., 2016).

O crescimento demográfico de Macapá e a demanda por projetos habitacionais desencadearam a sua expansão urbana, ocasionando novas transformações econômicas e sociais no âmbito intraurbano. O tecido urbano da cidade apresentou-se com novas formas e funcionalidades. O traçado das vias foi um dos aspectos que mais alterou com o seu crescimento, impulsionado com os condicionantes de créditos, oriundos da nova política de investimentos para a área da habitação (TOSTES, 2014).

Segundo FERREIRA et al., (2016), a urbanização territorial da cidade de Macapá se expressa na expansão e no crescimento do município em vários eixos, especificamente para os eixos norte, sul e para o oeste em um movimento de conurbação com o município vizinho de Santana (Figura 8). Este por sua vez, faz parte da região metropolitana de Macapá, sendo que as duas cidades compartilham de infraestruturas entre si, como o terminal rodoviário, o aeroporto internacional e outros.

Figura 8 – Mapa de Zoneamento do município de Macapá/AP.



LEGENDA

	Zona norte		Zona oeste		Município de Santana/AP
	Centro		Zona sul		

Fonte: Adaptado pelo autor (2017)⁶.

De acordo com Ferreira et. al., (2016), o processo de expansão da cidade de Macapá é marcado pelo surgimento de loteamentos e condomínios fechados nos eixos principais de circulação do município e região metropolitana, ao longo das rodovias BR – 210 (eixo norte), Duca Serra (eixo oeste) e Juscelino Kubitschek (eixo sul), resultado da especulação imobiliária nos últimos anos, que contribuiu no crescimento urbano do seu entorno (Figura 9).

⁶ Disponível em <<http://realidadeurbanas.blogspot.com.br/>>. Acesso em 10 de out. de 2016.

Figura 9 - Eixos de expansão urbana do município de Macapá/AP.



LEGENDA

█ Eixo norte

█ Eixo oeste

█ Eixo sul

Fonte: Adaptado pelo autor (2017)⁷.

Nos últimos anos os eixos norte e sul foram os que mais cresceram. Inicialmente essas regiões da cidade eram compostas por população de baixo poder aquisitivo, porém, essas periferias vem sendo ocupadas por população de maior poder aquisitivo. Isso se deve principalmente pela facilidade de adquirir terrenos com preços mais acessíveis, em relação ao valor dos terrenos na região central da cidade de Macapá. Nesse caso, a expansão é levada pela questão imobiliária, que se estabelece de forma horizontal, ocupando o solo urbano sem planejamento (FERREIRA et al., 2016).

⁷ Google Earth, 2017.

Nesse contexto, surgem diversos problemas, que podem ser refletidos no aumento da circulação de veículos particulares e de transporte de mercadorias, gerando congestionamentos nas vias, e conseqüentemente o aumento da emissão de gases poluentes. Logo, este processo de dispersão urbana da cidade demanda de infraestrutura para funcionar de forma adequada.

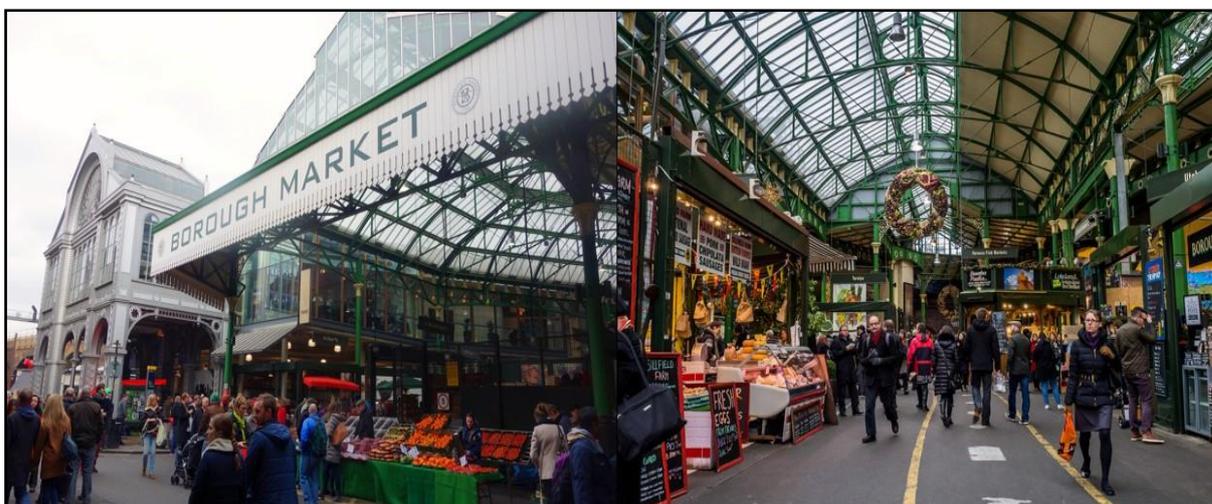
2 REFERENCIAL ANALÍTICO

2.1 BOROUGH MARKET

O Borough Market, situado em Londres na Inglaterra, é um centro de distribuição e abastecimento de alimentos que funciona às quintas, sextas e aos sábados, e nos outros dias da semana funciona somente como comércio atacadista. Considerado o mercado mais antigo da cidade, pois desde o século XIII havia um mercado estabelecido na margem sul do Tâmesa, próximo à London Bridge. Há 250 anos o Borough Market se mudou para o lugar em que está até hoje (ENEIDA; STEVE, 2017):

De acordo com Eneida e Steve (2017), o mercado é composto por 70 barracas de produtos alimentícios, divididos em frutas e verduras variadas. Somado a isso, barracas de produtos gourmet de diferentes partes do mundo, como azeitonas, azeites, patês, linguiças, pães, queijos. Além disso, existem no entorno do mercado diversos restaurantes, bares e cafés. Sendo assim, o Borough Market é bastante frequentado, não apenas para quem pretende fazer compras, mas também serve como opção de lazer para turistas e conterrâneos.

Figura 10 - Borough Market em Londres na Inglaterra.



Fonte: (ENEIDA; STEVE, 2017)⁸.

⁸ Disponível em <<https://www.londresparprincipiantes.com/borough-market/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

2.2 MERCADO DE SAN MIGUEL

É o único mercado remanescente de Madrid na Espanha, com uma estrutura de aço reforçado que datam do século XX, foi construído sob a supervisão do arquiteto Alfonso Dubé e Díez que se inspirou em outros mercados europeus de aço no estilo do Les Halles de Paris. Depois de revitalizado em 1999, esse mercado passou a concentrar diversos produtos de alta qualidade, produtos sazonais, além de oferecer pratos locais e internacionais a fim de atender as necessidades dos mais variados públicos (FRIENDLYRENTALS, 2017).

Nesse sentido, de acordo com o blog Friendlyrentals (2017), o mercado passou a ser também um ponto de convívio, lazer e cultura, uma vez que participa da agenda da cidade. O Mercado de San Miguel é ponto de encontro para moradores e turistas. Os pratos oferecidos no mercado, que são seus principais atrativos, são feitos em casa e com produtos do próprio mercado, além de produtos exóticos com o intuito de estimular o paladar de seus consumidores.

Figura 11 - Mercado de San Miguel em Madri na Espanha.



Fonte: Blog friendlyrentals (2017)⁹.

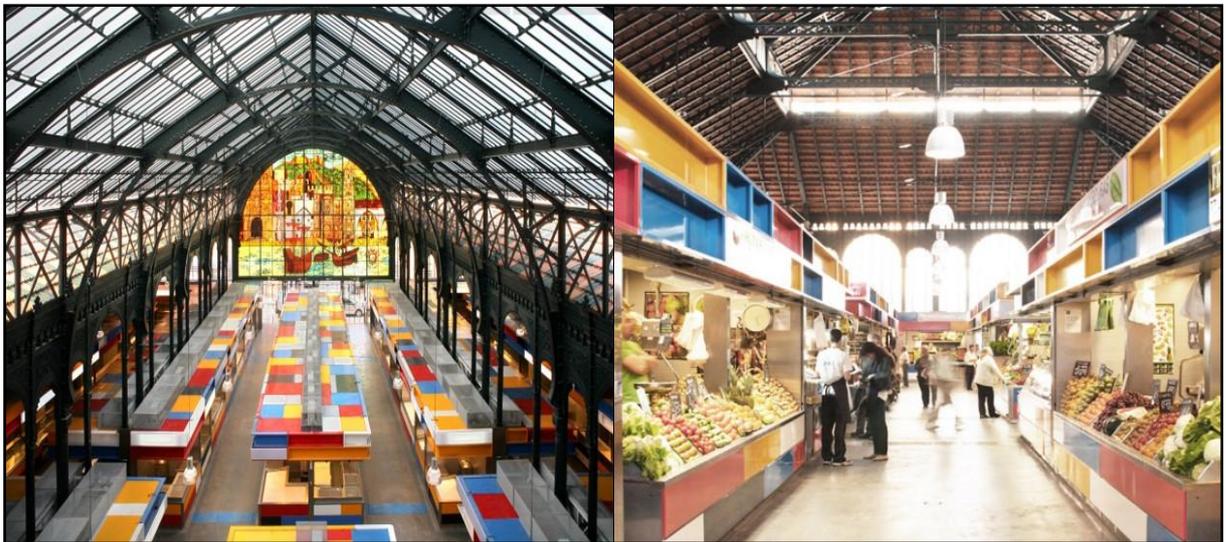
⁹ Disponível em: <http://blog.friendlyrentals.com/en/madrid/shopping/foodbarsmarkettapasbeer-posts-33-7_791.htm>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

2.3 MERCADO CENTRAL DE ATARAZANAS

O mercado de Atarazanas, situado em Málaga na Espanha, foi construído entre 1876 e 1879, sendo projetado pelo arquiteto Joaquin de Rucoba. Sua estrutura atual, pertencente ao final do século XIX, encontra-se restaurada. A restauração do Mercado, buscou respeitar a integridade do projeto arquitetônico original e o espaço do edifício existente através da organização formal e espacial das barracas, permitindo uma visão do grande espaço do mercado e ao mesmo tempo facilitando a adequação do conjunto de necessidades atuais, proporcionando melhor circulação de pessoas tanto no interior quanto no exterior do Mercado (ARCHDAILY, 2017).

De acordo com o site Archdaily (2017), o projeto do mercado teve como objetivo conceber um espaço o mais adequado possível, através da criação de um novo sistema de instalações centralizado nas ruas do Mercado, permitindo a limpeza e a manutenção do conjunto em condições ideais de salubridade e higiene. O espaço comercial do edifício está localizado no térreo, no mesmo nível da rua, estruturado em três áreas reservadas para a comercialização de produtos, hortifrúti, peixes e carnes.

Figura 12 - Mercado Central de Atarazanas em Málaga na Espanha.



Fonte: Archdaily (2017)¹⁰.

¹⁰ Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-131352/projeto-de-remodelacao-do-mercado-municipal-de-atarazanas-slash-aranguren-and-gallegos-arquitectos>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

2.4 MERCADO MUNICIPAL DE ROTTERDAM

O mercado municipal de Rotterdam, na Holanda, situado no centro histórico da cidade junto ao Binnenrotte, próximo da estação Blaak e do maior mercado ao ar livre do país, considerado o maior mercado coberto do país. Seu projeto consiste de um enorme espaço fechado no nível da rua, rodeado por um edifício residencial em forma de arco. Sua forma, seu interior colorido e sua altura tornam o mercado um grande espetáculo. O projeto é único não apenas pela forma e tamanho, mas especialmente pela maneira como as diferentes funções são combinadas. A combinação entre um prédio de apartamentos que cobre um mercado de alimentos frescos com praça de alimentação, um supermercado e um estacionamento subterrâneo não é encontrada em outro lugar do mundo (DUZETTDISTRICT, 2017).

De acordo com o site Duzettdistrict (2017), o município queria estender o mercado ao ar livre existente com a adição de uma cobertura, já que, de acordo com as rigorosas normas europeias, no futuro a venda ao ar livre de alimentos frescos e refrigerados não seria mais permitida, assim como visava aumentar a quantidade de habitantes no centro da cidade, a fim de criar mais capacidade para os serviços na área.

Figura 13 - Mercado Municipal de Rotterdam na Holanda.



Fonte: Site duzettdistrict, 2017¹¹.

¹¹ Disponível em: <<http://duzettdistrict.com.br/mercado-municipal-de-rotterdam/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

2.5 MERCADO MUNICIPAL DE SÃO PAULO

O Mercado Municipal de São Paulo foi inaugurado em 1933 substituindo o antigo Mercado Central, e reformado em 2004. Sua construção foi projetada pelo arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo e com a fachada de Felisberto Ranzini revela, em meio a mais de 10m de pé direito, colunas, abóbadas e vitrais importados da Alemanha que retratam temas agropecuários. Com 12.600 metros quadrados que abrigam quase 300 estandes, incluindo um mezanino com restaurantes. Pode-se destacar como atração principal a rua das frutas, em especial as mais exóticas que não são facilmente encontradas em mercados comuns, além de queijos e produtos artesanais (GENESINI, 2016).

Figura 14 - Mercado Municipal de São Paulo/SP.



Fonte: Genesini (2016)¹².

2.6 MERCADO DE PEIXE DE FORTALEZA

O Mercado de Peixe situado em Fortaleza no Ceará possui estrutura nova, com instalações mais modernas que abriga 45 boxes que oferecem produtos frescos da costa cearense, sendo uma das melhores opções de compra de peixes, mariscos e crustáceos. O mercado está localizado em uma área com vista privilegiada para o mar de Fortaleza, sendo que sua estrutura anterior possuía condições precárias e não permitia a visualização da paisagem. Logo, o novo projeto, de responsabilidade do arquiteto Ricardo Muratori, buscou

¹² Disponível em: <<http://saopaulosaudavel.com.br/o-mercadao/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

resgatar esse privilegio da feira, com a reorganização dos boxes e a inserção de grande deck de madeira, que dá continuidade ao calçadão e permite a contemplação do mar. Além disso, o novo mercado de peixe de Fortaleza ganhou uma área para pesagem e tratamento dos produtos frescos, além dos blocos de administração, associação dos permissionários, estacionamento, banheiros públicos e caixa d'água (LIMA, 2016).

Figura 15 - Mercado de peixe de Fortaleza no Ceará.



Fonte: Lima (2016)¹³.

2.7 MERCADO MUNICIPAL DE ITAPUÃ

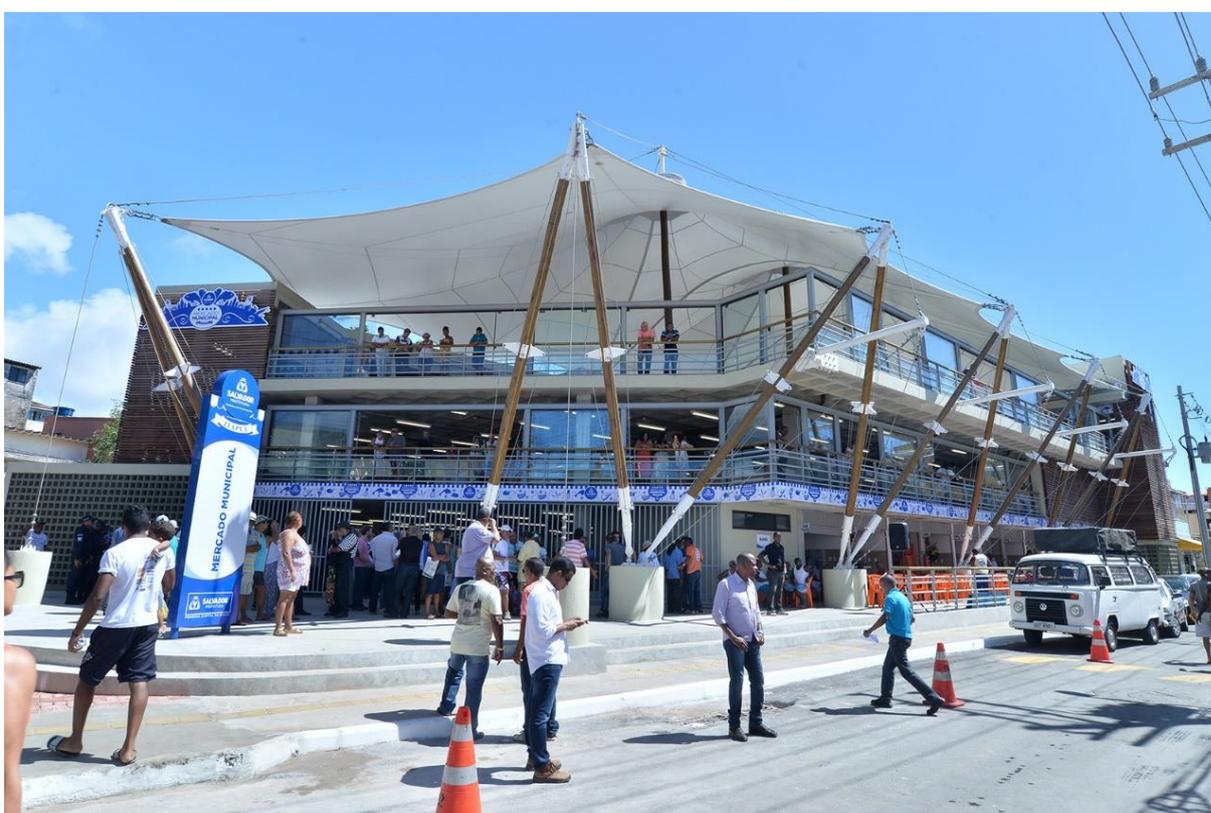
O Mercado Municipal de Itapuã, situado em Salvador na Bahia, foi projetado pelo arquiteto Daniel Colina e desenvolvido pela Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF) sob a coordenação geral da Secretaria Municipal de Ordem Pública (SEMOP). Sua estrutura é composta por três pavimentos, totalizando 54 boxes que abrigam desde modernos restaurantes com vista para o mar até sapateiros, bares, artesãos, mercearias, vendedores de hortifrutigranjeiros, peixarias, açougues e produtos de fazenda. Todos os espaços são ocupados por permissionários do antigo mercado público do bairro.

