



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ**  
**DAVID DE SOUZA BRAGA**

**O PARQUE DAS SAMAÚMAS**  
**UMA PROPOSTA DE ECOURBANISMO NA AMAZÔNIA**

**Macapá**  
**2017**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ**  
**DAVID DE SOUZA BRAGA**

**O PARQUE DAS SAMAÚMAS**  
**UMA PROPOSTA DE ECOURBANISMO NA AMAZÔNIA**

Monografia apresentada ao Colegiado do  
Curso de Arquitetura e Urbanismo da  
Universidade Federal do Amapá -  
UNIFAP sob orientação do Prof. Ms.  
André de Barros Coelho, como requisito  
avaliativo para obtenção do grau de  
Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

**Macapá**  
**2017**

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

307.1

B813p Braga, David de Souza.

O parque das Samaúmas: uma proposta de ecourbanismo na Amazônia /  
David de Souza Braga; orientador, André de Barros Coelho.  
– Macapá, 2017.  
88 f.

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

1. Desenvolvimento sustentável. 2. Planejamento urbano. 3.  
Arquitetura sustentável. I. Coelho, André de Barros, orientador. II.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ**  
**DAVID DE SOUZA BRAGA**

**O PARQUE DAS SAMAÚMAS**  
**UMA PROPOSTA DE ECOURBANISMO NA AMAZÔNIA**

Monografia apresentada ao Colegiado do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá - UNIFAP, como requisito para obtenção de grau de Bacharel em Arquitetura. Foi julgado e aprovado.

Aprovado em \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 2017.

**BANCA EXAMINADORA**

\_\_\_\_\_  
**Prof.** \_\_\_\_\_  
**UNIFAP**

\_\_\_\_\_  
**Prof.** \_\_\_\_\_  
**UNIFAP**

\_\_\_\_\_  
**Prof.** \_\_\_\_\_  
**UNIFAP**

**Macapá**  
**2017**

**TERMO DE ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE**

Declaro, para todos os fins de direito, que assumo total responsabilidade pelo aporte ideológico conferido ao presente trabalho, isentando a Universidade Federal do Amapá, a Coordenação do Curso de Arquitetura e Urbanismo, a Banca Examinadora e o Orientador de toda e qualquer responsabilidade acerca do mesmo.

Macapá/AP, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017.

**David de Souza Braga**  
Graduando

Dedico esse trabalho especialmente a meu falecido avô Edésio Lobato de Souza, que foi um verdadeiro mestre para mim. Sua memória nunca será apagada de nossas vidas.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pelo dom da vida, pelo seu amor infinito. Sem Ele eu nada seria.

Aos meus pais, Antônio e Edenice, meus maiores exemplos. Obrigado por cada palavra de incentivo e orientação, pelas orações em meu favor, pela preocupação para que estivesse sempre andando pelo caminho correto.

Aos meus irmãos Diego, Danilo e Danielle, por todo amor e carinho e pelo apoio no decorrer da vida e deste trabalho.

Aos meus tios, tias, avós e primos que sempre estiveram presentes.

Ao professor André Barros que, com muita paciência e atenção, dedicou do seu valioso tempo para me orientar em cada passo deste trabalho. Aos professores Fátima e Eliseu pela contribuição na minha vida acadêmica e por tanta influência na minha futura vida profissional.

Aos meus colegas de classe, em especial ao amigo Guilherme Alfaia e Marcos Azevedo pelo apoio, incentivo e ajuda em todos os momentos mais complicados. Obrigado por todos os instantes em que fomos estudiosos, brincalhões, atletas, músicos e cozinheiros. Porque em vocês encontrei verdadeiros irmãos. Obrigado pela paciência, pelo sorriso, pelo abraço, pela mão que sempre se estendia quando eu precisava. Esta caminhada não seria a mesma sem vocês.

Aos meus amigos Anderson Cabral, Clauberto, Nilo, Bruno e Stephano por todo apoio e cumplicidade. Porque mesmo quando distantes, estavam presentes em minha vida.

Obrigado a todos que, mesmo não estando citados aqui, tanto contribuíram para a conclusão desta etapa e para o David Braga que sou hoje.

“Como os velhos templários medievais  
Entrei um dia nessas catedrais  
E nesses templos claros e risonhos ...

E erguendo os gládios e brandindo as hastas,  
No desespero dos iconoclastas  
Quebrei a imagem dos meus próprios sonhos!”

Augusto dos Anjos

## RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo analisar o desenvolvimento do Distrito da Ilha de Santana de acordo com os planos diretores e documentos de cunho arquitetônico e urbanístico do período de 1950 a 2010. Os gestores públicos da Cidade de Santana têm apresentado interesse no que se refere a projetos urbanização para a Santana principalmente após a promulgação do Plano Diretor Participativo, muito importante estrategicamente para a economia do Município, não apenas com o turismo, mas com exportação de grãos, e produtos desenvolvidos pela agricultura familiar local. A ocupação desordenada, falta de infraestrutura, deficiência no saneamento, entre outros problemas viabilizam a necessidade de novos estudos sobre o planejamento e para este perímetro o que atesta a relevância deste trabalho. Para isso, foram consultados vários autores que abordam a temática ecourbanista desenvolvida nesta pesquisa, além de autores brasileiros que muito acrescentaram para a temática regional, como Mario Severiano Porto e Dula Lima. Em relação a Metodologia, esta pesquisa se configura como dedutivo e exploratório. As técnicas aplicadas foram a pesquisa bibliográfica em livros, revistas, sites da internet, arquivos institucionais, com realização de uma apreciação quantitativa e qualitativa, com pesquisa bibliográfica e levantamento empírico de dados no perímetro em questão, com utilização de alguns equipamentos como: máquina fotográfica digital, croquis ilustrativos, trena para medir os elementos de objeto de intervenção e computador. Os resultados evidenciam que os Planos construídos para urbanizar, não somente no perímetro estudado, mas em toda Santana foram carentes em utilizar a participação da sociedade em seu processo de construção e atuação. A proposta urbanística e arquitetônica apresentada nesta pesquisa visa à qualificação da infraestrutura do perímetro focado, com a criação de um Parque linear, denominado Eixo Verde para pesquisa e lazer, onde os principais pontos turísticos da Ilha de Santana serão revigorados e valorizados, bem como as edificações da Escola Bosque e a Fábrica de Polpas.

**Palavras-chave:** Ecourbanismo. Amazônia. Desenvolvimento Sustentável. Planejamento. Sociedade.

## ABSTRACT

This study aims to analyze the development of Santana Island District in accordance with the master plans and architectural and urban nature of documents from 1950 to 2010. The public managers of Santana City have shown interest in relation to urbanization projects for Santana especially after the promulgation of the management plan which was strategically very important for the economy of the municipality, not only tourism, but with export of grain and products developed by local family farming. The disorderly occupation, lack of infrastructure, deficient sanitation, among other problems make possible the need for further studies on the planning and for this perimeter which attests to the relevance of this work. For this, we consulted several authors that address the ecourbanist theme developed in this research, as well as Brazilian authors who added much to the regional theme, as Mario Severiano Porto and Dula Lima. Regarding methodology, this research sets as qualitative and quantitative, with literature and empirical data collection on the perimeter in question, using some equipment such as digital camera, illustrative sketches, measuring tape to measure the intervention object elements and computer. The results show that the plans built to urbanize, not only in the studied perimeter, but in every city of Santana were poor in using society's participation in its construction and operation process. The urban and architectural proposal in this research is aimed at qualification of infrastructure focused perimeter, with the creation of a linear park called Green Axis for research and leisure, where the main sights of the island of Santana will be strengthened and valued, as well as buildings Grove School and squashes Factory.