O espaço do mercado também conta com seis banheiros, três masculinos e três femininos, sendo que dois desses são para uso exclusivo de pessoas com deficiência. Cada permissionário poderá empregar de um a dois funcionários por box, exceto os restaurantes, que necessitam de uma maior quantidade de colaboradores devido à demanda de atendimento.

¹³ Disponível em: <<http://www.norteando voce.com.br/turismo/o-novo-mercado-de-peixes-de-fortaleza/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

O Mercado Municipal de Itapuã foi reformado com a intenção não apenas de comercialização de produtos, mas também para ser um importante ponto turístico de Salvador. Somado a isso, com 390m² de área construída, a praça Áurea Teixeira Barbosa, localizada no entorno do mercado, foi reformada em conjunto com o mercado, com nova iluminação, calçamento em piso intertravado e concreto lavado, meio-fio e paisagismo. Os bancos foram feitos com tecnologia sustentável, utilizando concreto e entulho, e antivandalismo, com possibilidade de recuperação rápida caso sofra pichação.

Figura 16 - Mercado municipal de Itapuã em Salvador na Bahia.



Fonte: Blog Sossego da flora¹⁴.

2.8 MERCADO MUNICIPAL DE MANAUS

O Mercado Adolpho Lisboa, situado em Manaus no Amazonas possui em sua arquitetura o estilo *Art Nouveau* que se destaca no Centro Histórico da cidade e reproduz a moda da época em que foi inaugurado, no ano de 1883, com forte influência de construções europeias, cujo efeito visual é um suave ecletismo. Destacam-se o arco do Pavilhão frontal, os

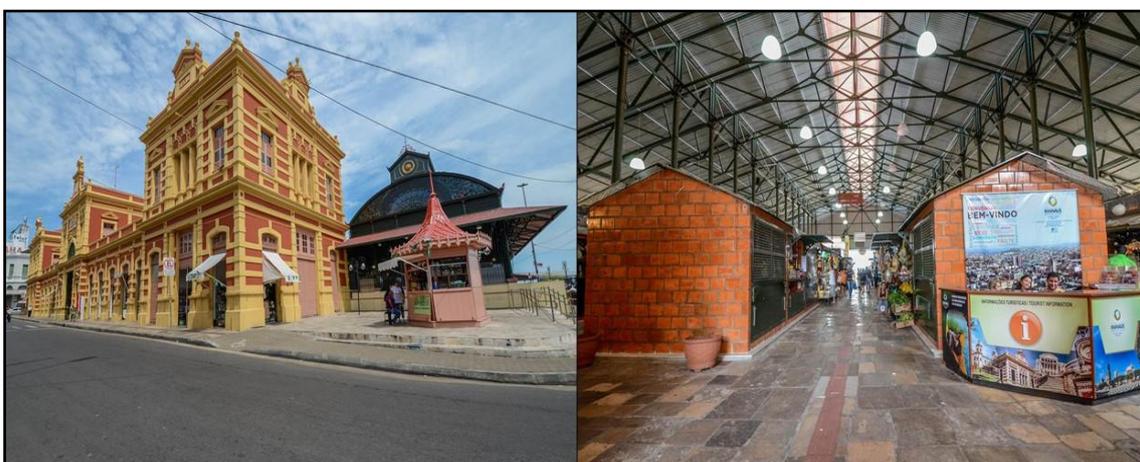
¹⁴ Disponível em: <<http://sossegodaflora.blogspot.com.br/2015/12/sobre-mercados-feiras-livres-e-afins.html>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

gradis de ferro e os motivos florais. O mercado é um dos mais importantes exemplares mundiais da arquitetura de ferro, seguindo as características do antigo mercado *Les Halles*, de Paris, na França.

Reinaugurado em outubro de 2013, totalmente restaurado, voltou a ser um dos espaços mais visitados da cidade e seu estabelecimento funciona não apenas como ponto de comercialização de produtos regionais (frutas, verduras, carnes, peixes, medicamentos tradicionais, artesanato). Tombado como patrimônio nacional, o Mercado Adolpho Lisboa é também a herança de uma época auspiciosa, resultado da bem sucedida economia baseada na borracha.

O entorno do mercado é heterogêneo, possui prédios antigos, feiras e um porto fluvial. Sua estrutura é dividida em 182 boxes, incluindo as lanchonetes e pequenos restaurantes que vendem desde sanduíches, salgados e sucos de frutas amazônicas a peixes assado, cozido e demais comidas regionais. O espaço também é dividido em diferentes pavilhões, sendo eles, o Pavilhão da Carne, o Pavilhão do Peixe, o Pavilhão Frontal e os Pavilhões Pará e Amazonas.

Figura 17 - Mercado Municipal de Manaus no Amazonas.



Fonte: Site Amazonasemais¹⁵.

2.9 FEIRA DO VER-O-PESO

A Feira do Ver-o-Peso, situada em Belém no Pará, às margens da Baía do Guajará, faz parte de um complexo arquitetônico e paisagístico que compreende uma área de 35 mil metros quadrados, com um conjunto de construções históricas tombadas pelo IPHAN em

¹⁵ Disponível em: <<http://www.amazonasemais.com.br/manaus/mercado-adolpho-lisboa-tem-produtos-regionais-e-beleza-arquitetonica/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

1977, dentre elas o Mercado de Ferro, o Mercado da Carne, a Praça do Relógio, a Doca, a Feira do Açaí, a Ladeira do Castelo e o Solar da Beira e a Praça do Pescador. Além disso, o complexo é composto também por duas mil barracas e casas comerciais populares (BARBOSA, 2016).

De acordo com Barbosa (2016), a construção do Mercado de Ferro, como inicialmente era conhecido o Mercado do Ver-o-Peso, projetado por Henrique La Roque, teve início no ano de 1899. Toda sua estrutura de ferro foi trazida da Europa seguindo a tendência francesa de art nouveau da belle époque.

O Mercado do Ver-o-Peso também serve como ponto turístico, conhecido como o maior mercado e feira ao ar livre da América Latina. Nele é comercializado uma variedade de produtos, desde peixes, carnes, frutas e legumes até artigos regionais, ervas medicinais, plantas ornamentais e raízes aromáticas (BARBOSA, 2016).

Figura 18 - Feira do Ver-o-Peso em Belém no Pará.



Fonte: Barbosa (2016)¹⁶.

¹⁶ Disponível em: <<http://superchefs.com.br/o-mercado-ver-o-peso/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

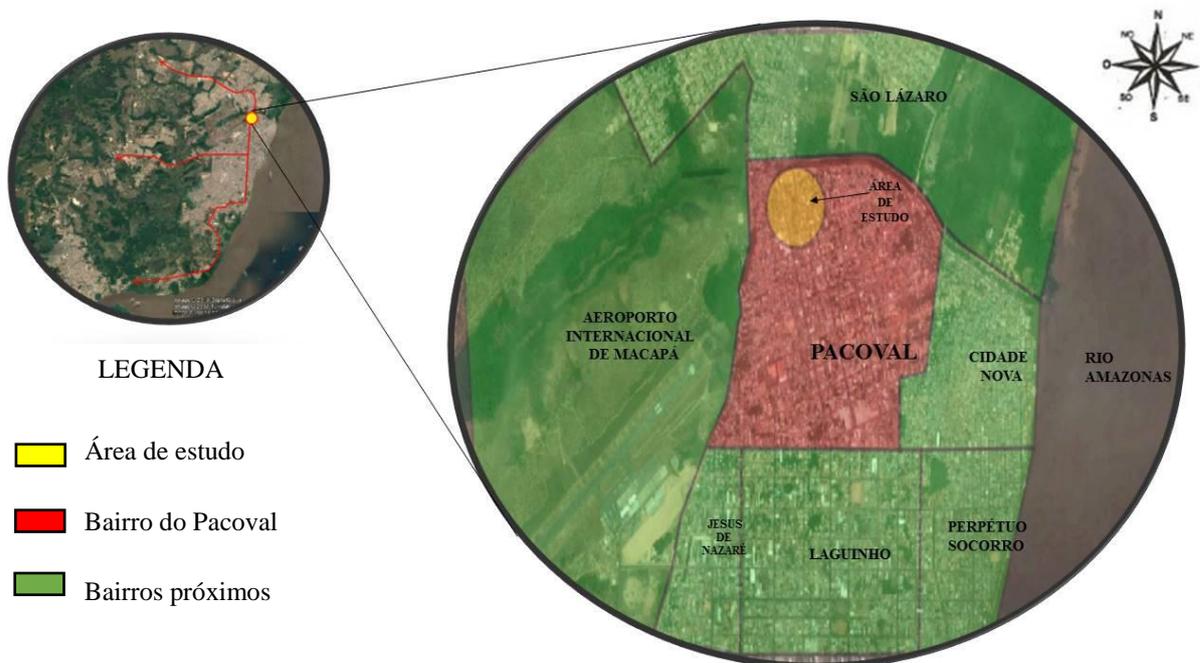
3 DIAGNÓSTICO

3.1 ÁREA DE ESTUDO

A pesquisa será desenvolvida na cidade de Macapá, no Estado do Amapá, considerando a área de estudo que compreende a Feira do Pacoval e seu entorno, por ser um ponto importante da cidade, caracterizado por ser uma área marcada por ocupações residenciais e atividades comerciais, com intenso fluxo de pessoas e mercadorias. Além das atividades que estão estabelecidas no seu espaço, a área em questão tem função importante na dinâmica da mobilidade urbana da cidade, pois até então, serve como principal ponto de passagem para quem se desloca dos bairros da zona norte para os bairros da zona central, zona oeste e/ou zona sul da cidade de Macapá e vice versa.

Para a realização da pesquisa foi necessário fazer um recorte, que especifica a área de estudo e local da proposta de intervenção dentro do bairro do Pacoval (Figura 19) e (Figura 20), respectivamente. Nesse sentido, foram feitas diversas análises que determinaram as características da área, conforme será mostrado no decorrer da pesquisa.

Figura 19 - Mapa de localização da área de estudo.



Fonte: Adaptado de google earth (2017).

Figura 20 – Recorte da área de intervenção.



Fonte: Adaptado de google earth (2017).

Dessa forma, o estudo possibilita levantar informações relacionadas ao contexto urbano de Macapá, considerando o seu processo de evolução urbana e populacional ao longo da história, com enfoque para a mobilidade urbana e o uso e ocupação do solo urbano, podendo analisar o cenário urbano de Macapá como um todo, tendo a área de estudo específica, o entorno da feira do Pacoval.

3.2 HISTÓRICO DO BAIRRO DO PACOVAL

De acordo com o site *acheimacapa* (2016), o processo de expansão urbana de Macapá, especialmente no governo de Janary Nunes, foi marcado pela criação de diversos bairros na cidade. O bairro do Laguinho é um dos mais antigos, localizado ao lado do centro da cidade, sendo este o ponto onde se deu início ao processo de ocupação e crescimento de Macapá. Logo, o bairro do Laguinho recebeu grande parte da população e com o passar do tempo, foi preciso dividi-lo, dando origem ao bairro do Pacoval, que atualmente faz fronteira com a área do Aeroporto Internacional de Macapá, e os bairros São Lázaro, Cidade Nova, Jesus de Nazaré e Laguinho.

Ainda segundo o site, os primeiros moradores deste bairro populoso foram os nordestinos, que se instalaram as margens do Lago do Pacoval, onde passaram a praticar a agricultura rudimentar, sendo que alguns tentaram trabalhar com a pecuária. No século XVIII, Mendonça Furtado mandou abrir um canal no Lago do Pacoval, para o escoamento de suas águas, pois o canal era foco de mosquitos transmissores da malária, que atingia os moradores da então vila de São José de Macapá.

Figura 21 - Lago do Pacoval.



Fonte: Site [acheimacapa](http://www.acheimacapa.com.br) (2016)¹⁷.

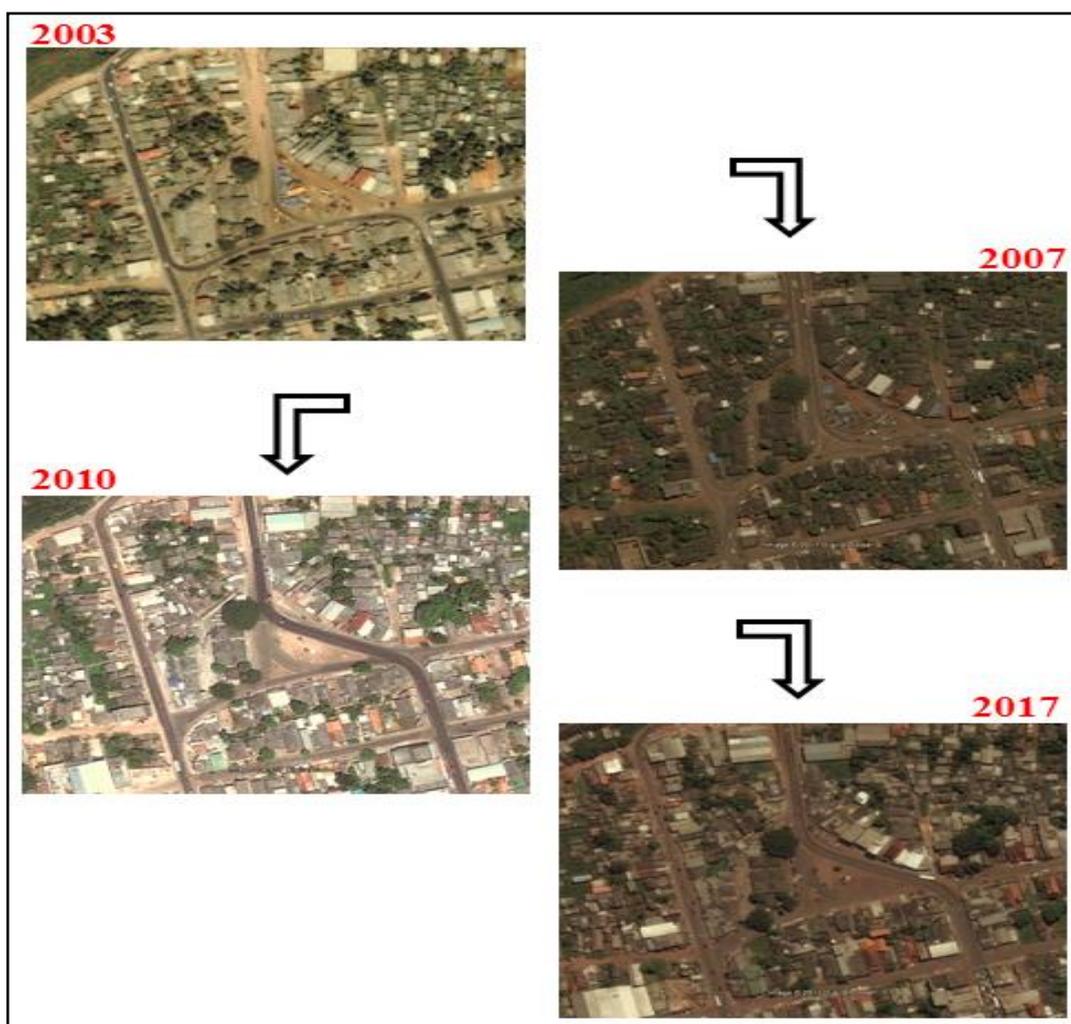
Em 1986 uma equipe de arqueólogos do Museu Emilio Goeldi (em Belém) e do Museu Joaquim Caetano da Silva (Macapá), realizou a prospecção e salvamento de peças de um sítio arqueológico localizado no bairro. Este, por sua vez, consta no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá, subseção VI, art. 58, como Patrimônio Cultural e Paisagístico (MACAPÁ, 2004). Além disso, o bairro possui várias escolas e

¹⁷ Disponível em: < <http://www.acheimacapa.com.br/noticia/120/bairro-pacoval>>. Acesso em: 19 de dez. de 2016.

igrejas, destacando-se a de Nossa Senhora Aparecida, onde estão localizados o Terminal de Abastecimento e o Centro Social Asa Aberta.

Em se tratando da área de intervenção dentro do bairro do Pacoval, especificada na Figura 19, segundo relatos de moradores e comerciantes, a ocupação da feira do Pacoval e seu entorno mudou muito nos últimos anos. De acordo com eles, a área já era bastante ocupada, mas nos últimos anos esse processo se intensificou, principalmente nas áreas alagadas das proximidades. Outro ponto que foi abordado foi a questão das vias que mudaram o seu trajeto com o passar dos anos assim como a Feira do Pacoval que chegou a funcionar na parte de fora da estrutura existente atualmente. Isso fica bastante nítido ao analisar imagens de satélite em períodos diferentes que auxiliam na análise sobre a ocupação da área e evidenciam com clareza como se deu o processo de ocupação na feira do Pacoval e seu entorno (Figura 22).

Figura 22 - Linha do tempo.



Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor (2017).

3.3 ANÁLISE DAS DINÂMICAS URBANAS E INFRAESTRUTURA DA FEIRA DO PACOVAL E SEU ENTORNO

4.3.1 Aspectos externos

a) Uso e ocupação do solo urbano

Com base na análise do Plano diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá, pode-se observar que o mapa de macrozoneamento de Macapá mostra que a área de estudo está localizada em uma Subzona de Restrição a Ocupação (SRO). Além disso, analisando o mapa de setorização urbana de Macapá, pode-se observar que a área de estudo está localizada em um Setor Especial 2 (SE2), que corresponde à área de ruído definida no Plano Específico de Zoneamento de Ruído do aeroporto internacional de Macapá (MACAPÁ, 2004).

Com relação a ocupação da área de estudo e seu entorno, pode-se observar no Quadro 1 que no Setor Especial 2 a intensidade de ocupação deve ser horizontal e de baixa densidade; o coeficiente de aproveitamento do terreno é de 1,0; as edificações devem possuir altura máxima de 8m; o gabarito é de no máximo 2 pavimentos; a taxa máxima de ocupação é de até 50%; e a taxa mínima de permeabilidade é de 20%.

Quadro 1 - Intensidade de ocupação da área de estudo e entorno.

SETOR	DIRETRIZES DE INTENSIDADE DE OCUPAÇÃO	PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO					
		CAT		ALTURA DE REFERÊNCIA DA EDIFICAÇÃO (MÁXIMA)	Nº MÁXIMO DE PAVIMENTOS	TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA	TAXA DE PERMEABILIDADE MÍNIMA
		BÁSICO	MÁXIMO				
ESPECIAL 2 (SE2)	BAIXA DENSIDADE OCUPAÇÃO HORIZONTAL	1,0	-	8 m	2	50%	20%
	DENSIDADE BRUTA (DB)	OBSERVAÇÕES		AFASTAMENTO MÍNIMO			
				FRONTAL	LATERAIS E FUNDOS		
EIXO DE ATIVIDADES (EA1)	60 HAB/HECTARE						
	DENSIDADE LÍQUIDA (DL)			Ver art. 50		Ver art. 50	
	180 HAB/HECTARE						

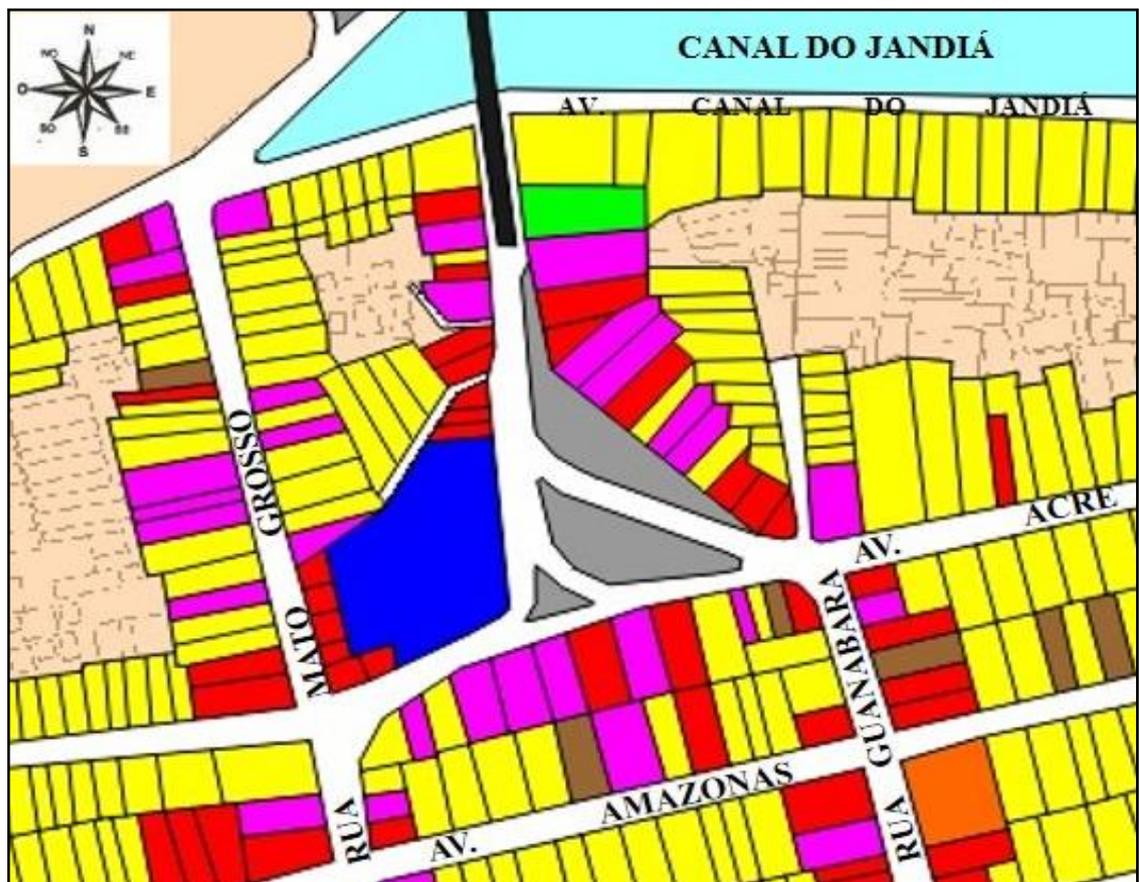
Fonte: Macapá (2004).

Além dessa análise, a pesquisa foi realizada *in loco*, através da aplicação de questionários direcionados a três categorias (população local, população que transita no entorno e comerciantes da feira do Pacoval) visando uma melhor compreensão da área em

questão. Associado a isso, foi realizado um levantamento fotográfico. De acordo com Lynch (2006), esse método de análise visual permite mostrar os pontos de interesse que são essenciais para uma cidade, possibilitando identificar os elementos que compõem o espaço urbano e a interação entre eles, visando uma melhor percepção da área de estudo no contexto urbano.

Com isso, pode-se constatar que a área de estudo está localizada onde há um predomínio de diversas atividades e formas de uso e ocupação do solo urbano, como, uso residencial, uso comercial, uso misto (residencial e comercial). Somado a isso, o entorno possui também posto de gasolina, agência bancária, igrejas, ou seja, é uma área provida de bens e serviços variados (Figura 23).

Figura 23 – Mapa de Uso e Ocupação do solo.



LEGENDA

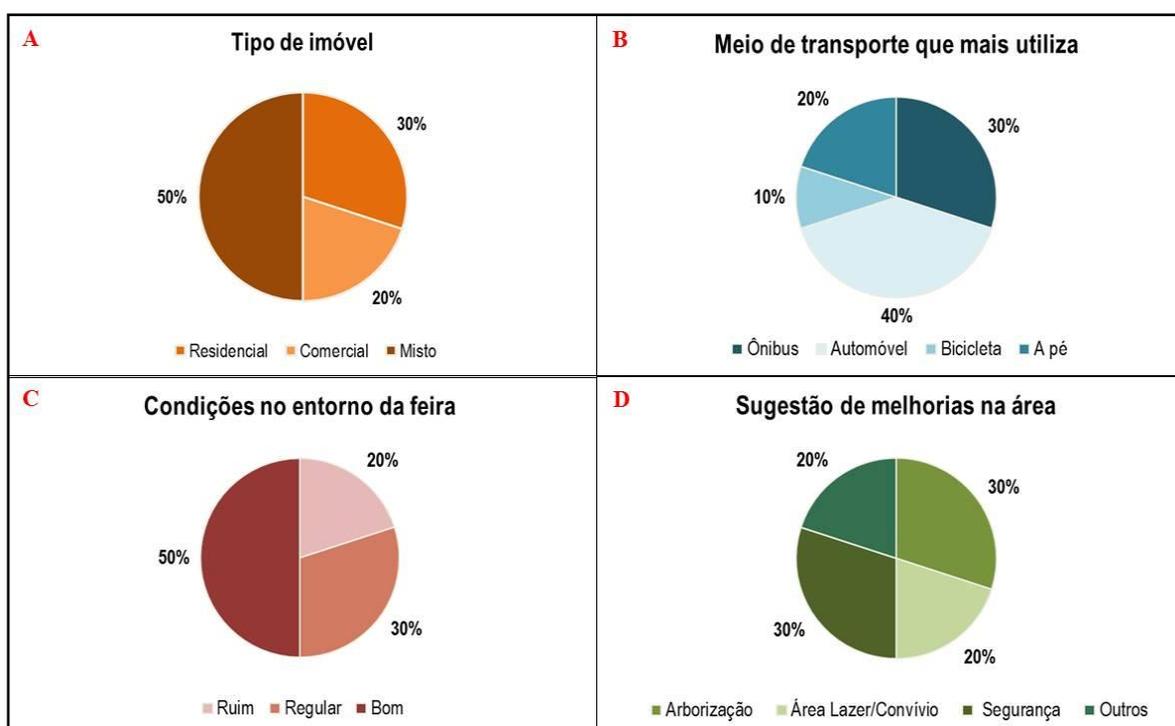
	Uso residencial		Lote vazio		Ponte Sérgio Arruda		Área de ressaca
	Uso comercial		Feira do Pacoval		Vazio urbano		Canal do Jandiá
	Uso misto		Igreja		Posto de gasolina		

Fonte: Autor (2017).

Os resultados obtidos a partir da aplicação de questionários, considerando a categoria que avaliou os moradores e comerciantes do entorno da feira do Pacoval (Figura 24 – A, B, C e D), foram entrevistados 10 pessoas, sendo que dessas, metade possui imóvel misto (residência e comércio) como pode ser observado no gráfico A. Já no gráfico B, analisando os meios de transporte mais utilizados por estes, o gráfico mostra que das pessoas entrevistadas a maioria utiliza o automóvel (carro particular) devido as facilidades, segurança e ao conforto em detrimento do transporte público coletivo para sair ou chegar até a área em questão.

No gráfico C, foi possível avaliar a opinião dos entrevistados sobre as condições no entorno da feira, e segundo eles, é considerado bom para a maioria, principalmente porque a área é bem localizada e de fácil acesso, apesar dos problemas apontados por eles, que existem e necessitam de melhorias, como se pode observar no gráfico D, onde foram apontadas algumas sugestões como melhorar a segurança pública na área, investir em arborização e criar área de convívio que propicie o melhor uso e aproveitamento do local.

Figura 24 - Avaliação dos moradores e comerciantes do entorno da feira.



Fonte: Autor (2017).

Combinado a isto, o levantamento fotográfico possibilitou registrar o uso e ocupação do solo por parte das atividades que estão consolidadas nessa área da cidade, e a maneira

como elas influenciam umas sobre as outras. A partir dessa análise foi possível avaliar a estrutura das edificações com seus respectivos gabaritos, se eles estão de acordo com as normas preestabelecidas pelo município, e avaliar as condições em que se encontram a estrutura dos espaços públicos.

Constata-se que a área de estudo e seu entorno possui edificações de tipologias diversificadas, com a predominância de imóveis térreos feitos em madeira ou alvenaria voltados para o uso residencial, comercial e até mesmo de uso misto (Figura 25 - A, B, C e D). Tendo como base a entrevista realizada no local, verifica-se que os imóveis térreos de uso residencial são ocupados pelos próprios proprietários, principalmente por moradores que vivem a bastante tempo no bairro, ainda que se encontre residências térreas alugadas por terceiros. Com relação aos imóveis térreos de uso comercial, atendem a diversos segmentos, podendo encontrar loja de confecções, salão de beleza, lan house, loja de material de construção, oficinas mecânicas, concessionária de carro e moto, pequenos restaurantes e bares, hortifrúteis entre outros.

Figura 25 - Tipologia de construções de pequeno porte.



Fonte: Acervo do autor (2017).

De acordo com o Plano Diretor de Macapá, a área em questão está localizada em uma zona onde só é permitido edificações com até 8 metros de gabarito, ou seja, imóveis térreos ou de no máximo dois pavimentos, porém é possível identificar na área em questão a

existência de edificações com três e até mesmo quatro pavimentos (Figura 26 - A, B, C e D). Estes por sua vez, são edifícios feitos em alvenaria voltados para o uso comercial ou misto. De modo, tendo como base a visita realizada *in loco*, verifica-se em sua maioria, que o pavimento térreo desses imóveis é de uso comercial, enquanto que os demais pavimentos são de uso residencial ocupados pelos próprios proprietários ou até mesmo alugado por terceiros.

Figura 26 - Tipologia de construções de grande porte



Fonte: Acervo do autor (2017).

A existência de um vazio urbano na área em questão (Figura 27 – A, B, C e D), que é desperdiçado em um meio urbano com grande fluxo de pessoas e mercadorias, até então serve como estacionamento de veículos particulares de moradores e de proprietários e clientes dos pontos comerciais do entorno. Além disso, o espaço também é utilizado como ponto de propagandas irregulares do comércio local. Do ponto de vista estrutural, percebe-se que o espaço está desprovido de equipamentos de uso público, com poucos pontos de iluminação pública, ausência de arborização, pavimentação desgastada e ausência de calçamento.

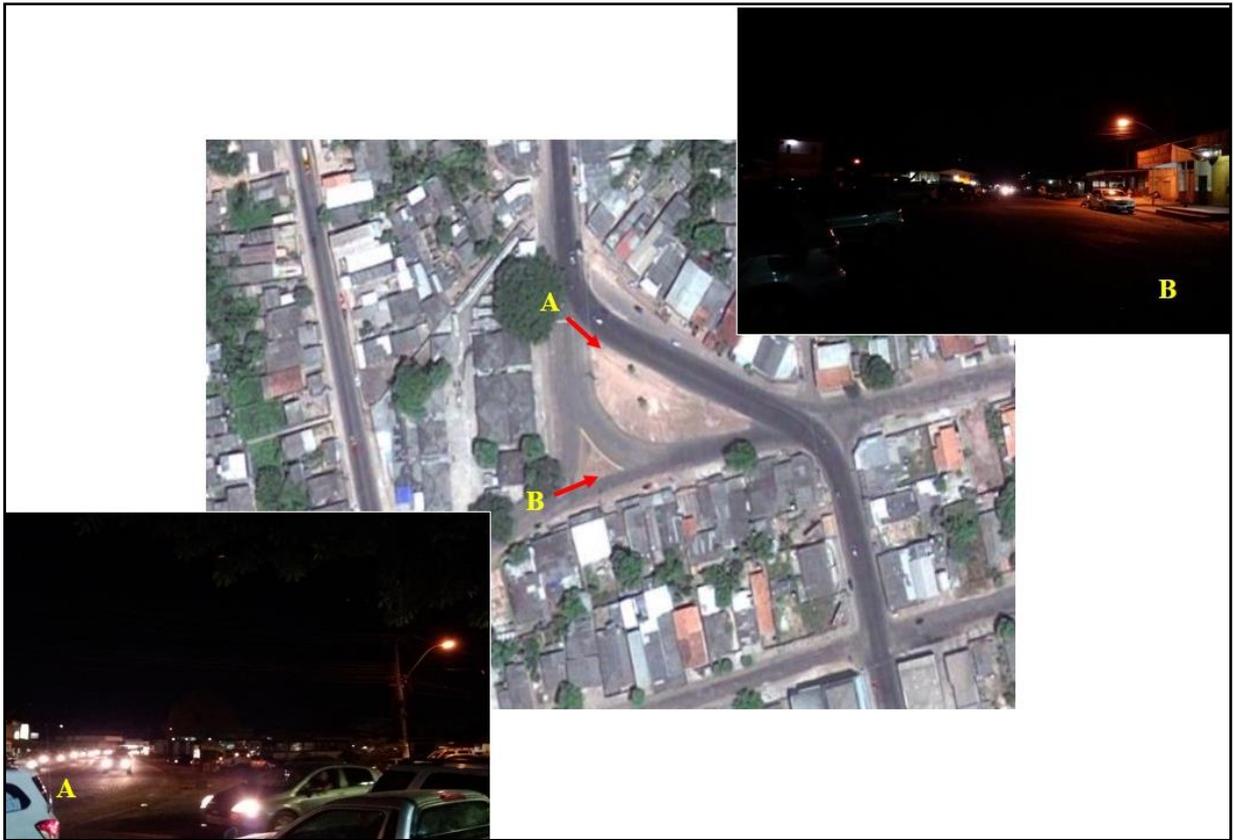
Figura 27 - Vazio urbano.