**Keywords:** Ecourbanism. Amazon. Sustainable Development. Planning. Society

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Delimitação do Perímetro de Estudo.....	14
FIGURA 2 - Localização da primeira Instituição Pública na remota Ilha de Santana.....	41
FIGURA 3 – Croqui de corte esquemático de Oswaldo Bratke para as Cidades Jardins da Mineradora ICOMI.....	43
FIGURA 4 - Desenho urbano de Santana evidenciando os dois núcleos originários.....	45
FIGURA 5 - Santana no período do Plano ICOMI. Vila Amazonas e ao fundo, a Ilha de Santana.....	46
FIGURA 6 - Imagem Aérea: Santana e Ilha de Santana.....	51
FIGURA 7 – Estado da estrutura atualmente e o ator Gracindo Jr na época das gravações de Tainá 3.....	53
FIGURA 8 – Igreja de Santana, antigo playground e mobiliários da praça beira rio.....	54
FIGURA 9 – Modelo de Terminal de uso privativo que será implantado na Ilha.....	55
FIGURA 10 – Ilustração das referências de projeto Dula Lima e Severiano Mario Porto.....	57
FIGURA 11 – Ilustração de projetual da Escola Bosque.....	64
FIGURA 12 – Identificação dos Setores 1, 2 e 3 do Parque das Samaúmas.....	65
FIGURA 13 – Ilustração do mirante e praça beira-rio.....	66
FIGURA 14 – Corte esquemático ilustrado do eixo.....	68
FIGURA 15 – Maquete virtual de implantação do Hotel das acerolas.....	69
FIGURA 16 – Ilustração do setor 3.....	70
FIGURA 17 – Módulos de vivência: circulação coberta cobra sofia e abrigo parada.....	73
FIGURA 18 – Perspectiva módulo restaurante regional.....	75
FIGURA 19 – Módulos de habitação implantados no hotel das acerolas.....	75
FIGURA 20 - Módulos de habitação implantados no hotel das acerolas.....	76

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>1 CONCEPÇÃO E FUNDAMENTOS APLICADOS DO PLANEJAMENTO URBANOS.....</b>	<b>17</b>
1.1 PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL.....	17
1.2 O PLANEJAMENTO DA PAISAGEM URBANA E RURAL.....	19
1.3 A URBANIZAÇÃO NO BRASIL: CONCEITO, HISTÓRIA E CARACTERÍSTICAS.....	22
<b>1.3.1 Os Princípios do Ecurbanismo.....</b>	<b>26</b>
<b>1.3.2 O Planejamento Territorial.....</b>	<b>32</b>
1.4 PLANEJAMENTO URBANO E O REGIONALISMO NA AMAZÔNIA.....	34
<b>2 EVOLUÇÃO HISTÓRICA E DESENVOLVIMENTO DE SANTANA.....</b>	<b>36</b>
2.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	36
2.2 A ILHA DE SANTANA COMO NÚCLEO INICIAL DO MUNICÍPIO.....	40
2.3 PROJETOS E PLANOS DESENVOLVIDOS EM SANTANA.....	42
2.4 EMPREENDIMENTOS E PLANOS PARA ILHA DE SANTANA.....	49
<b>3 CAMINHOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>56</b>
<b>4 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO.....</b>	<b>59</b>
4.1 PROBLEMÁTICAS E SOLUÇÕES.....	59
4.2 LEIS E NORMAS TÉCNICAS INCIDENTES.....	60
4.3 REFERÊNCIAS PROJETUAIS.....	61
4.4 PROGRAMA DE NECESSIDADES.....	64
<b>4.4.1 Consolidação do Setor 1.....</b>	<b>67</b>
<b>4.4.2 Consolidação do Setor 2.....</b>	<b>68</b>
<b>4.4.3 Consolidação do Setor 3.....</b>	<b>68</b>
4.5 INTERVENÇÃO URBANO PAISAGÍSTICA.....	71
4.6 INTERVENÇÃO ARQUITETÔNICA.....	73
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>77</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>80</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>85</b>

## INTRODUÇÃO

A construção civil e o urbanismo são os segmentos que mais absorvem matérias-primas e recursos naturais no planeta. Além disso, este setor é o terceiro maior responsável pela emissão de gases poluentes para a atmosfera.

O arquiteto é o profissional responsável pela elaboração de projeto dos espaços no meio urbano e possui uma importante obrigação que não se limita somente a identificação e discriminação de materiais classificados como ecologicamente corretos.

O projeto arquitetônico é uma excelente oportunidade de atuar preventivamente diante de possíveis impactos ambientais resultantes das atividades realizadas em um empreendimento determinado. Segundo Cunha (2010), para ser considerado sustentável, um empreendimento deve ser economicamente viável, culturalmente aceito, ecologicamente correto e socialmente justo.

Dentre as principais vantagens da arquitetura sustentável para o ambiente natural e a comunidade local pode elencar a preservação do meio ambiente, o desenvolvimento da consciência ambiental, a economia financeira, a qualidade de vida, o diferencial de negócio, a valorização, uma maior satisfação dos usuários e aumento na produtividade.

Assim, é muito importante ter a sustentabilidade como estratégia central de um empreendimento desde sua fase inicial. Um empreendimento planejado levando-se em conta a sustentabilidade economizará recursos naturais desde o início e terá maior facilidade na implementação de futuras ações socioambientais.

Em novembro de 2010, a população brasileira, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), era composta por 190.732.694 pessoas, caracterizando-se especialmente por ser majoritariamente urbana, característica esta que continua a apresentar um crescimento alarmante, causando grandes problemas ambientais e exigindo dos governantes novos planejamentos urbanísticos para que a sociedade possa viver em harmonia e equilíbrio com o meio ambiente.

Na realidade amazônica, torna-se claro que o crescimento dos déficits sociais e econômicos próprios dos espaços urbanos intensificam as dificuldades para implantação de políticas públicas e, nesse viés, inclui-se Santana-AP, cidade de médio porte com forte vocação portuária e distante cerca de 9 km de Macapá, capital do Estado do Amapá. Cada vez mais busca-se a elaboração de planos diretores que sejam capazes de reparar desigualdades históricas que se materializam em nossas cidades.

O Município de Santana, de acordo com o IBGE (2010), tem população de aproximadamente 112.218 habitantes. Este crescimento populacional desordenado tem causado grandes preocupações para os administradores municipais e agrava a questão ambiental do município. A realidade atual é que a cidade de Santana encontra-se mergulhada em imensas deficiências de infraestrutura, principalmente devido a ausência de planejamento e da eficácia na viabilidade dos projetos voltados para a estruturação do espaço urbano. Segundo Tostes (2011), Santana é hoje a segunda cidade mais importante do Estado do Amapá, com intensa atividade portuária, vivenciando as consequências de um processo de ocupação urbana desordenada, ocasionada pelo expressivo contingente populacional que chegou ao município em busca de emprego, atraídos que foram pela criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana - ALCMS.