Fonte: Acervo do autor (2017).

Ainda de acordo a análise do vazio urbano, percebe-se que este almeja por cuidados, pois sofre com problemas de despejo de lixo, falta de segurança pública pela ausência de policiamento constante na área, principalmente à noite quando a iluminação pública é reduzida e não atende a todo o espaço. E assim, por sua vez reitera as informações coletadas pelas entrevistas com os frequentadores e moradores do entorno da área em questão, e mostra as condições de iluminação pública do local (Figura 28 – A e B). Apesar da existência de energia elétrica em alguns pontos, a iluminação não é suficiente para atender a área como um todo, o que propicia a ocorrência de assaltos na área.

Figura 28 - Vazio urbano à noite.



Fonte: Acervo do autor (2017).

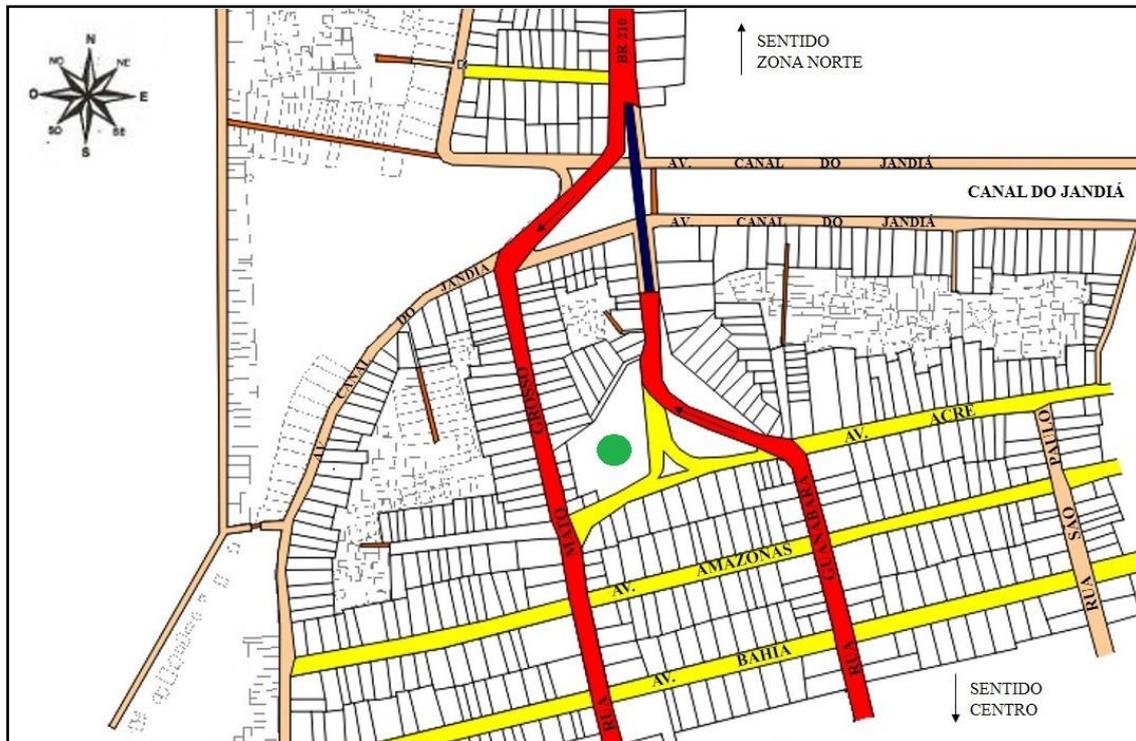
Contudo, percebe-se que o vazio urbano necessita de uma atenção especial. Para os moradores e comerciantes da área, esse espaço precisa ser descaracterizado e entregue a população com outras formas de uso. Para eles, o bairro do Pacoval é um bom lugar para morar e para exercer funções de trabalho, por ser uma área bem localizada, próximo do centro da cidade, provida de bens e serviços variados e com facilidade de transporte para outros pontos da cidade. No entanto, necessita de ajustes estruturais que possibilitem melhor qualidade e uso que beneficie a toda população.

b) Mobilidade urbana

Segundo Lynch (2006), as vias são as ruas, ferrovias, rios navegáveis, meios de circulação os quais o usuário transita em meio à cidade de modo habitual, ocasional ou potencial. Para tanto, as vias são elementos importantes que compõe o espaço urbano e permitem o deslocamento de pessoas e mercadorias. Na presente pesquisa foram analisados os

caminhos que dão acesso à área de estudo e seu entorno destacando as vias segundo o seu grau de importância no cenário urbano, sua hierarquia viária (Figura 29).

Figura 29 - Mapa de hierarquia de vias.



LEGENDA

■ Via principal	■ Ponte de concreto (Sérgio Arruda)
■ Via coletora	■ Ponte de madeira
■ Via local	■ Feira do Pacoval

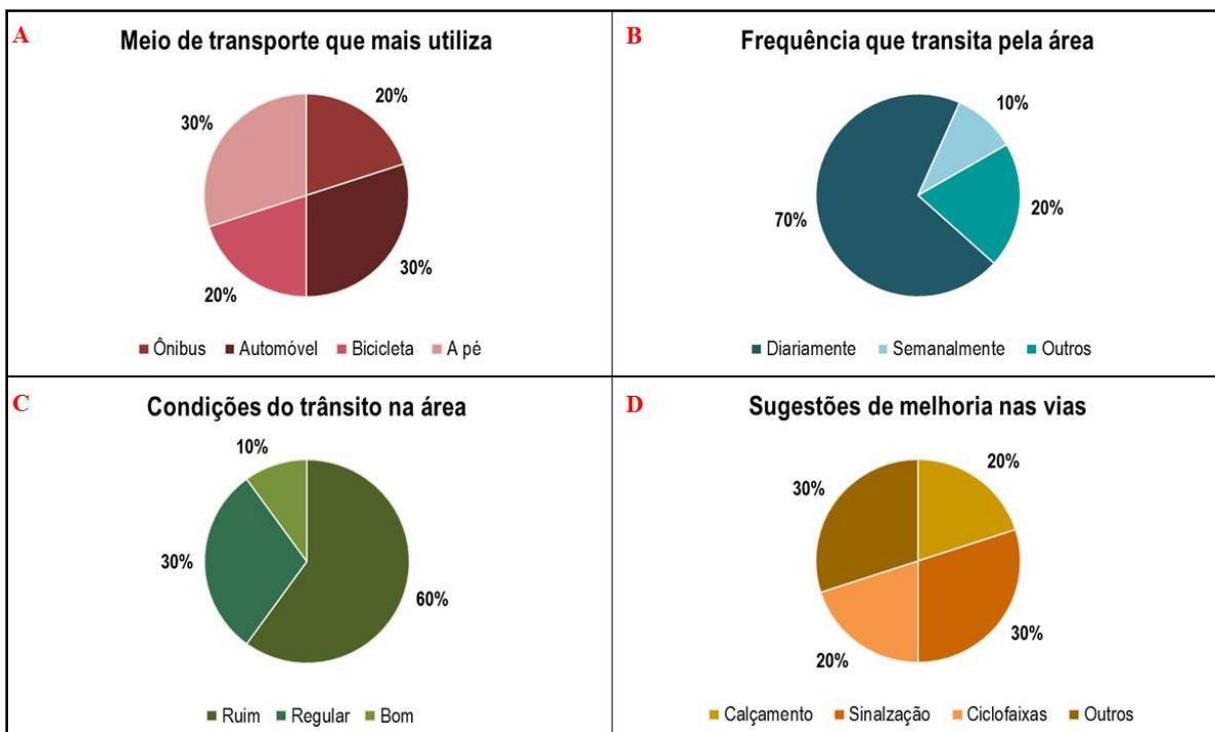
Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Considerando as vias principais, Rua Guanabara que dá acesso a zona norte de Macapá e a Rua Mato Grosso que dá acesso a zona central de Macapá, sendo estas vias de grande importância não apenas para o bairro do Pacoval mas também para a dinâmica de mobilidade urbana da cidade de Macapá, pelo fato de serem as principais vias alternativas de circulação de pessoas e mercadorias utilizadas pela população de Macapá que necessitam se deslocar dos bairros da zona norte rumo aos bairros da zona central, zona oeste e zona sul e vice versa.

Os resultados obtidos a partir da aplicação de questionários, considerando a categoria que avaliou a população que transita pelo entorno da feira do Pacoval (Figura 30 – A, B, C e D), foram entrevistadas 10 pessoas, sendo feita uma avaliação dos usuários de diferentes

meios de transporte para saber o ponto de vista de cada um, como pode ser visto no gráfico A. Dessa forma, no gráfico B percebe-se que a maioria dos entrevistados utiliza a área diariamente, seja para ir ao trabalho, a escola, lazer e outros. No gráfico C, foi possível avaliar a opinião dos entrevistados sobre as condições de mobilidade urbana no entorno da feira do Pacoval, e segundo eles, é considerado ruim para a maioria, principalmente para os pedestres que reclamam das calçadas desniveladas e ocupadas por obstáculos e ciclistas que disputam espaço nas vias com os demais veículos. Contudo, no gráfico D, foram apontadas sugestões de melhorias que visem solucionar esses problemas.

Figura 30 - Avaliação da população que transita pela área.



Fonte: Autor (2017).

Considerando o levantamento fotográfico, analisando a Rua Guanabara (Figura 31 – A, B C e D), pode-se constatar que a via recebe um grande fluxo de veículos oriundos de diversos pontos da cidade de Macapá, resultando na formação de constantes congestionamentos, principalmente nos horários de pico e que piora nos dias de funcionamento da feira. No geral, observa-se que existe uma desordem no sistema de mobilidade urbana da via, podendo destacar em alguns pontos a ausência de sinalização horizontal e vertical que organize o trânsito de veículos assim como nas faixas de pedestre. É importante destacar que a via recebe um grande fluxo de ciclistas. Estes por sua vez, dividem

espaço com os automóveis devido à inexistência de ciclofaixa que dê segurança a quem pedala pelo local.

Figura 31 - Eixo viário principal: Rua Guanabara (Arruamento).



Fonte: Acervo do autor (2017).

De outra maneira, analisando a Rua Guanabara (Figura 32 – A, B, C e D), observa-se que as áreas destinadas a circulação de pedestre em alguns pontos da via estão desgastadas ou não existem, e quando existem são ocupadas de forma irregular, servindo como estacionamento pelos moradores e comerciantes da área. É possível destacar também o uso inapropriado do passeio público, principalmente nas proximidades dos pontos comerciais, onde a calçada é obstruída por propagandas de produtos e até mesmo ocupada por mercadorias.

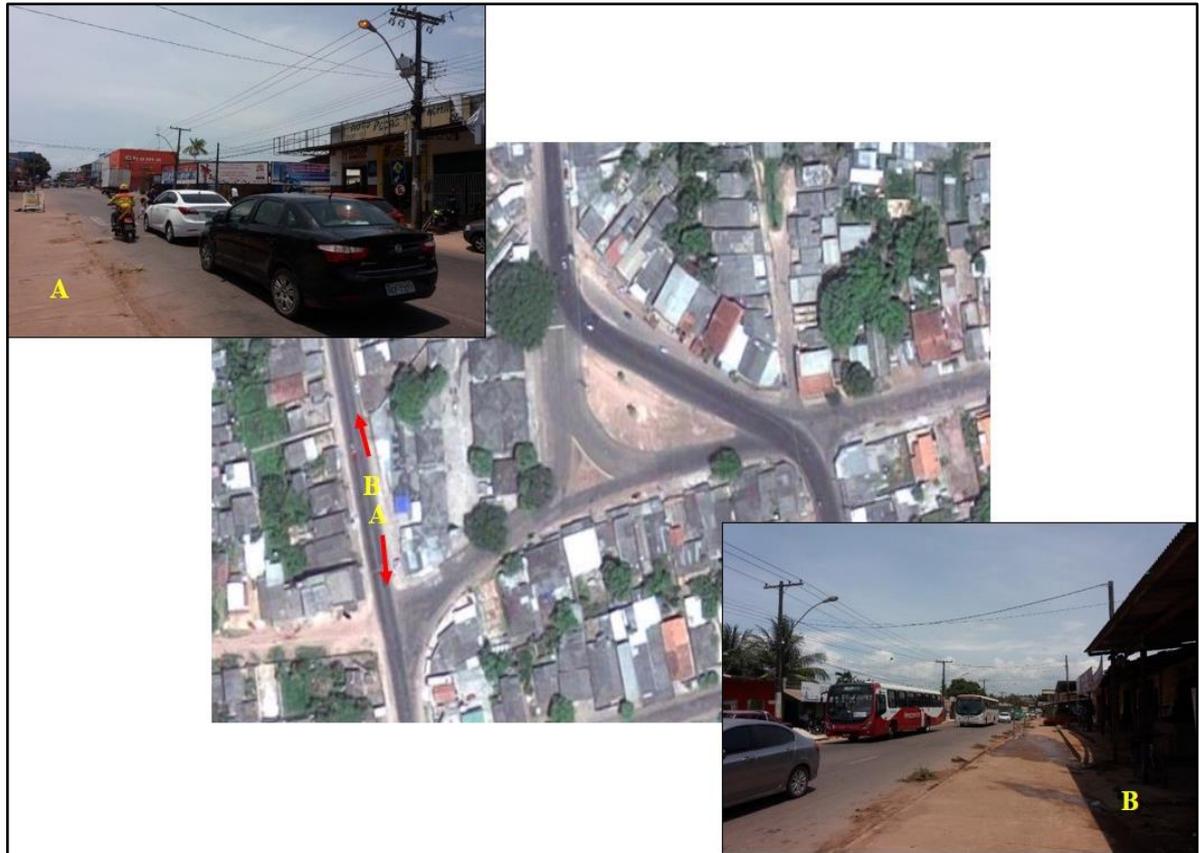
Figura 32 - Eixo viário principal: Rua Guanabara (Passeio público).



Fonte: Acervo do autor (2017).

Com relação à Rua Mato Grosso (Figura 33 – A e B), corresponde a via que recebe grande fluxo de veículos oriundos dos bairros da zona norte. Dessa forma, encontra-se sobrecarregada pela quantidade de automóveis que trafegam diariamente pelo local, onde pode-se observar a existência de diversos problemas estruturais que resultam na formação de constantes congestionamentos, principalmente nos horários de pico e nos dias de funcionamento da feira. Os problemas encontrados estão relacionados com a falta de sinalização horizontal e vertical adequada que organize o tráfego dos diversos meios de mobilidade urbana que transitam pelo local, entre elas, a ausência de ciclovias.

Figura 33 - Eixo viário principal: Rua Mato Grosso (Arruamento).



Fonte: Acervo do autor (2017).

É imprescindível ressaltar que a Rua Mato Grosso (Figura 34 – A e B) necessita de reparos em sua estrutura viária, porém, o que chama a atenção, também, é a forma como a população se apropria do passeio público, com a inserção de obstáculos que impossibilitam a circulação de pedestres com qualidade e segurança.

Figura 34 - Eixo viário principal: Rua Mato Grosso (Passeio público).



Fonte: Acervo do autor (2017).

Em outra análise, a Avenida Acre (Figura 35 – A e B), que passa ao lado da feira do Pacoval, liga a Rua Guanabara à Rua Mato Grosso, corresponde à via coletora responsável por adquirir um baixo volume de tráfego de veículos, se comparado com as vias principais citadas anteriormente. Porém, percebe-se que os problemas se repetem, pois existe uma desordem no sistema de mobilidade da via, com a ausência de sinalização vertical e horizontal que organize os meios de locomoção no local, destacando novamente a inexistência de ciclofaixas, faixas de pedestre, calçamento deteriorado.

Figura 35 - Via coletora: Avenida Acre (Arruamento).



Fonte: Acervo do autor (2017).

Analisando com mais propriedade a Avenida Acre (Figura 36 – A e B), é importante ressaltar que o uso inadequado do passeio público se repete em diversos pontos da via, onde pode-se observar a existência de obstáculos e propagandas que interferem na circulação, onde o espaço é usado como extensão de pontos comerciais para exposição e propaganda de produtos assim como ponto de estacionamento. Além disso, o calçamento encontra-se desnivelado e deteriorado, o que impossibilita a circulação de pessoas com locomoção reduzida.