A Ilha de Santana é uma área de alto potencial turístico, cultural e detentora de uma beleza natural singular e significativa. Tem sua economia baseada na agricultura e no turismo, mais especificamente na venda de polpas de frutas, elemento chave para seu desenvolvimento econômico. Pela sua localização privilegiada, cercada de paisagens deslumbrantes e com a concentração de uma rica variedade de fauna e flora, foi cenário do filme “Tainá 3 – A Origem” de 2010, dirigido pela cineasta Rosane Svartman.

Figura 1 – Delimitação do Perímetro de Estudo.



Fonte: Autor (Dados extraídos do Google Earth. Google. 2015).

No entanto, não há a devida atenção por parte das autoridades para que a atividade turística evolua de forma homogênea em toda sua extensão, até mesmo porque as características naturais se diferenciam ao longo da Ilha. Daí, surge a importância de estudá-la e analisá-la de maneira mais minuciosa, que resulte na proposição de um projeto que integre a sua parte física com a população que a utiliza, seja para turismo seja para exploração de produtos seja para o desenvolvimento na parte infraestrutural, mas sem esquecer que o projeto a ser apresentado deverá garantir a preservação tanto nas questões ambientais quanto nas questões culturais.

Esta pesquisa tem por objetivo geral propor através de planos e projetos desenvolvidos na região, um desenho arquitetônico, paisagístico e urbanístico com propostas que visem as necessidades locais e que promova a Educação florestal e ambiental.

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

- Identificar o perímetro da área de estudo e caracterizá-la;
- Estudar as correntes teóricas vinculadas à questão da sustentabilidade urbana e rural, considerando os Planos, projetos e criação de empreendimentos no Município de Santana no período compreendido entre 1950 e 2016;
- Propor uma intervenção arquitetônica, paisagística e urbanística na Ilha de Santana.
- Proporcionar áreas de lazer, esporte, recreação, educação, atividades sociais e principalmente melhoria da qualidade de vida da população.
- Disseminar o conhecimento sobre o meio ambiente entre a população, contribuindo para sua preservação e utilização sustentável de seus recursos.

Considerando a importância da concepção e fundamentos aplicados ao planejamento urbano, o capítulo inicial aborda os aspectos fundamentais no processo de urbanização de Santana, e mais especificamente da Ilha de Santana. Assim, neste capítulo são abordados o planejamento urbano sustentável, planejamento da paisagem urbana, correntes do Ecurbanismo e o desenvolvimento urbano na Amazônia e nas cidades de Macapá e Santana.

No segundo capítulo é apresentado o processo de ocupação na Ilha da Santana, evidenciando-se os planos do município com ferramentas para a análise e posterior criação da proposta ecourbanística para o trecho em questão. Os planos são HJ Cole, ICOMI, Planos Diretores do município de Santana, Escola Bosque, fábrica de polpas e expansão da Companhia das docas de Santana.

No terceiro capítulo, será enfatizada a metodologia aplicada neste estudo. O método utilizado para realização deste trabalho foi dedutivo e exploratório. As técnicas aplicadas foram a pesquisa bibliográfica em livros, revistas, sites da internet, arquivos institucionais, com realização de uma apreciação quantitativa e qualitativa dos dados obtidos e a observação direta do pesquisador no local do estudo, com aplicação de questionários (perguntas abertas) e realização de entrevistas com moradores e pessoas que visitavam a Ilha.

No quarto capítulo, apresenta-se a proposta urbanística e arquitetônica para o trecho em destaque, com apresentação de plantas e esboços do complexo, análise do potencial da área de estudo e memorial descritivo do projeto.

Nas considerações finais, encontram-se elencados os principais conhecimentos adquiridos na pesquisa, ressaltando a relevância do estudo para a Ilha de Santana, extremamente rica em diversidades naturais e culturais, mas profundamente carente de infraestrutura e de desenho urbano.

O projeto apresentado destaca a importância econômica e turística da área portuária da Ilha, tendo em vista seu potencial turístico, econômico, social e cultural para os habitantes do segundo maior município do Amapá, suas peculiaridades características no decorrer de sua extensão que a transformam em um local pouco atrativo atualmente, por questões de acessibilidade. Espera-se que este trabalho seja útil para futuras pesquisas de profissionais comprometidos com a melhoria da qualidade de vida da população santanense que há vários anos aguarda providências para que sua significativa área portuária, uma das poucas banhadas pelo Rio Amazonas seja valorizada, mediante a importância que tem para o Brasil.

# 1. CONCEPÇÃO E FUNDAMENTOS APLICADOS DO PLANEJAMENTO URBANO

## 1.1 PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL

Em 1995, na cidade do Rio de Janeiro, aconteceu a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), que ficou conhecida como “Cúpula da Terra”. Esta conferência, dentre outras questões ambientais, tratou da Educação Ambiental e destacou a necessidade de haver o desenvolvimento sustentável para a preservação do meio ambiente. Este evento foi chamado no país de “Conferência Eco 92” ou mais popularmente de “Rio-92”. Moura e Moreira (2002, p. 11) destacam que:

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

Foi a partir da Rio 92 que a expressão “desenvolvimento sustentável” passou a ser utilizada para admitir a utilização dos recursos naturais sem comprometer as gerações futuras. Ainda segundo o mesmo autor, durante a Rio 92 também foram aprovados uma série de documentos importantes, dentre os quais a Agenda 21, um plano de ação mundial para orientar a transformação desenvolvimentista.

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

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

Tal consideração também é defendida por Amado (2009), que define desenvolvimento sustentável como o desenvolvimento que vai ao encontro das necessidades das gerações presentes sem comprometer a capacidade de desenvolvimento próprio das gerações futuras.

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

As pesquisas de Garden (1989 apud AMADO, 2009, p. 37) focam alguns aspectos importantes no meio ambiente da sociedade ao mencionar que o desenvolvimento sustentável, “[...] deve reconhecer os fatores sociais e ecológicos, assim como os fatores econômicos, da base de recursos vivos e não vivos e das vantagens e desvantagens de ações alternativas tanto a longo como em curto prazo”.

De acordo com os ensinamentos de Lelé (1991 apud AMADO, 2009, p. 40), o desenvolvimento sustentável necessita ser compreendido, “como uma forma de mudança social que acrescenta aos tradicionais objetivos de desenvolvimento, o objetivo da obtenção da sustentabilidade ecológica”.

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

Shorten esclarece que:

Os princípios do desenvolvimento sustentável devem ser apoiados num processo de integração holística de análises e ações tendo como visão a integração do ambiente com base nos seguintes aspectos:  
FUTURO – consequências a longo termo para as gerações futuras;  
AMBIENTE – totalidade dos custos ambientais;  
IGUALDADE – distribuição das consequências das ações pela presente e futuras gerações;  
PARTICIPAÇÃO – máximo envolvimento da participação individual e dos diferentes interesses no processo de tomada de decisão e implementação.  
(SHORTEN apud AMADO, 2009, p. 42).

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

As contribuições mais recentes sobre a componente ambiental e desenvolvimento sustentável apontam majoritariamente, segundo Fidelis (2008), para a definição de duas grandes classes de áreas de intervenção, as zonas de proteção, normalmente relacionadas com as áreas ambientalmente sensíveis, e o restante do território.

Os estudos de Sachs (2000) evidenciam que o conceito de sustentabilidade envolve aspectos que devem ser observados como: a questão social, econômica, ecológica, cultural, espacial, política e ambiental. Assim, a melhoria de qualidade de vida da população e a preservação do meio ambiente começam a fazer parte dos documentos oficiais. Os registros constataam as diversas ações ecologicamente predatórias na utilização dos recursos naturais, socialmente perverso, gerando pobreza e extrema desigualdade social, politicamente injusto com concentração e abuso de poder, culturalmente alienado em relação aos seus próprios valores e eticamente censurável no respeito aos direitos humanos e aos das demais espécies.