Figura 36 - Via coletora: Avenida Acre (Passeio público).



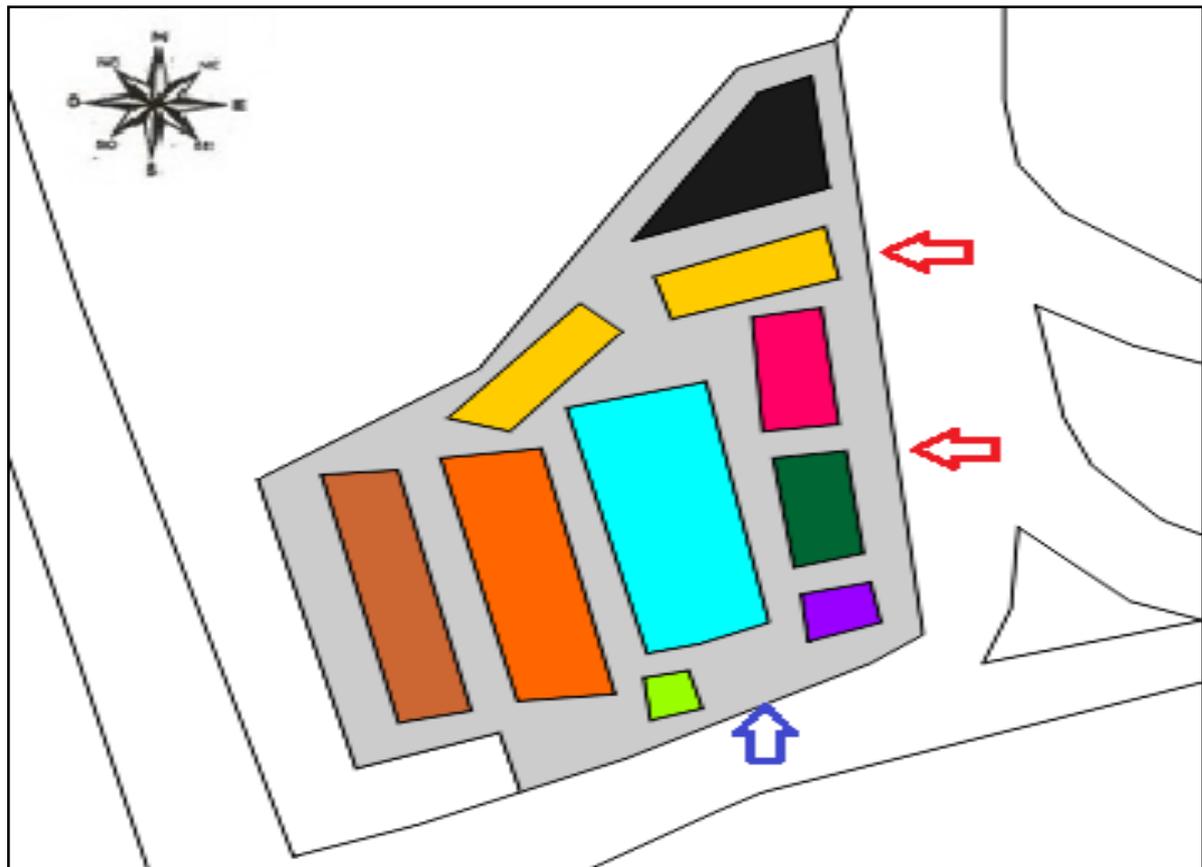
Fonte: Acervo do autor (2017).

4.3.2 Aspectos internos

a) Feira do Pacoval

Um dos principais pontos de uso comercial da área é a Feira do Agricultor do Pacoval, que funciona duas vezes por semana, as terças e quintas. Este por sua vez, é um comércio voltado para diversos seguimentos, que atende ao setor alimentício (derivados da mandioca, verduras, frutas e legumes, pescado, aves, carnes, leite e derivados); setor de confecções (roupas, sapatos, bijuterias, artigos para o lar); setor de medicamentos naturais, ervas e outros (Figura 37).

Figura 37 – Mapa de uso e ocupação da área da Feira do Agricultor do Pacoval.



LEGENDA

Área Total	Derivados da Mandioca	Peixes e Aves
Pátio Interno	Praça de Alimentação	Área sem uso
Caixa d'água	Frutas, Legumes e Verdura	Acesso de Pedestres
Depósito e Banheiros	Confeções e Variedades	Acesso de Mercadorias

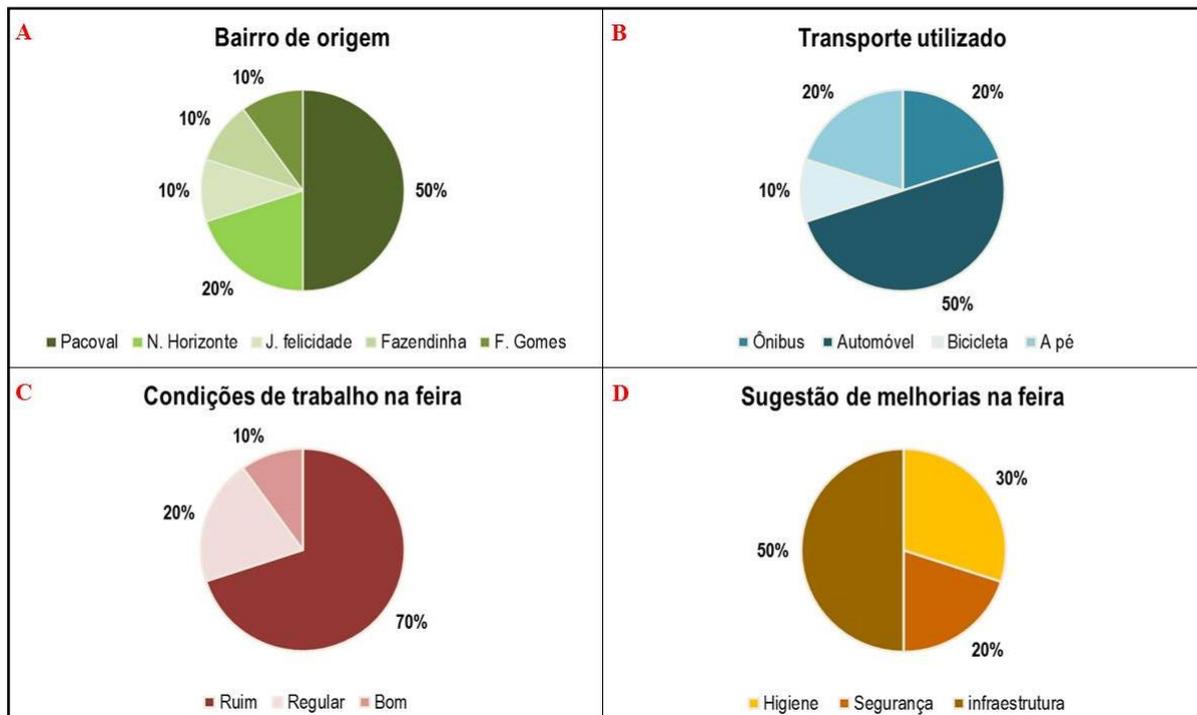
Fonte: Elaborado pelo autor (2016).

Os resultados obtidos a partir da aplicação de questionários, considerando a categoria que avaliou os comerciantes que trabalham na feira do Pacoval (Figura 38 – A, B, C e D), onde foram entrevistadas 10 pessoas, sendo que destes, a maioria mora no bairro do Pacoval, como pode ser visto no gráfico A, sendo que alguns moram em bairros mais distantes ou até mesmo em outros municípios.

Dessa forma, no gráfico B foi analisado o meio de transporte que eles utilizam para chegar até a feira, sendo que metades dos entrevistados utilizam transporte próprio, principalmente por conta da facilidade de transportar suas mercadorias para comercialização na feira. No gráfico C, foi possível avaliar a opinião dos comerciantes sobre as condições de trabalho na feira do Pacoval, e segundo eles, é considerado ruim para a maioria, pois a atual

estrutura do local encontra-se precária e não oferece boas condições de trabalho. Contudo, no gráfico D, foram apontadas sugestões de melhorias que visem solucionar esses problemas, tais como, higienização, segurança e infraestrutura.

Figura 38 - Avaliação dos comerciantes da feira do Pacoval.



Fonte: Autor (2017).

Analisando o levantamento fotográfico, pode-se observar que a fachada principal da feira é toda cercada por um muro com grade demarcando a área da feira (Figura 39 – A e B). Nela existem dois acessos principais destinados aos pedestres (comerciantes e clientes), sendo um com ligação direta para o setor de frutas, legumes e verduras e outro com ligação direta para o setor de pescado. Esta fachada fica de frente para o vazio urbano e servindo como estacionamento de veículos particulares, pontos de táxis e moto táxis. Além disso, percebe-se nas imagens que a fachada principal possui alguns pontos com arborização.

Figura 39 - Fachada e acesso principal de pedestres.



Fonte: Acervo do autor (2017).

Analisando pela parte de dentro da feira a sua fachada lateral (Figura 40 – A e B), que é toda cercada por um muro com grade demarcando a sua área. Nela existe um acesso que é destinado principalmente para a entrada e saída de veículos que transportam mercadorias para abastecimento da feira. Porém, também é utilizado por pedestres (comerciantes e clientes) e por veículos particulares de clientes. O acesso a essa área da feira se dá pela Avenida Acre tendo ligação direta com vários setores. Percebe-se que a parte interior da feira é provida de arborização em alguns pontos. Do ponto de vista estrutural, as imagens mostram que o piso do pátio central da feira está desgastado e segundo a entrevista realizada no local, os pontos de iluminação pública não são suficientes.

Figura 40 - Acesso Secundário de Pedestres e Veículos com Mercadorias.



Fonte: Acervo do autor (2017).

Verifica-se no setor de derivados da mandioca e ervas (Figura 41 – A e B) que as condições de trabalho são precárias, devido à ausência de estrutura que dê suporte para exposição dos produtos e para o conforto dos comerciantes e clientes que frequentam o local. Como pode-se observar, a estrutura desse setor é improvisada, os produtos são expostos em cima de estruturas de madeira, os feirantes não têm onde se acomodar e a iluminação é de responsabilidade dos próprios feirantes, que pagam uma taxa mensal para usufruir do espaço.

Figura 41 - Setor de Derivados da Mandioca.



Fonte: Acervo do autor (2017).

Ainda sobre a análise anterior, o que foi avaliado anteriormente, contata-se que os setores são bem servidos de iluminação, porém o pátio central necessita de manutenção das luminárias e instalação de mais pontos que atendam o espaço como um todo (Figura 42– A e B).

Figura 42 - Pátio Interno da Feira do Pacoval à noite.



Fonte: Acervo do autor (2017).

Analisando o setor de venda de frutas, legumes e verduras e o setor de confecção de roupas, calçados e utensílios (Figura 43 – A e B), comparado as outras instalações da feira, percebe-se uma melhor estrutura, que segundo os comerciantes é a parte mais nova da feira, porém foi entregue incompleta e com vários erros de projeto, principalmente os boxes que são destinados a cada feirante. Estes, por sua vez, foram mal planejados, pois não possuem espaço suficiente para exposição dos produtos ou mesmo para acomodar o grande número de comerciantes.

Figura 43 - Setor de frutas, verduras e legumes e setor de confecções e variedades.



Fonte: Acervo do autor (2017).

Ainda de acordo com a análise da estrutura interior, as condições de locomoção na parte mais nova da feira, observa-se que esse setor é provido de escadas e rampas, porém instaladas sem planejamento. Em alguns pontos esses equipamentos são obstruídos ou mesmo se tornam obstáculos que impedem a circulação dos comerciantes e clientes conforto e segurança (Figura 44 – A, B, C e D). Além disso, percebe-se a presença de lixo em diversos pontos da feira.

Figura 44 - Condições de Acessibilidade.



Fonte: Acervo do autor (2017).

Analisando o setor de pescado e aves (Figura 45 – A e B) e de acordo com a entrevista realizada no local, constata-se que é a estrutura da feira mais antiga e foi feita pelos próprios feirantes como estrutura improvisada, até que a associação responsável pela administração da feira realizasse o trabalho de construção do setor. Dessa forma, as condições de trabalho no local são precárias, devido à ausência de boxes apropriados para manipulação dos alimentos e para acomodação do próprio comerciante.

Figura 45 - Setor de aves e peixes.



Fonte: Acervo do autor (2017).

4 PLANO CONCEITUAL - PARTIDO

Com base no diagnóstico da área de estudo e seu entorno, foi possível compreender com mais propriedade a dinâmica de mobilidade urbana e de uso e ocupação do solo urbano do local. Sendo assim, foram identificados problemas que podem ser solucionados a partir de um plano que beneficie a todos os agentes pertencentes a área em questão. Dessa forma, foi criado um plano baseado na coleta das informações com a finalidade de atender as necessidades da população, através do conceito de integração, onde a forma irá dialogar com a função no meio urbano, com a inserção de elementos que requalifiquem o espaço público de forma consciente e planejada sem perder as suas características.

Tendo como base a análise de uso e ocupação do solo urbano, identificou-se a necessidade de inserir no contexto do local, espaços que possam ser contemplados e usufruídos por todos com segurança e qualidade, isso porque a área, que é bastante movimentada, anseia de espaços de convívio e recreação. Dessa forma será proposto no projeto urbano a composição de elementos paisagísticos com passarelas acessíveis, gramado e arborização adequada em pontos estratégicos (Figura 46).

Figura 46 - Espaço público.



Fonte: Site pinterest¹⁸

¹⁸ Disponível em: < <https://br.pinterest.com/pin/94364554669905111/>>. Acesso em 09 de jan. 2017.

Contudo, o espaço necessita também de equipamentos e mobiliário urbano que possam atender aos usuários do local. Desse modo, existe a necessidade de complementar a área de convívio e lazer, com a inserção de bancos, lixeiras e pontos de iluminação pública (Figura 47), dimensionadas e planejadas dentro da área a ser contemplada.

Figura 47 - Mobiliário urbano: bancos, lixeiras e luminárias.



Fonte: NDGA (2013)¹⁹.

Ainda de acordo com essa análise, foram observadas as necessidades dos comerciantes de expor as suas mercadorias com qualidade, principalmente através de elementos que auxiliem nas propagandas e anúncios de localização de seus pontos comerciais sem poluição visual e também sem a obstrução do passeio público. Dessa forma, a proposta inclui em seu projeto a inserção de mobiliário urbano específico, que sejam dispostos em pontos estratégicos (Figura 48).

¹⁹ Disponível em: <<https://ndga.wordpress.com/2013/04/11/premio-bornancini-2012-categorias-sinalizacao-e-mobiliario-urbano/>>. Acesso em 09 de jan. de 2017.

Figura 48 - Mobiliário urbano: Publicidade e propaganda.



Fonte: Site pinterest²⁰.

O problema de uso inapropriado do meio urbano é bastante presente na área de estudo e entorno. Considerando a presença de estacionamentos irregulares e improvisados que permeiam o local, percebe-se que existe a necessidade de inserir no projeto pontos de estacionamento específicos e planejados para atender comerciantes, clientes e moradores do local, sem impedir o direito de ir e vir da população (Figura 49).

²⁰ Disponível em: <<https://br.pinterest.com/pin/230879918374622479/>>. Acesso em 09 de jan. de 2017.

Figura 49 – Estacionamento.



Fonte: Site pinterest²¹.

Além disso, da mesma forma que os veículos motorizados, existe a necessidade de atender aos meios não motorizados. Desse modo, será preciso inserir próximo aos pontos de estacionamento, instalações de bicicletários (Figura 50), que venham a dar suporte aos usuários desse meio de transporte, que é bastante utilizado na área.

²¹ Disponível em: <<https://br.pinterest.com/pin/117938083970718276/>>. Acesso em 09 de jan. de 2017.

Figura 50 – Bicletário.