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

## 1.2 O PLANEJAMENTO DA PAISAGEM URBANA E RURAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Para que as etapas de um planejamento sejam compreendidas, é preciso atentar para alguns conceitos que subsidiarão este trabalho como a definição de Planejamento Urbano, Plano Urbanístico Diretor e Mapa do Zoneamento.

Segundo Silva (1995, p. 77), o planejamento urbanístico, “[...] em geral, é um processo técnico, instrumentado para transformar a realidade existente no sentido de objetivos previamente estabelecidos”. Também conceitua o Plano Diretor, colocando que este “é um plano urbanístico geral, entre os instrumentos fundamentais do processo de planejamento local”.

O Mapa do Zoneamento é a representação cartográfica do Plano Diretor, ou seja, o processo de planejamento é o exercício de pensar a realidade urbana tendo em vista uma determinada intenção. O Plano Urbanístico Diretor é o produto desse exercício e o Mapa do Zoneamento a representação cartográfica desse produto (SILVA, 1995, p. 82).

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

Assim, para um melhor entendimento acerca do processo de urbanização e a geração de seus impactos sociais, é preciso olhar para a sua caminhada histórica e conceitual no Brasil.

### 1.3 A URBANIZAÇÃO NO BRASIL: CONCEITO, HISTÓRIA E CARACTERÍSTICAS

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

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

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

O rápido crescimento populacional desencadeou uma grande procura por espaço, os ricos foram se afastando da região central e surgiram abandonando os bairros de luxo e os bairros pobres. Nas palavras de Sposito (1994), a cidade hoje é o lugar onde se reúnem as melhores condições para o desenvolvimento capitalista, e o campo está concentrado as plantações, criação de gado e as indústrias com as monoculturas. E

conclui que, com o surgimento das cidades veio a urbanização, os problemas urbanos, a indústria, o capitalismo e o sistema no qual vivemos atualmente.

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

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

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

Para Reis (2005) um exemplo desse processo de modernização e urbanização foi o Rio de Janeiro, onde as políticas de saneamento iniciadas no governo de Rodrigues Alves, em 1902, utilizaram métodos de saneamento jamais vistos nos governos anteriores. O processo de remodelação urbana era acompanhado de uma campanha de saúde pública e saneamento urbano, tentando equiparar as regiões centrais os grandes projetos higienistas de Paris e Londres. A periferia teve suas ruas revolvidas, sendo que um sem-número de habitações foi demolido e uma grande quantidade de famílias foi despejada. Nesses centros foram construídos bulevares, largas avenidas arborizadas, parques, praças e outros equipamentos urbanos que valorizaram essas regiões.

Conforme o mesmo autor, tais espaços tornaram-se proibidos aos pobres que antes neles residiam ou atuavam. As periferias (e/ou os morros, no caso do Rio de Janeiro) acabaram sendo seu destino. Com isso, as favelas começaram a existir, sendo

nomeados pelo governo como: “núcleos de habitação popular”, que caracterizam o confinamento desse segmento social em espaços específicos.

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

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

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

De acordo com Spósito (1994) as cidades no mundo capitalista tornaram-se centros da vida social e política da Europa, enquanto um espaço de sustentação da nova ordem social, política e econômica, exercendo papel preponderante na gestão do processo social. O que pode levar problemas e crise para planos e projetos realizados, assim como parte das construções municipais e estaduais da Ilha de Santana.

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

Nesta mesma época houve no Brasil uma grande expansão da economia brasileira ocasionado pelo Plano de Metas proposto pelo Presidente Juscelino Kubitschek que tinha como base uma política de aceleração do desenvolvimento econômico do país. No período entre a década de 50 e 60 houve um avanço significativo no processo de urbanização no restante do país, principalmente nas regiões Norte e Nordeste, com o surgimento de várias aglomerações urbanas, impulsionado principalmente pelo o êxodo rural que conforme Martines (1990) teve papel decisivo nesse processo, representando aproximadamente 57% do crescimento urbano entre 1960 e 1980.

Mumford (1982) destaca que na Amazônia, o processo de urbanização populacional gerou consequências sérias como: a degradação ambiental, violência, pobreza, falta de serviços sociais públicos no campo da saúde, educação, energia, entre outros. Além disso, seus estudos demográficos mostram que nas cidades tradicionais a taxa de mortalidade era altíssima, devido às condições de insalubridade e a grande concentração de pessoas pobres em um espaço pequeno.

Dessa forma, pode-se afirmar que a industrialização foi um fator determinante para a urbanização das cidades. Com ênfase no aspecto econômico, difundiu-se o conceito de urbanização vinculando o crescimento das cidades a causas econômicas e sociais.

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

Para Berman (1988) o conceito de modernidade considera aspectos de um corpo social de acordo com valores culturais previamente consagrados pela sociedade urbana, industrial e burguesa, enquanto que a modernização assumiria um caráter de dominação cultural a partir da imposição dos padrões culturais europeus aos povos ditos não civilizados. Em outras palavras, modernização assume um caráter de ocidentalização e a relação da sociedade com as cidades parece cada vez mais se pautar por uma curiosa lógica de aceleração e segmentação, sendo o modernismo a expressão deste sentimento.

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

### **1.3.1 Os Princípios do Ecourbanismo**

Como não há consenso sobre o fato do ecourbanismo ser um sistema doutrinário ou comportar verdadeiras teorias e modelos urbanísticos, propomos aqui um mapeamento provisório de algumas das principais ideias elaboradas nas últimas décadas do século passado e que podem ser úteis para uma posterior preparação de sínteses mais completas.

Nesta perspectiva, podemos afirmar que o ecourbanismo se apoia em pesquisas e experimentações realizadas por teóricos e profissionais de diferentes campos do conhecimento, articulando um diálogo entre as ciências naturais e sociais com as artes e humanidades. Estas duas linhas têm conduzido à percepção de que o universo conceitual do ecourbanismo se desdobra em duas vertentes: a do planejamento urbano, que investiga os padrões de urbanização em sinergia com os processos naturais; e a do desenho, que possibilita a elaboração de projetos mais adaptados ao lugar. Esses dois argumentos são utilizados como critério de classificação teórica: a forma urbana compacta e o desenho urbano sustentável.

Para Little (1990 apud APCV, 2015, p. 3), a definição de Corredor Verde é uma das mais importantes ideias inseridas num movimento internacional que nasceu para eliminar os efeitos espaciais negativos de uma industrialização mal conduzida, acompanhada por um crescimento urbano incompatível com a salvaguarda da qualidade ambiental. Os Corredores Verdes são entendidos como espaços livres lineares ao longo de corredores naturais, como frentes ribeirinhas, os cursos de água, os festos, os canais, os caminhos cênicos, e também, muitas linhas de caminho de ferro hoje

convertidas em usos de recreio, que ligam entre si centros de interesse, povoações, parques, reservas naturais, patrimônio cultural e áreas habitacionais.

Segundo a Associação Portuguesa de Corredores Verdes – APCV (2015, p. 10):

[...] um corredor verde pode ter várias funções sendo a função ecológica muito importante para a biodiversidade do local, e a função social importante por:

- ser capaz de fornecer espaços para recreio e lazer;
- permitir a criação de vias de circulação alternativas aos meios motorizados, como a bicicleta, pés, patins, etc.;
- contribuir para a preservação e valorização do patrimônio histórico e cultural;
- contribuir para uma melhor vivência da cidade;
- permitir a manutenção e valorização da qualidade estética da paisagem.