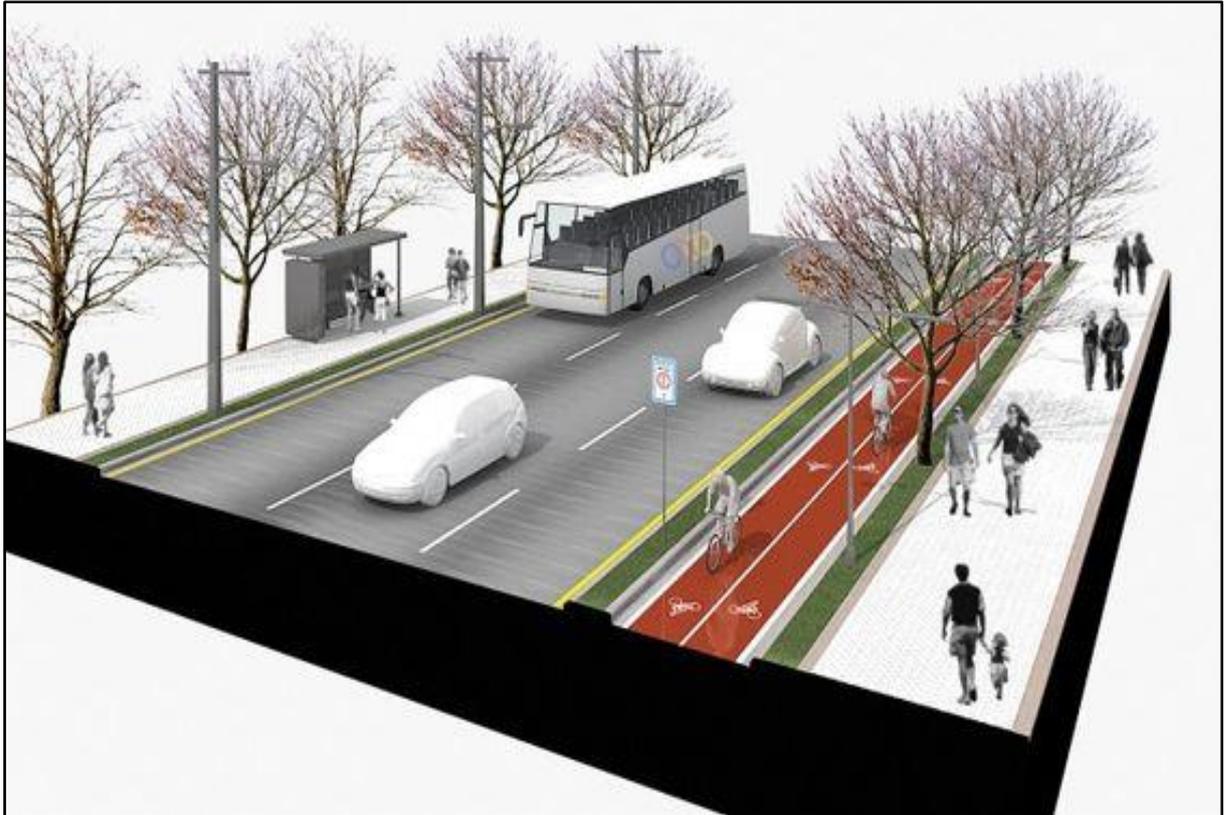
Fonte: Teicu (2010)²².

Outro ponto que merece atenção é a Feira do Pacoval. Como foi visto no diagnóstico apresentado, existe a necessidade de remodelagem do ponto comercial. Dessa forma, percebe-se a necessidade de requalificação da área, que anseia por melhor estruturação e dimensionamento dos setores, de forma que atenda a todos, com espaço digno de trabalho, qualidade, segurança e higiene na exposição dos produtos, organização dos acessos, preservação da arborização existente e iluminação pública.

Do ponto de vista de mobilidade urbana, vê-se a necessidade de organização no trânsito dos diversos meios de locomoção em todas as vias analisadas na área de estudo e seu entorno. Desse modo, existe a necessidade de inserir no projeto elementos que organizem o trânsito de veículos e o passeio público (Figura 51). Dessa forma, será preciso remodelar tanto as vias principais quanto a via coletoras, onde todos possam usufruir com qualidade e segurança, através da inserção de elementos que beneficiem ciclistas, pedestres e condutores de veículos, com auxílio de ciclovias, melhor organização da sinalização vertical e horizontal, alargamento e desobstrução do passeio público, pavimentação adequada e acessível para todos e iluminação pública.

²² Disponível em: < <http://freshome.com/2010/10/04/15-urban-furniture-designs-you-wish-were-on-your-street/>>. Acesso em 09 de jan. de 2017.

Figura 51 - Organização dos meios de mobilidade urbana.



Fonte: Site pinterest²³.

O plano conceitual (Figura 52), busca introduzir a ideia de projeto que será implantada na área de estudo, através de desenhos esquematizados que organizam a área, dando utilidade ao entorno da Feira do Pacoval, levando em consideração as necessidades dos agentes pertencentes ao seu espaço, através da representação do fluxo de pessoas e veículos no entorno, organização da estrutura da feira, inserção de mobiliário urbano, arborização, e outros equipamentos que valorizem a área em questão.

²³ Disponível em: < <https://br.pinterest.com/pin/444378688204138236/>>. Acesso em 19 de jan. de 2017.

Figura 52 – Plano Conceitual.

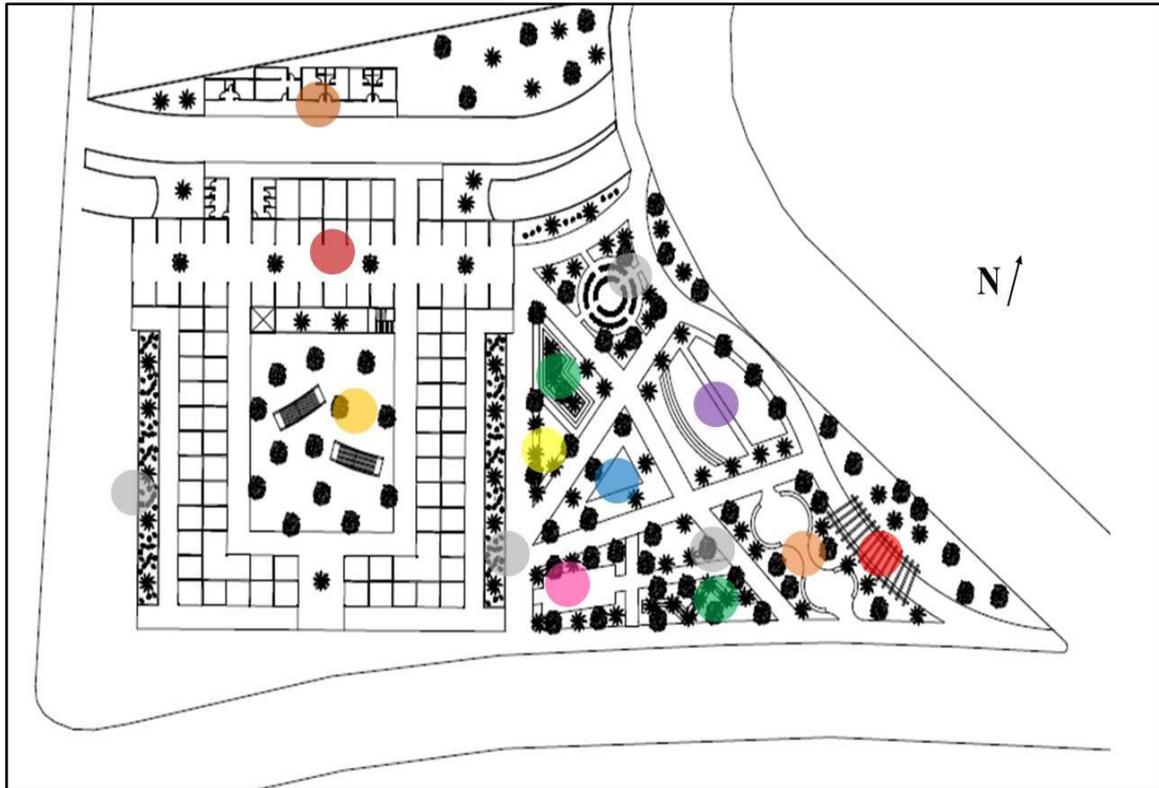


Fonte: Elaborado pelo Autor (2017).

Tendo como base o estudo realizado na figura anterior, foi possível conceber o partido arquitetônico, onde a ideia de projeto começa a ganhar forma. Nesse sentido, busca-se propor um espaço bastante funcional, tanto a estrutura da feira quanto a praça precisam estar em sintonia. Desse modo foram criadas duas ideias de como as atividades podem ser distribuídas na área de intervenção.

Na ideia 1 (Figura 53), a feira foi concebida com um pátio interno criando um espaço de convivio dentro do estabelecimento, a área de serviço foi desmembrada da estrutura da feira de forma que não interfira no seu funcionamento, o estacionamento foi aterrado para devolver a população a área externa onde será criada uma praça atendendo a todos os públicos, com espaço para idosos, crianças, adolescentes e adultos.

Figura 53 - Partido arquitetônico – ideia 1.



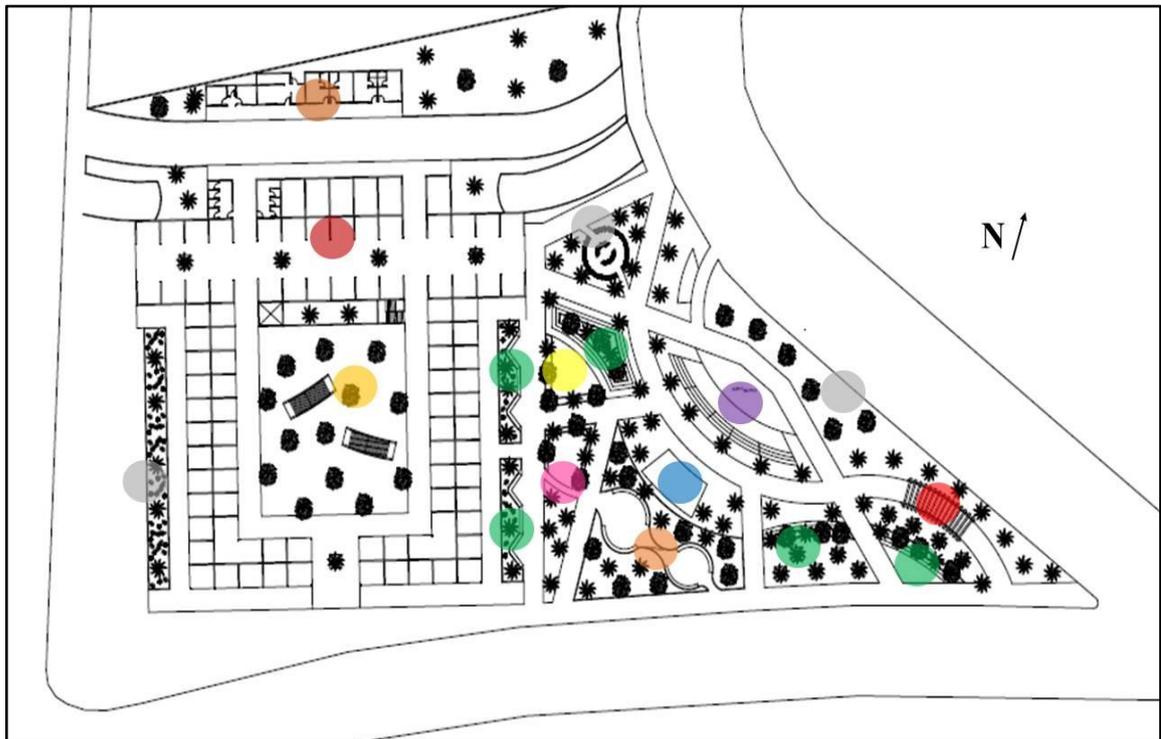
LEGENDA

- | | | |
|----------------------------|------------------------|------------------------------|
| ● Pergolado | ● Bosque da Juventude | ● Feira do Pacoval |
| ● Bancos/mobiliário urbano | ● Academia ao ar livre | ● Pátio interno |
| ● Quiosque/bar | ● Playground | ● Administração e alojamento |
| ● Anfiteatro | ● Jardins ornamentais | |

Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Na ideia 2 (Figura 54), a estrutura da feira continua da mesma maneira que foi concebida na ideia 1, com modificações no seu entorno, como o traçado da praça assim como a disposição dos elementos que compõe o seu espaço, sendo que esta foi a proposta mais adequada, por distribuir melhor os equipamentos e proporcionar mais funcionalidade.

Figura 54 - Partido arquitetônico - Idéia 2.



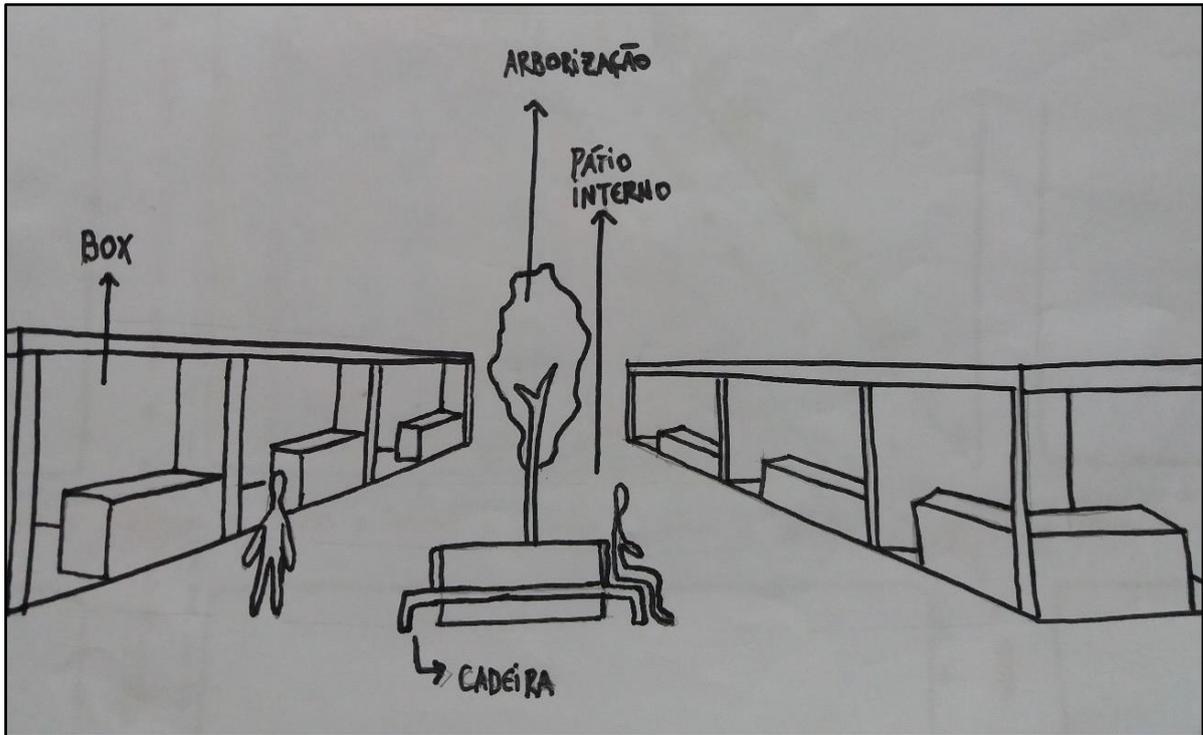
LEGENDA

- | | | |
|----------------------------|------------------------|------------------------------|
| ● Pergolado | ● Bosque da Juventude | ● Feira do Pacoval |
| ● Bancos/mobiliário urbano | ● Academia ao ar livre | ● Pátio interno |
| ● Quiosque/bar | ● Playground | ● Administração e alojamento |
| ● Anfiteatro | ● Jardins ornamentais | |

Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Em se tratando da estrutura da feira, será proposto um ambiente integrado com o seu entorno, planejado com acesso exclusivo para pedestres (clientes e comerciantes) separado do acesso de veículos (carga e descarga de mercadorias). Além disso, será proposta a ampliação e organização do ambiente de trabalho dos comerciantes, a criação de um pátio interno com áreas de convívio, inserção de arborização (Figura 55).

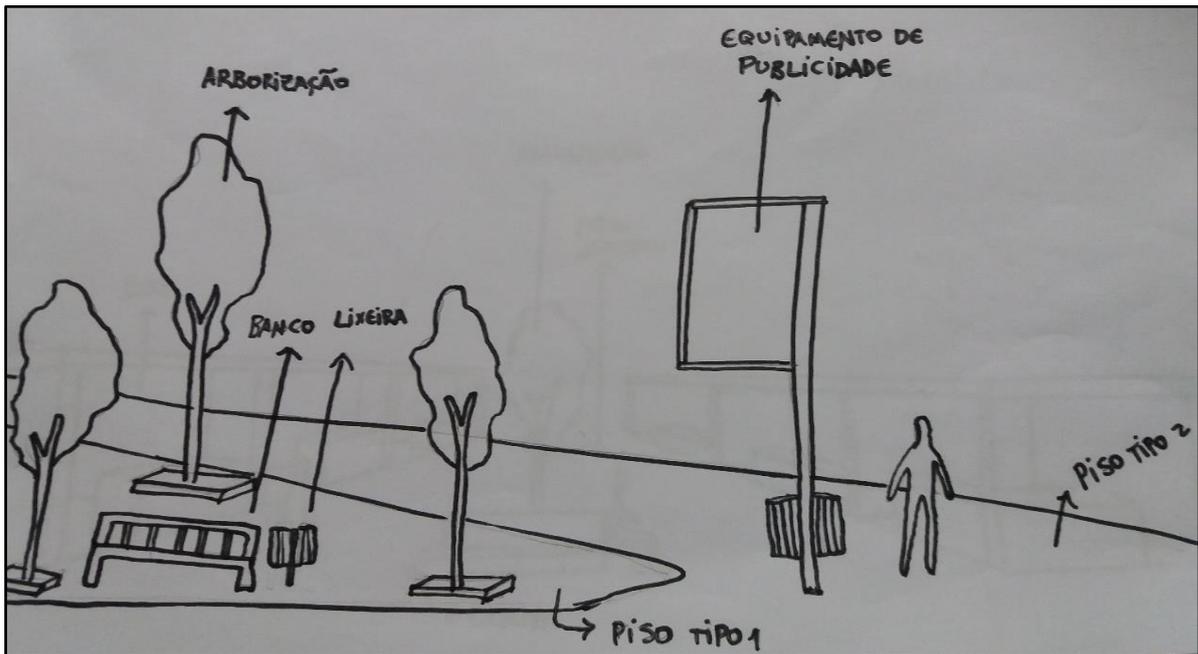
Figura 55 - Pátio interno da feira do Pacoval.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Ainda de acordo com a ideia de projeto para o entorno da feira do Pacoval, busca-se dar nova utilidade ao espaço público, com a criação de áreas de lazer, convívio e recreação, e a inclusão de mobiliário urbano que valorize a área, com a utilização de bancos, lixeiras, equipamentos de publicidade e propaganda, arborização e nivelamento do piso com as vias do entorno (Figura 56).