Para Levy (2006 apud FARIAS FILHO, 2015, p. 15), que considera ainda válida a clássica tipologia proposta por Françoise Choay em sua obra *“L’urbanisme. Utopies et réalité. Une anthologie”* de 1965, o neo urbanismo é uma doutrina urbanística emergente e seus discursos são um prolongamento da filosofia do “antiurbano”, que supervaloriza a natureza e questiona a extensão desumana das grandes metrópoles.

Para outros pesquisadores, entretanto, as iniciativas de ecologia urbana decorrem diretamente do vazio doutrinal do urbanismo contemporâneo e da ausência de modelos urbanos coerentes que pensem a relação entre cidade e sociedade pós-industrial, fato que levaria a posições ecléticas e à dispersão das ideias. Carriou e Ratouis citados por José Almir Farias Filho (2015, p. 54) admitem que “[...] essas correntes não se filiam a nenhum dos modelos históricos, uma vez que suas características determinantes (como o recurso à economia ou à governança) diferem do escopo tradicional das doutrinas e também do papel dos modelos em urbanismo.

Para Rovo e Oliveira (2004), as ideias de organização embutida no conceito de Ecologia do biólogo e filósofo alemão Ernst Haeckel, de que existem forças que atuam dentro de zonas ambientais, equilibrando-as e ordenando-as em formações típicas, referenda as teorias liberais da época e vai influenciar enormemente outras áreas de conhecimento. A Sociologia Urbana, por exemplo, no início do século XX, vai estudar a cidade sob o ponto de vista da Ecologia Humana e interpreta a forma urbana e sua organização como reflexo direto dos esforços de adaptação e busca do equilíbrio natural empreendido pelos homens.

Vale dizer que essa vinculação mecânica da disposição espacial a um processo social natural de adaptação ao meio, naturalizava a ordem urbana, descolando-a dos mecanismos econômicos e políticos que a produziam e, portanto, distanciando o homem da possibilidade de transformação da realidade social.

Neste contexto, de Teorias da Reforma Urbana Compacta, surge a síntese das concepções de maior repercussão para a temática como o crescimento inteligente, a ecocidade e a cidade de baixo carbono, que serão destacadas a seguir.

Robert Doyle Bullard destaca que:

A noção de *Smart Growth* (crescimento inteligente), que aparece nos anos 1990, se reveste como uma teoria urbanística que avalia os prejuízos da expansão/dispersão urbana, e por isso procura direcionar o crescimento de forma intencional e abrangente através de uma perspectiva de planejamento do uso do solo e dos transportes urbanos. O crescimento inteligente privilegia as questões de sustentabilidade regional de longo alcance em detrimento das intervenções de curto prazo. Dentre seus objetivos destacam-se: favorecer o sentido de comunidade e de lugar; ampliar as alternativas de transporte, de trabalho e habitação; distribuir equitativamente os custos e benefícios do desenvolvimento; preservar e valorizar os recursos naturais e culturais; e promover a saúde pública. (BULLARD apud FARIAS FILHO, 2015, p. 63)

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

Nesta perspectiva, para Richard Register citado por José Almir Farias Filho (2015, p. 68) “[...] a ideia fundamental é a reurbanização de cidades em equilíbrio com a natureza, observando-se a interação dos condicionantes ambientais em áreas urbanas consolidadas ou em processo de urbanização. Presta-se especial atenção aos efeitos dos padrões de desenvolvimento urbano sobre as condições ecológicas e propõe-se que o projeto da cidade deva ser capaz de evoluir conforme as necessidades de mudança da população. Isto é muito importante quando se leva em consideração projetos de infraestrutura”.

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

Para Ryser e Franchini, (2009 apud FARIAS FILHO, 2015, p.71) “[...] a cidade de baixo carbono, uma noção que surge por volta do ano 2000 mas ainda em construção, enfatiza principalmente a importância dos centros urbanos como grandes produtores de dióxido de carbono ou gases de efeito estufa (GEE), destacando o papel da energia verde e a importância da mudança de estilos de vida e de padrões de consumo”.

Em abril de 2009, realizou-se na Escola de Pós-Graduação em Design (GSD – Graduate School of Design) da Universidade de Harvard, em Cambridge, uma conferência para debater o que é, quais os rumos, e o que pode representar Urbanismo Ecológico no futuro. Nesta conferência, Herzog (2012) destaca que Bill Dunster, alto executivo da ZEDfactory, organização sediada em Londres apresentou os projetos que vem desenvolvendo para residências, complexos e bairros com emissão zero de carbono. Os trabalhos apresentados, arrojados e inovadores, empolgaram pela criatividade e técnica, propondo soluções para áreas específicas, com a adaptação de tipologias vernaculares que consumiam bastante energia para transformá-las em edificações verdes.

Dunster (Herzog, 2012) propôs também, que uma nova estética seja adotada em sintonia com os processos naturais de ventos, insolação e águas, com a introdução de áreas produtivas (agriculturáveis) entre as áreas construídas e o sistema viário. Além de enfatizar o lado econômico como o grande motivador para repensar a indústria da construção. Apresentou com humor o bar ZED, e defendeu que para ser ecológico não precisa ser sério. Salientou que é preciso buscar soluções específicas para cada caso, não existem modelos replicáveis para qualquer sítio.

Ainda segundo Bill Dunster citado por Cecília Polacow Herzog (2012, p. 1) “[...] para que o Ecourbanismo contribua com resultados, é necessário que a existência de esforços para produzir regras ao mesmo tempo incentivadoras e limitantes. Isto requer competências técnicas e profissionais muito mais elaboradas. São necessárias não só novas capacidades para definir projetos de maneira mais essencial e estratégica, mas também conhecimento e ferramentas para integrar as lógicas dos atores, avaliar suas

propostas, julgar sua adequação em relação aos objetivos e sua eficiência para a coletividade, identificando e avaliando seus possíveis efeitos. Desta forma, projetar uma cidade ideal é uma utopia, que não limita a criatividade, pois mobilizam inteligências variadas e múltiplas lógicas, particularmente aquelas dos atores que realizam operações urbanas”.

Herzog (2009) também destaca que o pesquisador Walter Hood apresentou a metodologia de pesquisa que utiliza os traçados dos cursos naturais das águas anteriores à ocupação e os utiliza como base para novos projetos. Hood acredita que todas as cidades atuais são muito parecidas, que são estruturadas pelas vias e autoestradas. Não se vê rios. Enfatizou que é preciso reconectar as pessoas com sua paisagem. Assim, os limites permanentes e não circunstanciais da economia de recursos não renováveis, de preservação de patrimônios naturais e culturais, e de luta contra o efeito estufa, criam igualmente exterioridades que modificam os cálculos econômicos e as escolhas urbanas, que atuarão progressivamente sobre formas urbanas favorecendo uma reavaliação de uso, uma reutilização mais intensiva de zonas já urbanizadas e um controle mais efetivo do consumo do espaço e deslocamento da população.