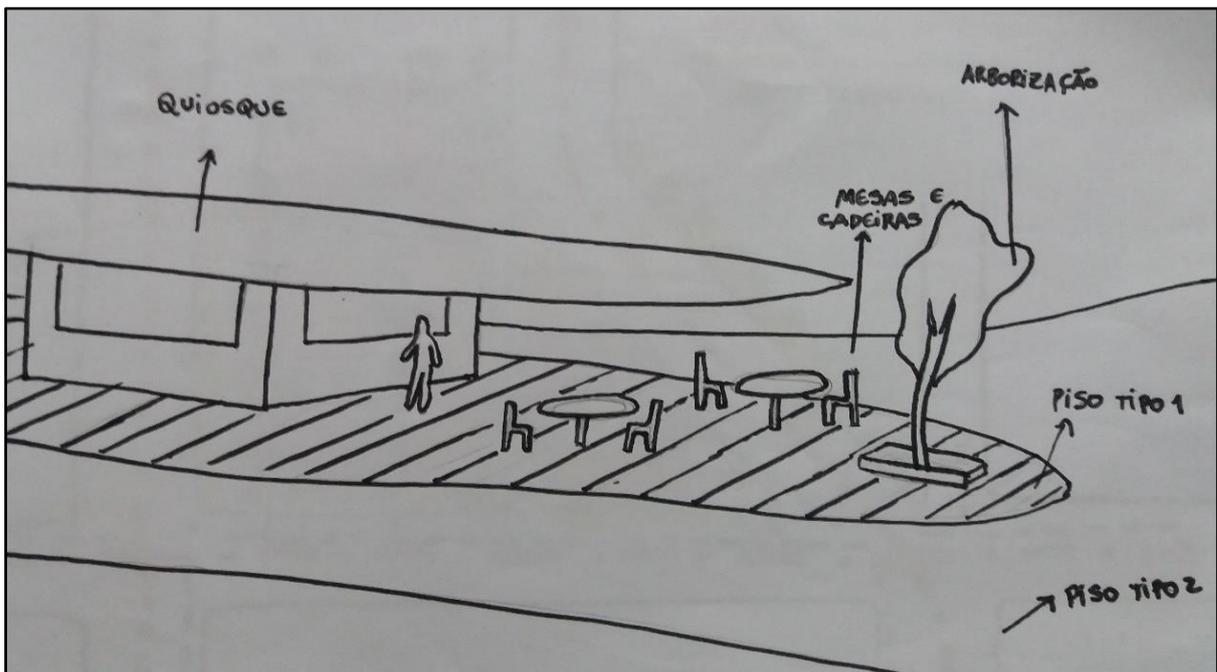
Figura 56 - Lazer, convívio e recreação.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Somado a ideia anterior, a criação de um quiosque que possa complementar a área de convívio, lazer e recreação do entorno da Feira do Pacoval, visando reforçar a ideia de dar vida ao espaço público (Figura 57).

Figura 57 – Quiosque.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

5 PROJETO

5.1 CONCEITO

O Projeto visa revitalizar a Feira do Pacoval e seu entorno através de um projeto arquitetônico e urbanístico de integração entre a mobilidade urbana e o uso e ocupação do solo urbano, com a finalidade de otimizar os usos e funções pertencentes a essa área, que mede aproximadamente 23.403,20m², considerando a estrutura da feira, o sistema viário e as áreas sem uso, dotando-as de infraestrutura eficiente e de qualidade para os moradores, comerciantes e os que transitam pelo local.

5.2 PROGRAMA DE NECESSIDADES

A definição dos elementos que vão compor a proposta partiu das necessidades dos usuários da Feira do Pacoval e entorno. Dessa forma, o programa de necessidades foi elaborado, sendo dividido em setores, como pode ser observado na Tabela 1.

Tabela 1 – Setorização.

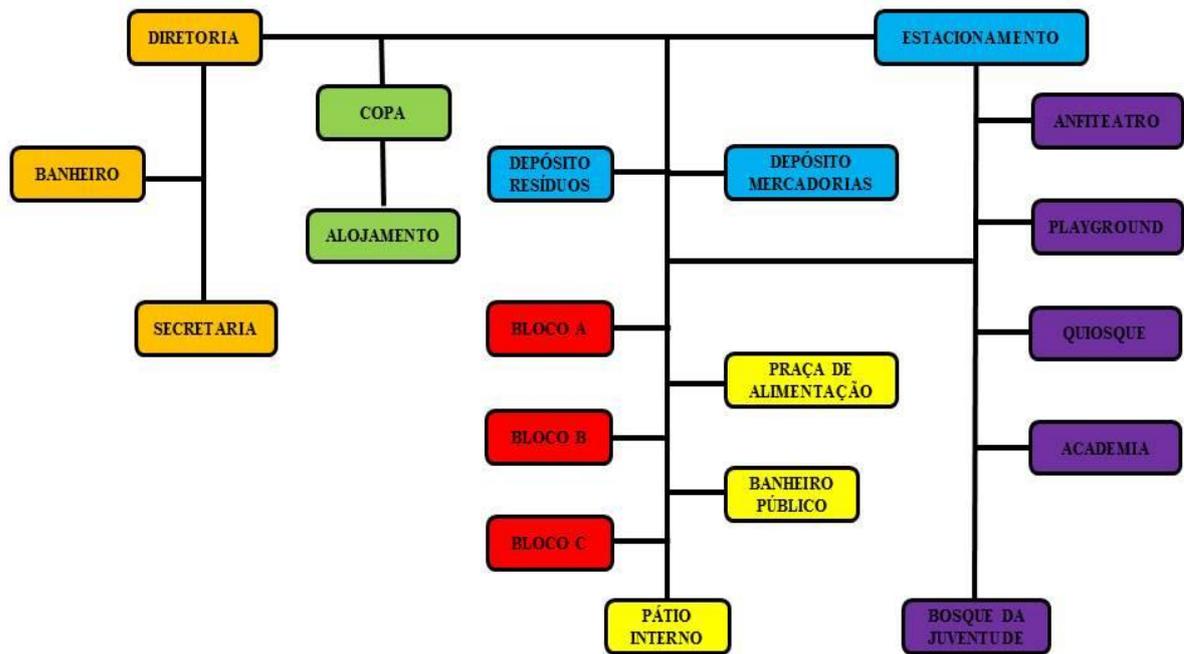
Setor	Ambiente	
Administrativo	Diretoria	
	Secretaria	
Apoio	Copa	Cozinha
		Refeitório
	Alojamento	Dormitório
		Banheiro
Área de serviço		
Serviço	Depósito de mercadorias	
	Depósito de resíduos	
	Estacionamento	
Comercial	Bloco a	
	Bloco b	
	Bloco c	
Social	Praça de alimentação	
	Pátio interno	
	Banheiro	
Lazer	Anfiteatro	
	Quiosque	
	Playground	
	Academia	
	Bosque da juventude	

Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

5.3 FUNCIONOGRAMA

O esquema ilustrado na Figura 58 mostra como os setores vão estar interligados, tendo como base a relação entre os ambientes, com a finalidade de proporcionar funcionalidade no ambiente a ser projetado.

Figura 58 - Esquema do funcionograma.



LEGENDA

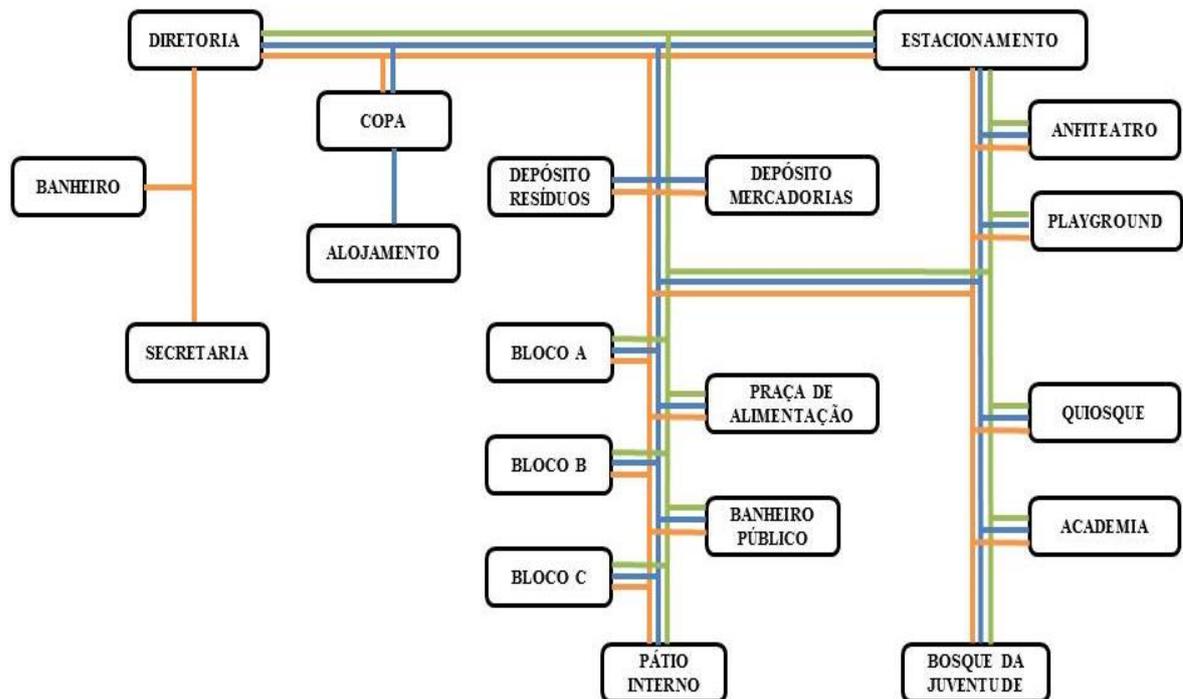
 Setor Administrativo	 Setor Comercial
 Setor de Apoio	 Setor Social
 Setor de Serviço	 Setor de Lazer e Convívio

Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

5.4 FLUXOGRAMA

O esquema elaborado na Figura 59 mostra a hierarquia de fluxo entre os agentes que irão usufruir do ambiente a ser projetado.

Figura 59 - Esquema do fluxograma.



LEGENDA

— Fluxo da administração

— Fluxo de funcionários e feirantes

— Fluxo de clientes

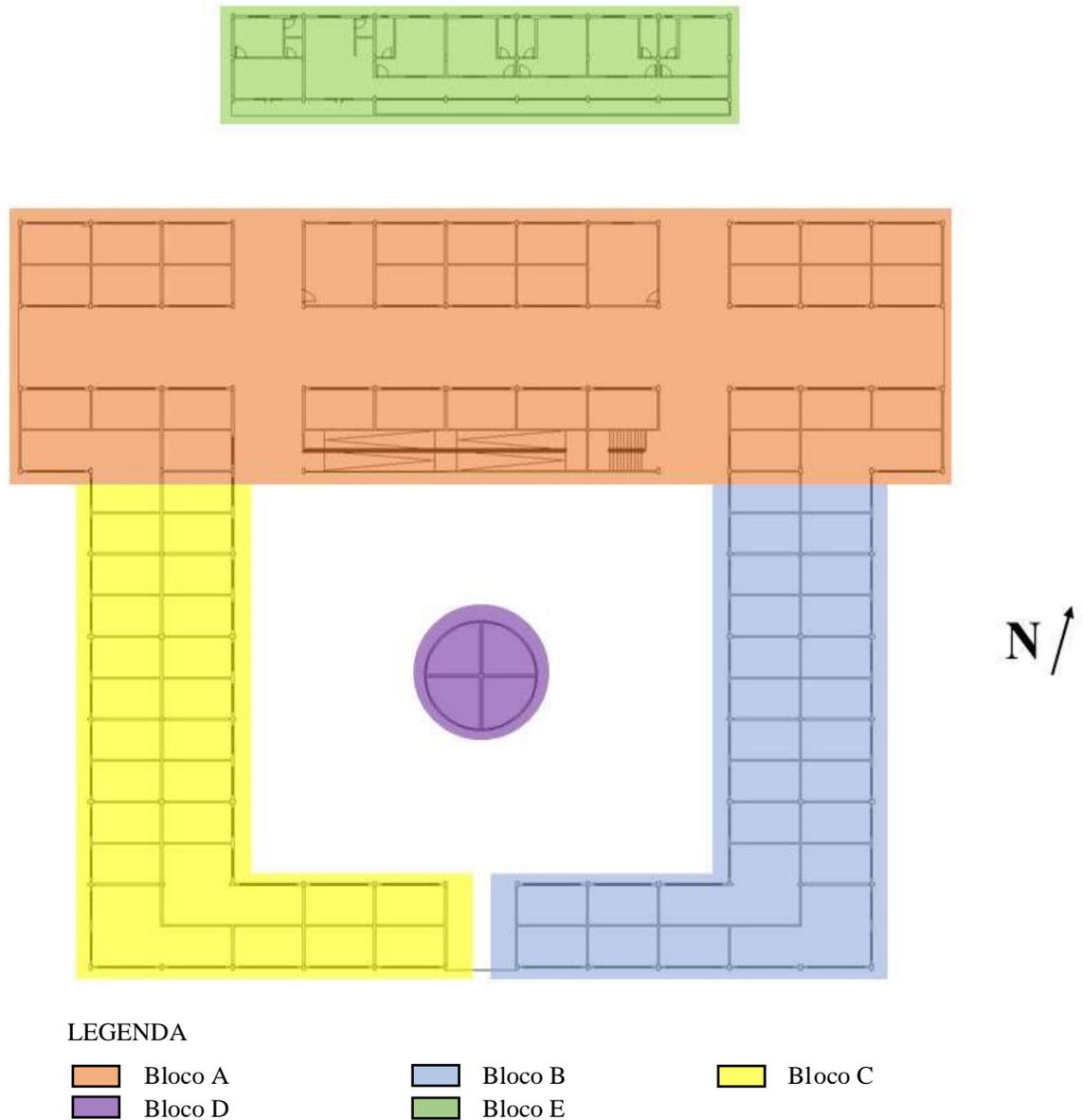
Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

5.5 FEIRA DO PACOVAL

Visando resgatar a qualidade de vida da população que usufrui da Feira do Pacoval, optou-se por elaborar um Projeto Arquitetônico de uma nova estrutura para a Feira, que atenda melhor as necessidades de clientes e comerciantes, considerando o seu entorno. Desse modo foi criado um projeto inspirado em um mercadão com características regionais em um espaço organizado da seguinte maneira:

6.5.1 Pavimento Térreo

Figura 60 - Organização da Feira em blocos.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

a) Bloco A

Planejado para ter o acesso principal da Feira, sendo o corredor interno destinado a comercialização de pescado, camarão, aves, carne suína e bovina, por ser um ambiente fechado e mais higienizado para a manipulação desses alimentos. Ainda na parte interna,

foram dispostos os banheiros masculino e feminino. Na parte externa desse mesmo bloco estão dispostos os depósitos de mercadorias, onde o abastecimento da feira será feito por meio de uma via exclusiva, assim como o depósito de resíduos que a feira produz.

b) Bloco B

Em sua parte externa, na área privilegiada de frente para a Praça do Pacoval, será destinada a comercialização de produtos artesanais, confecções, calçados e artigos para presente. Na parte interna desse bloco será destinada a comercialização produtos alimentícios como frutas, verduras, legumes e temperos.

c) Bloco C

Na parte externa, será destinada a comercialização e manutenção de aparelhos eletrônicos e venda de artigos para o lar. Na parte interna será destinada a venda de produtos alimentícios derivados de mandioca, ervas e batedeiras de açai.

d) Bloco D

A feira foi projetada com um pátio interno onde foi projetada a praça de alimentação que sirva também como área de convívio.

e) Bloco E

Este foi planejado para atender ao setor administrativo da feira, com ambientes reservados para a diretoria e a secretaria da feira, assim como da praça. Além disso, o bloco também atende o setor de apoio aos comerciantes, onde estão a copa/cozinha e também os alojamentos que foram inseridos no projeto a partir da necessidade de atender comerciantes que vem de locais mais distantes do bairro do Pacoval.

6.5.2 Pavimento Subsolo

a) Estacionamento

Com base na demanda de veículos que necessitam estacionar na área de estudo e de intervenção, foi preciso criar um subsolo na área que compreende a estrutura nova da feira do Pacoval, para a criação de vagas de estacionamento e bicicletário para atender os comerciantes da feira e do entorno, assim como seus clientes.

6.5.3 Proposta final da feira do Pacoval

Figura 61 – Acesso principal – Av. Guanabara.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Figura 62 - Acesso Av. Acre



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Figura 63 - Pátio interno.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Figura 64 - Saída subsolo e área de serviço.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Figura 65 - Vista geral da feira do Pacoval.

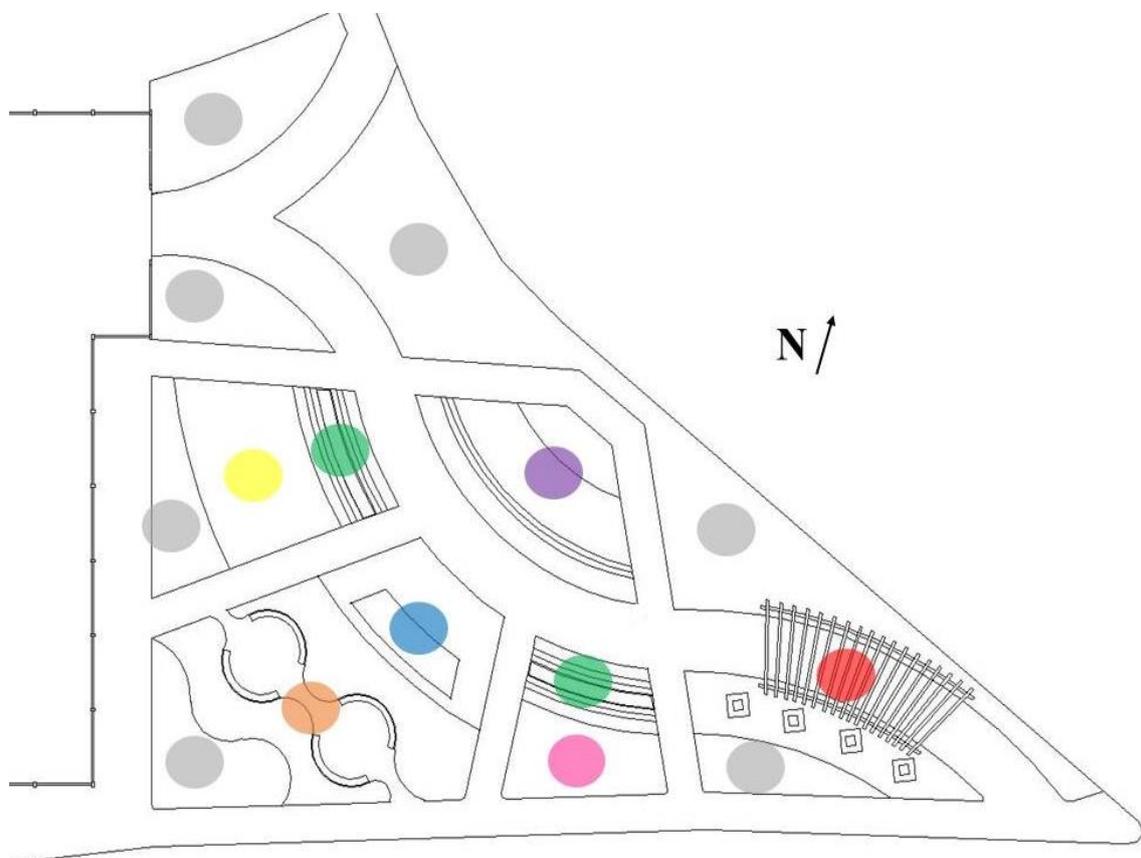


Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

5.6 PRAÇA DO PACOVAL

Além da proposta da Feira, optou-se por elaborar um Projeto Urbanístico para o seu entorno que atenda as necessidades da população que transita pela área, moradores e comerciantes. Desse modo, foi criado um projeto de uma Praça em uma área ao lado da feira, com a finalidade de dar vida aos espaços mal utilizados, conforme está organizado na Figura 66.

Figura 66 - Organização dos ambientes na Praça do Pacoval.



LEGENDA

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| ● Pergolado | ● Bosque da Juventude |
| ● Bancos/mobiliário urbano | ● Academia ao ar livre |
| ● Quiosque/bar | ● Playground |
| ● Anfiteatro | ● Jardins ornamentais |

Fonte: Elaborado pelo autor (2017)

a) Pergolado

Estrutura em madeira com vegetação em sua cobertura, planejada no início da principal via que corta a Praça e que dá acesso a entrada principal da Feira do Pacoval.

b) Bancos/mobiliário urbano

Espaço reservado para a permanência, convívio e contemplação da praça.

c) Quiosque/Bar

Ambiente planejado para atender jovens e adultos e dar vida noturna a praça, tornando o ambiente mais frequentado.

d) Anfiteatro

Espaço reservado para a apresentação de eventos musicais e culturais.

e) Bosque da Juventude

Ambiente criado para a permanência, convívio e lazer, com bancos em forma de curva, tornando o espaço mais interativo, rodeado por vegetação de médio porte.

f) Academia ao ar livre

Ambiente destinado a prática de atividades físicas, especialmente ao público idoso.

g) Playgroud

Ambiente destinado a prática de atividades físicas, especialmente ao público infantil.

h) Jardins ornamentais

Espaços planejados para contemplação, tornando a praça mais agradável.

6.6.1 Proposta final da Praça do Pacoval

Figura 67 – Acesso principal - Pergolado.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Figura 68 - Anfiteatro.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Figura 69 - Bosque da juventude.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Figura 70 - Jardins ornamentais.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Figura 71 - Vista geral sentido leste/oeste.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Figura 72 - Vista geral sentido norte/sul.



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O espaço urbano quando mal planejado gera consequências que influenciam no modo de vida de um determinado local, podendo alterar a dinâmica de uma cidade inteira. Em se tratando de um meio urbano caracterizado pela concentração populacional e pelo comércio assíduo, que auxiliam em atividades complementares, que são as necessidades de deslocamento, tanto de pessoas quanto de mercadorias, seja nas proximidades ou para lugares mais distantes da cidade, estão ligados diretamente ao modo de uso e ocupação do solo urbano e a mobilidade urbana do local. Estes, por sua vez, quando não planejados em conjunto, geram problemas que diminuem consideravelmente a produtividade do meio e sua qualidade de vida urbana.

Dessa forma, é imprescindível a criação de um plano conciso que atenda todos os agentes pertencentes ao espaço urbano, porém é preciso que haja um diálogo entre a forma e a função do local. Com isso, é possível resgatar a integridade do meio, o direito de ir e vir da população, seja para pedestres, ciclistas, e condutores de veículos motorizados, assim como resgatar o direito de usufruir do espaço público, dos meios de comunicação, sem prejudicar a qualidade de moradia, de trabalho, e de convívio. Revitalizar significa reconstruir, renovar, adaptar, dar utilidade, dar vida, devolver ao espaço urbano qualidade, conforto e segurança.

A partir disso, observa-se que o projeto proposto para aquela área atende a todas as premissas supracitadas, apontando o seu potencial de integrar a mobilidade urbana e o uso e ocupação do solo urbano, através da criação de espaços humanizados e funcionais, que atendam as necessidades dos agentes pertencentes ao espaço em estudo.

REFERÊNCIAS

AMORIM, Flávia Pereira; TANGARI, Vera. Estudo tipológico sobre a forma urbana: conceitos e aplicações. **Paisagem e Ambiente**, n. 22, p. 61-73, 2006.

BOARETO, Renato A. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. **Revista dos Transportes Público** – ANTP – Ano, v. 30, p. 3º, p. 143 – 160, 2008.

BRASIL, Associação nacional de transportes públicos. **Perfil da mobilidade, do transporte e do trânsito nos municípios brasileiros**. Brasília, 2004.

BRASIL, Ministério das cidades. **Secretaria nacional de transporte e da mobilidade urbana**. Departamento de mobilidade urbana. Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Brasília, 2007.

CAMPOS, V. B. G.; RAMOS, Rui AR. **Proposta de indicadores de mobilidade urbana sustentável relacionando transporte e uso do solo**. 2005.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato de. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

DUARTE, Fábio. **Planejamento urbano**. Ipbex, Curitiba, 2007.

FERRARI, Célson. **Curso de planejamento municipal integrado**. Pioneira Editora, São Paulo, 1977.

FERREIRA, José Francisco C; AMORIM, João Paulo A; SANTOS, Romário Valente. A morfologia de uma cidade no meio do mundo: transformações urbanas e os novos desafios de Macapá-AP. **Revista GeoAmazônia**, Belém, v. 04, n. 07, p. 155 – 168, jan./jun. 2016.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. Políticas sociais, p. 242, 2006.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>>. Acesso em 12 out. 2016.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Fundação Calouste Gulbenkian. 2007.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início – fev. 2006.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2008.

LENCIONI, Sandra. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. **GEOUSP: espaço e tempo**. São Paulo, n. 24, p.109 – 123, 2011.

LIBARDI, R.; SÁNCHEZ, K.; DUARTE, F. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2007.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MACAPÁ. Prefeitura Municipal de Macapá. **Plano diretor de desenvolvimento urbano e ambiental de Macapá**. Macapá, P.M.M. – SEMPLA, IBAM. 2004. 81p.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antônio Nelson Rodrigues da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Revista Transportes**, v. 16, /n. 1, p. 25-35, jun. 2008.

MARICATO, E. **Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras**. São Paulo em perspectiva, São Paulo, v.14, n.4, p. 21-33, 2001.

MASCARÓ, Juan Luis; YOSHINAGA, Mário. **Infra-estrutura urbana**. Masquatro, 2005.

MENDONÇA, Eneide Maria Souza. Apropriação do espaço público: alguns conceitos. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, v. 7, n. 2, p. 296 – 306, 2007.

MIRANDA, Gustavo Magalhães Silva. **A feira na cidade: limites e potencialidades de uma interface urbana nas feiras de Caruaru (PE) e de Campina Grande (PB)**. Recife: UFPE. 189 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2009.

REZENDE, Denis Alcides; CASTOR, Belmiro Valverde Jobim. **Planejamento estratégico municipal: empreendedorismo participativo nas cidades, prefeituras e organizações públicas**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Brasport, 2006

REZENDE, Denis Alcides; ULTRAMARI, Clovis. Plano diretor e planejamento estratégico municipal: introdução teórico-conceitual. **Revista de Administração Pública - RAP**, v. 41, n. 2, p. 255 – 271, mar/abr 2007.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SILVA, H. M. S; MIRANDA, E. O; JUNIOR, L. V. C. **Feira livre enquanto espaço de sociabilidade, trabalho e cultura: tramas e subjetividades na Feira do Acari**. Caderno de Ciências Sociais Aplicadas. Ano 2011, n. 18, 2014. Disponível em < <http://periodicos.uesb.br/index.php/cadernosdeciencias/article/viewFile/5804/5602> > Acesso em: 31 jan. 2017.

SIQUEIRA, Graziana Donata Punzi de; LIMA, Josiane Palma. **A contribuição de políticas públicas de mobilidade urbana para o desenvolvimento sustentável das cidades**.

Associação brasileira de estudos sociais das ciências e tecnologias - ESOCITE. Rio de Janeiro, 2015.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 3ª ed. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2004. 560 p.

TOSTES, José Alberto; LUZ, Rita Simone. **Planejamento urbano na cidade de Macapá: análise do projeto habitacional do Macapaba**. III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós- graduação em Arquitetura e Urbanismo. Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva. São Paulo, 2014.

TALHON, Steve; TALHON, Eneida. **Borough Market**. 2017. Disponível em <<https://www.londresparapricipiantes.com/borough-market/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

DUZETT, Pedro. **Mercado municipal de Rotterdam**. 2016. Disponível em: <<http://duzettdistrict.com.br/mercado-municipal-de-rotterdam/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

GENESINI, Letícia. **O mercadão**. 2016. Disponível em: <<http://saopaulosaudavel.com.br/o-mercadao/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

LIMA, João. **O novo mercado de peixes de Fortaleza**. 2016. Disponível em: <<http://www.nortehandovoce.com.br/turismo/o-novo-mercado-de-peixes-de-fortaleza/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

CHAROTH, Alício. **Sobre mercados, feiras livres e afins**. 2015. Disponível em: <<http://sossegodaflora.blogspot.com.br/2015/12/sobre-mercados-feiras-livres-e-afins.html>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

SANTOS, Marcos. **Mercado Adolpho Lisboa tem produtos regionais e beleza arquitetônica**. 2015. Disponível em: <<http://www.amazonasemais.com.br/manaus/mercado-adolpho-lisboa-tem-produtos-regionais-e-beleza-arquitetonica/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

BARBOSA, Virgínia. **Conheça o Mercado do Ver-o-Peso**. 2016. Disponível em: <<http://superchefs.com.br/o-mercado-ver-o-peso/>>. Acesso em 31 de jan. de 2017.

Bairro do Pacoval: A história de um dos bairros da nossa bela cidade. 2013. Disponível em: <<http://www.acheimacapa.com.br/noticia/120/bairro-pacoval>>. Acesso em: 19 de dez. de 2016.

APÊNDICE A

QUESTIONÁRIO 1 AVALIAÇÃO DOS MORADORES E COMERCIANTES DO ENTORNO DA FEIRA DO PACOVAL
SEXO: M (<input type="checkbox"/>) F (<input type="checkbox"/>)
IDADE:
PROFISSÃO:
TIPO DE IMÓVEL: RESIDENCIAL (<input type="checkbox"/>) COMERCIAL (<input type="checkbox"/>) MISTO (<input type="checkbox"/>)
MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO COM FREQUENCIA? ÔNIBUS (<input type="checkbox"/>) AUTOMÓVEL (<input type="checkbox"/>) BISCICLETA (<input type="checkbox"/>) A PÉ (<input type="checkbox"/>)
COMO AVALIA O ENTORNO DA FEIRA? RUIM (<input type="checkbox"/>) REGULAR (<input type="checkbox"/>) BOM (<input type="checkbox"/>) PORQUE ?
O QUE A ÁREA NECESSITA NO MOMENTO?

APÊNDICE B

QUESTIONÁRIO 2 AVALIAÇÃO DA POPULAÇÃO QUE TRANSITA NO ENTORNO DA FEIRA DO PACOVAL
SEXO: M (<input type="checkbox"/>) F (<input type="checkbox"/>)
IDADE:
QUAL MEIO DE TRANSPORTE UTILIZA COM FREQUENCIA? ÔNIBUS (<input type="checkbox"/>) AUTOMÓVEL (<input type="checkbox"/>) BISCICLETA (<input type="checkbox"/>) A PÉ (<input type="checkbox"/>)
COM QUE FREQUENCIA TRANSITA PELA ÁREA? DIARIAMENTE (<input type="checkbox"/>) SEMANALMENTE (<input type="checkbox"/>) OUTROS (<input type="checkbox"/>)
COMO AVALIA O TRANSITO NO ENTORNO DA FEIRA DO PACOVAL? RUIM (<input type="checkbox"/>) REGULAR (<input type="checkbox"/>) BOM (<input type="checkbox"/>) PORQUE ?
O QUE O ENTORNO DA FEIRA NECESSITA PARA MELHORAR O TRANSITO?

APÊNDICE C

QUESTIONÁRIO 3 AVALIAÇÃO DOS COMERCIANTES DA FEIRA DO PACOVAL
SEXO: M (<input type="checkbox"/>) F (<input type="checkbox"/>)
IDADE:
FUNÇÃO NA FEIRA:
TEMPO QUE TRABALHA NA FEIRA?
BAIRRO DE ORIGEM?
QUAL MEIO DE TRANSPORTE UTILIZA PARA CHEGAR À FEIRA? ÔNIBUS (<input type="checkbox"/>) AUTOMÓVEL (<input type="checkbox"/>) BISCICLETA (<input type="checkbox"/>) A PÉ (<input type="checkbox"/>)
COMO AVALIA AS CONDIÇÕES DE TRABALHO NA FEIRA? RUIM (<input type="checkbox"/>) REGULAR (<input type="checkbox"/>) BOM (<input type="checkbox"/>) PORQUE ?
O QUE A FEIRA NECESSITA NO MOMENTO?