Para Neumann (2005 FARIAS FILHO, 2015, p.74), “[...] o Eco urbanismo sugere a criação de mecanismos de controle social sobre a administração pública, no sentido de contribuir para minimizar ou solucionar os problemas e comprometer a sociedade de forma ampla e irrestrita, e ser capaz de escutar a comunidade como um todo, priorizando o atendimento das necessidades locais e regionais, conhecimento da estrutura normativa que rege a política urbana e ambiental para poder saber aplicar os instrumentos existentes”.

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

De acordo com Spirn citado por José Almir Farias Filho (2015, p. 76) “[...] o novo urbanismo, resumidamente, possui vários autores na atualidade, ao menos no mundo ocidental, de acordo com o seguinte quadro”:

Quadro 1 – Síntese de estudos interdisciplinares que contribuíram para o Ecurbanismo.

CAMPO	AUTOR (ANO)
Clima Urbano	Oke (1974); Chandler (1976); Gandemer & Guyot (1976); Landsberg (1981).
Geologia Urbana	Legget (1973); Leveson (1980).
Hidrologia Urbana	Dunne & Leopold (1978); Tourbier & Westmacott (1981).
Ecologia Urbana	Thomas (1956); Dansereau (1970); Detwyler & Marcus (1972); Laurie (1979); Register (2006).
Ecologia da Paisagem	Forman & Godron (1986); Pickett et al. (1997); Forman (2008).
História Ambiental das Cidades	Cronon (1991); Gandy (2002); Klinge (2007)
Design Ecológico	Hough (1995); Vander Ryn & Cowan (1996); Thompson & Steiner (1997); Canto (1997); Johnson & Hill (2002); Berger & Brown (2009); Saunders (2012).
Arte Ambiental	Beardsley (1984); Nassauer (1997); Brown (1998); Bargmann (2011).
Planejamento da Paisagem	Steiner (2002), Leitão & Ahern (2002), Saunders (2012).
Design do Planejamento Sustentável	Calthorpe & Van der Ryn (1986); Lyle (1994); Hester (2006); Benson & Roe (2007)d
Arquitetura Verde	Vinhos (2000); Fromonot (2003).
Infraestrutura Verde	Spirn (1991); Wenk (2002); Benedict & McMahon (2006); Ahern (2007).
Ecologia Industrial	Graedel & Allenby (2003).
Urbanismo e Paisagem	Mohstafavi (2003); Waldheim (2006); Almy (2007).
Trabalhos de Revisão científica	Clima Urbano – Arnfield (2003). Ecologia Urbana – Pickett et al. (2010). Ecologia da Paisagem – Forman & Gordon (1986); Forman (2008). Design Ecológico da Paisagem – Sonfist (1983); Beardley (1984); Cronon (1991); Gandy (2002); Klinge (2007).

Fonte: Elaborado pelo autor com dados extraídos de Spirn (2012 apud FARIAS FILHO, 2015, p. 76).

Deste modo, segundo o Quadro 1, mostra a quantidade de pesquisa relevante envolvendo o tema Ecurbanismo de modo Internacional, e se qualifica mediante uma política urbanística multifacetada em diferentes aspectos gerando resultados onde possa haver discussões, controvérsias, alcance de conhecimentos no decorrer do projeto, intervenções externas, flexibilidade na negociação e no desenvolvimento de soluções, valorização da cultura e a qualidade ambiental e do lugar.

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

### **1.3.2 O Planejamento Territorial**

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

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

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

Segundo Winters (1994 apud AMADO, 2009, p. 81) “[...] o planejamento territorial sempre integrou princípios de sustentabilidade através da definição de objetivos, de programas de longo prazo, e a inter-relação entre dimensões sociais, econômicas e de proteção ambiental”.

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

Michael Redclift esclarece que “o planejamento territorial se limita a procurar melhores localizações para as atividades admitindo mais crescimento, situação que dificilmente é suportada por consenso social, quando comparado com os objetivos de equidade ambiental, social e econômica. (REDCLIFT apud AMADO, 2009, p. 43).

Um importante pensamento para Thomas Marshall citado por Miguel Pires Amado (2009, p. 40) destaca que “[...] o principal papel do planejamento territorial com vista ao desenvolvimento sustentável assenta na ação de evitar ou reduzir impactos negativos, e em ter um papel proativo através de respostas adotáveis à alteração ambiental. Pode-se aditar a este quadro de diferentes contributos ao processo de planejamento face ao desenvolvimento sustentável, a crescente politização da sociedade e o conseqüente envolvimento da população no processo de formação social irão contribuir para a criação de um novo tipo de política redistributiva dos custos e benefícios, associados a uma adequada implementação do desenvolvimento sustentável [...]”.

Por outro lado, Blowers (1993 apud AMADO, 2009, p. 40) destaca que o desenvolvimento sustentável “[...] nunca será operacionalizado se não existir uma articulação entre ambiente e desenvolvimento, proporcionado pela integração no planejamento tradicional das preocupações sociais e ambientais”.

O planejamento como veículo preponderante das ações de transformação do uso do solo e de promoção da qualidade de vida das populações deve, segundo Jacobs (1991 apud AMADO, 2009, p. 41) “[...] integrar medidas de sustentabilidade de intensidades diferenciadas de acordo com os objetivos”.

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

Ao focar a metodologia do planejamento urbano, Ana Fani Alessandri Carlos (2008) evidencia que são os diversos modos de apropriação do espaço que vão pressupor as diferenciações de uso do solo e a competição que será criada pelos usos, e no interior

do mesmo uso. Como os interesses e as necessidades dos indivíduos são contraditórios, a ocupação do espaço não se fará sem contradições, e, portanto sem luta.

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

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

Complementado esta colocação, Tostes (2006) evidencia em seus estudos que o planejamento é um importante instrumento de organização para uma sociedade, mas ao longo das últimas décadas, tem sido notório que o processo de gestão assumiu outra face, principalmente, em virtude das pressões sociais e os interesses políticos.

#### 1.4 PLANEJAMENTO URBANO E O REGIONALISMO NA AMAZÔNIA

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

De acordo com os escritos de Amado e Ferreira (1998), a Amazônia, durante muito tempo foi vista como uma região de grandes vazios territoriais e demográficos, além de ser associada ao sertão nordestino. Esta era a representação da Amazônia para o resto do Brasil nos primeiros anos após a década de 1930, e que norteará a proposta política varguista para a região.

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

Moura e Moreira (2002), acrescentam que o processo de urbanização ocorreu de forma acelerada e desordenada ocasionando então a degradação de áreas ambientais, principalmente com a ocupação de áreas de risco ou de preservação obrigatória, na ausência ou degradação de infraestruturas mínimas (saneamento, educação, saúde, segurança, transportes e outros) e na pressão sobre as finanças públicas, já precárias, traduzindo-se em insustentabilidade urbana.

Nas pesquisas de Dasmann citado por José Alberto Tostes (2006, p. 23) “[...] o processo de urbanização pode ocasionar a estabilidade de sistemas naturais, enquanto que os sistemas urbanos aparentemente têm tendências opostas, convertendo-os em frágeis e passíveis de ruptura. Parte dessa fragilidade é dada pelo não reconhecimento das comunidades urbanas como verdadeiros ecossistemas, deixando o planejamento e a viabilização da cidade carentes da visão sistêmica. As cidades no século XXI tendem a crescer e a ocupar o mesmo nicho comum global dentro da biosfera, de modo a utilizar os mesmos recursos, provocando uma intensa competição que origina pressões ambientais de dimensões cada vez mais fortes, comprometendo a qualidade de vida de seus moradores.

Tostes (2006, p. 25) afirma que:

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

Segundo Junior e Tavares (2008), as cidades sempre tiveram importância no ordenamento territorial da região amazônica. Os primeiros núcleos urbanos surgiram ao longo dos rios, vez que essas vias desempenhavam papel estratégico no processo de

circulação de mercadorias, de pessoas e de ideias, inicialmente devido à exploração das “drogas do sertão”, e posteriormente, devido a outros fatores tais como a agricultura comercial e a exploração da borracha. Cada uma dessas expressões econômicas fez surgir cidades ao longo dos rios.

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

Nesta perspectiva, as pesquisas de Lamas (2007) evidenciam que a disciplina do urbanismo tem como objetivo dominar o território e os seus mecanismos de transformação: construir, adaptar ou conservar um espaço. Todavia, entre a ambição do arquiteto e a possibilidade real de controle da cidade, vai uma grande distância, regida pelo jogo de forças econômicas, sociais, administrativas e outras que interferem na cidade.

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

Para o Projeto Orla (BRASIL, 2002, p. 9) os espaços litorâneos aparecem, na atualidade, dotados de uma importância estratégica ímpar. Envolvem aspectos econômicos, ecológicos e socioculturais que podem ser sintetizados em tópicos. Segundo este projeto governamental, o patrimônio natural contido na zona costeira do Brasil pode ser qualificado como de grande valor ambiental, apresentando recursos altamente valiosos, tanto do ponto de vista ecológico quanto socioeconômico. Vale salientar que tal patrimônio encontra-se sob o risco de degradação iminente, diretamente proporcional à

pressão da ocupação antrópica desordenada.

Para garantir a sustentação e a vitalidade destas três funções (econômica, ecológica e sociocultural) no espaço litorâneo, de forma simultânea, tornam-se necessárias ações de planejamento e gestão para a integração das mesmas, de modo a reduzir conflitos e eliminar antagonismos. (BRASIL, 2002, p. 11)

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

O Projeto Orla (BRASIL, 2002) assevera que há exemplos de efeitos do processo irregular de ocupação como o aumento do risco de degradação do ambiente; pressão de ocupação desordenada e falta de infraestrutura; deficiência no saneamento: quadro crítico, lançamento de esgoto sem tratamento nas águas costeiras: 47,1 milhões m<sup>3</sup>/dia; dois terços das praias brasileiras diminuem em tamanho e largura, resultados de construções irregulares na orla e no mar; descaracterização de modos de vida tradicionais; redução dos recursos exploráveis.

Como focaliza o Projeto Orla, inúmeros problemas podem correr no processo de ocupação e urbanização na orla brasileira. Isto somente atesta, segundo Reis (1993), que na Amazônia, onde a orla fluvial é uma realidade em muitos locais, o processo de urbanização não obedece a qualquer consideração ambiental e se faz, muitas vezes, sem ser planejado. Além disso, as áreas urbanizadas carecem de serviços para atendimento à população, a moradia está desprovida de qualquer sistema de infraestrutura, de saneamento e de equipamento urbano.

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

políticas públicas.

Welter e Pires (2010, p. 1) esclarecem que:

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

Portanto, é possível crer que para haver um desenvolvimento sustentável na Amazônia é necessário o apoio das organizações políticas nacionais e internacionais no intuito de assegurar que, governo e sociedade juntos possam tomar providências de sustentabilidade ambiental.

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

Outro desafio associável é destacado por Fernandes (2007) ao afirmar que uma política para a sustentabilidade urbana, encontra-se atrelada ao princípio da reutilização, ou seja, à necessidade de encontrar os mecanismos, os agentes e as ações capazes de dinamizar a continuidade da cidade, sem sobressaltos, sem alterações drásticas, mas antes por processos lentos e cuidadosos associados à capacidade de encontrar no dia-a-dia uma vocação para os diversos elementos e espaços que a compõem, mantendo-os, cuidando-os, transportando-se o que se entenda por essencial da sua forma, da sua imagem, da sua vocação, do seu caráter, da sua diversidade interna e da sua unidade.

## 2. EVOLUÇÃO HISTÓRICA E DESENVOLVIMENTO DE SANTANA

### 2.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Segundo Tostes (2011) ocorreram várias tentativas de planejamento urbano em décadas anteriores. O Amapá experimentou planos e projetos que foram solicitados por distintos governos do Território Federal do Amapá, dentre os quais podemos destacar: o Plano Grumbilf (1960), o Plano de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro (1973), além do Projeto ICOMI (1950) e Projeto Orla de Macapá-Santana (2002).

Os planos tinham ampla visão em relação ao desenvolvimento urbano de áreas estratégicas para Macapá e Santana, o que, entretanto, não era delineado como algo prioritário. Nos últimos anos, optou por trocar o planejamento por uma espécie de arranjo ou fazejamento<sup>1</sup> com consequências danosas para o desenvolvimento urbano.

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

Ainda de acordo com os ensinamentos de Tostes (2006), pensar o espaço urbano como exclusivamente resultado de um Plano Diretor pode ser um equívoco. O plano abre um leque de opções e possibilidades de construir o espaço, porém nem tudo que está determinado por ele vem ser refletido neste espaço. Esta produção e construção espacial são um mosaico de interesses, cuja expressão física se faz através das obras arquitetônicas, infraestruturas concebidas e desenhos sustentáveis, que se formam para estruturar mais orgânicas para a vida humana.

---

1

Termos largamente utilizados pelo Professor José Alberto Tostes, em suas aulas de Urbanismo na Universidade Federal do Amapá.

## 2.2 A ILHA DE SANTANA COMO NÚCLEO INICIAL DO MUNICÍPIO

A partir das pesquisas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE, 2010), Santana teve início de um agrupamento populacional existente na Ilha de Santana, localizada à margem esquerda do Rio Amazonas, em 1753. Ou seja, possui quase 265 anos de história. Os primeiros habitantes eram moradores portugueses e mestiços vindos do Pará, além de índios Tucujus, comandados pelo desbravador português Francisco Portilho de Melo, que evadiu-se para esta região fugindo das autoridades fiscais paraenses em razão do comércio clandestino de escravos e metais. De sua aliança com Mendonça Furtado, obteve o título de Capitão do então povoado de Santana, tendo, em contrapartida, que disponibilizar uma listagem com aproximadamente 500 silvícolas tucujus que se encontravam sob sua tutela.

Por ordem de Mendonça Furtado foi instalado e fundado o povoado de Santana, em homenagem a Santa Ana de quem os europeus e seus descendentes eram devotos. Dadas as condições geográficas adequadas ao escoamento via fluvial, é escolhido o Canal Norte do Rio Amazonas que propiciava, pela sua profundidade, fácil navegabilidade aos navios de grande calado. A instalação um cais flutuante em frente a Ilha de Santana, gerou muitos empregos e atraiu a população, servindo incentivo para o comércio e a indústria de pequeno porte e, especialmente, criando condições para a ampliação da área urbana do povoado.

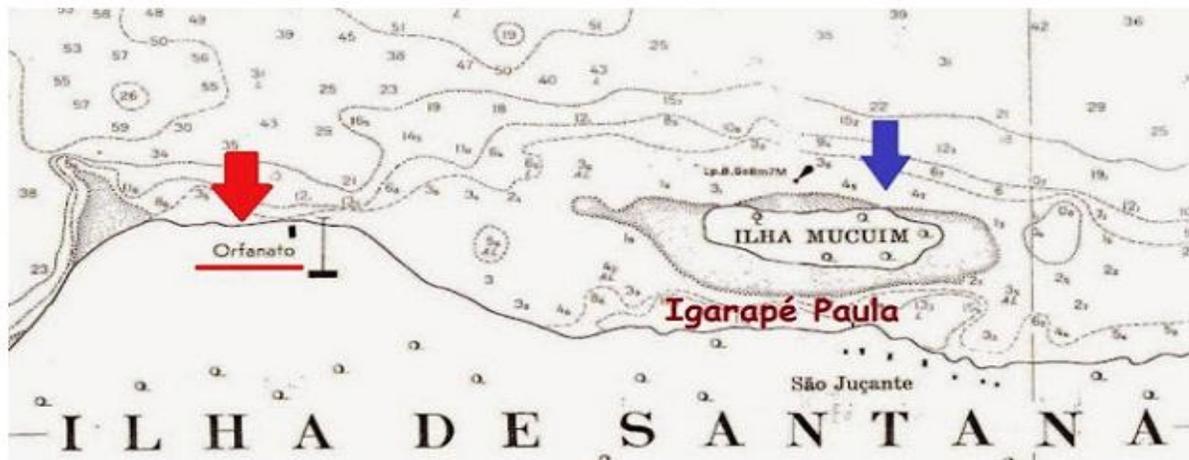
O povoamento de Santana iniciou-se com a ocupação na Ilha de Santana, que encontra-se entre Macapá-Mazagão que são destacadas nas análises de Malcher (1998), um importante trabalho de cunho epistemológico, que propõe através de uma reconstituição histórica de grande qualidade interpretativa, verificar a reinterpretação da refundação pombalina da Amazônia como também as questões mais maduras da colonização portuguesa: o urbanismo. Um dos grandes méritos do trabalho da professora Renata Klautau Malcher está na pesquisa documental e iconográfica usada para formar o enredo da construção histórica de sua obra. O Amapá está contemplado nesta análise com a particularidade das reflexões sobre Macapá e Mazagão e além de envolver de forma espacial e social as ilhas e localidades próximas as duas cidades estudadas.

Segundo o artigo publicado no blog sobre história de Santana, do autor

Jordanio (2012), uma das primeiras edificações da Ilha de Santana foi o Orfanato São José, construído em 1949. Foi idealizado pelo padre italiano Simão Corridori para abrigar filhos de famílias carentes que residiam na região.

O projeto de implantação desse orfanato nasceu de algumas visitas feitas pelo Padre Corridori por localidades e vilarejos ribeirinhos situados na região amazônica, quando o religioso concluiu pela necessidade de uma melhor infraestrutura com relação ao setor educacional do povo rural, ou seja, a construção de grupos escolares como forma de ampliar as oportunidades de ensino na região.

Figura 2 – Localização da primeira Instituição Pública na remota Ilha de Santana.



Fonte: <http://casteloroget.blogspot.com.br/2012/10/ilha-de-santana-parte-3-comunidade-de.html>.

Posteriormente a Ilha ganharia passa a ter papel secundário, por conta dos grandes empreendimentos que seriam implantados na região.

### 2.3 PROJETOS E PLANOS DESENVOLVIDOS EM SANTANA

Após a criação do Território Federal do Amapá, em setembro de 1943, houve maior concentração populacional no município na capital e em Santana, por moradores atraídos pelas melhores condições de vida que pareciam decorrer da presença do Governo Federal na área e dos grandes projetos de Mineração.

Segundo o Plano da Fundação João Pinheiro de 1973 citado por Isackson (2010, p. 13):

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

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

Segundo Tostes (2006), a expansão populacional ocorrida até 1945, embora pequena, obedeceu ao sentido da malha ortogonal inicial conforme previsto no Plano Diretor original. O município de Santana, constitui uma cidade com malha ortogonal de ruas paralelas ao Rio Amazonas e avenidas perpendiculares ao Rio.

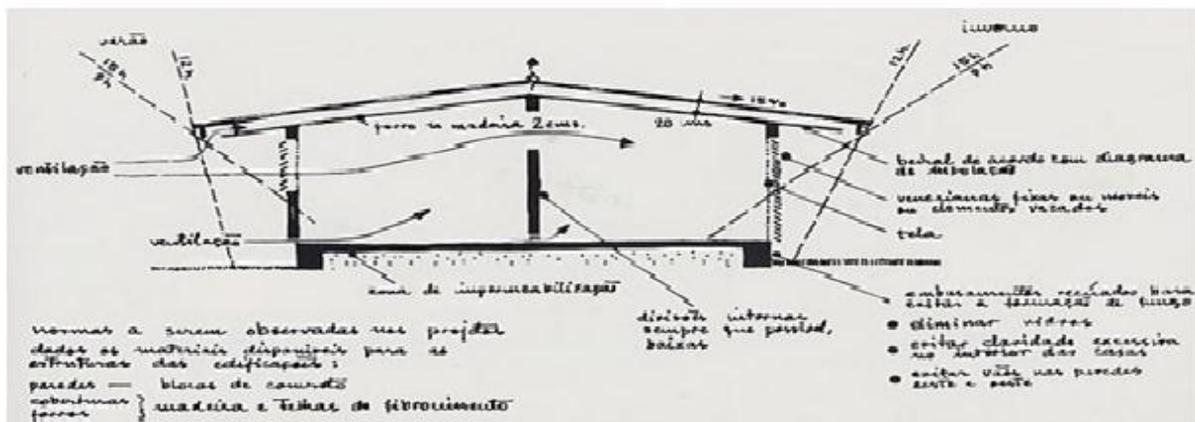
Em geral, os Planos Diretores no Amapá surgiram da necessidade de ordenar o crescimento urbano. Nesse sentido, tais documentos visavam melhorar a qualidade de vida da população através de políticas voltadas para a infraestrutura urbana, habitação, educação, saúde e lazer, sem falar nas questões ambientais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

A exploração de mineral influenciou a evolução e a criação do Território do Amapá em 1943. Foi contratada a empresa Indústria e Comércio de Minério, no ano de 1959, para fazer um estudo e a proposição de um plano de exploração mineral para a região. E sua estrutura foi aplicada em 2 (dois) núcleos de implantação: em Santana e em Serra do Navio.

O plano urbanístico proposto pela empresa ICOMI começou a ser executado no início do ano de 1962, sob a superintendência do Arquiteto Oswaldo Bratke. Mediante as pesquisas, o plano visava o fornecimento das diretrizes técnicas para intervenções da administração nas cidades de Santana e de Serra do Navio.

Em seus relatórios, Bratke recomendava, para melhorar o convívio amistoso e duradouro nas vilas, uma série de construções locais destinadas a integração social e para a prática de atividades esportivas, como forma de reduzir os momentos de ócio, evitando-se assim uma apatia nociva à vida em sociedade.

Figura 3 – Croqui de corte esquemático de Oswaldo Bratke para as Cidades Jardins da Mineradora ICOMI



Fonte: Acervo de Oswaldo Bratke, [www.greenclub.com](http://www.greenclub.com)

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

Porém, as expectativas da Grumbilf não foram alcançadas (TOSTES, 2006, p. 67). A população cresceu além do previsto e se concentrou na área portuária, Ilha de Santana, Vila Amazonas e seus arredores. A evolução e o crescimento da cidade deveriam se processar naturalmente de acordo com as condições topográficas e os costumes dos seus habitantes.

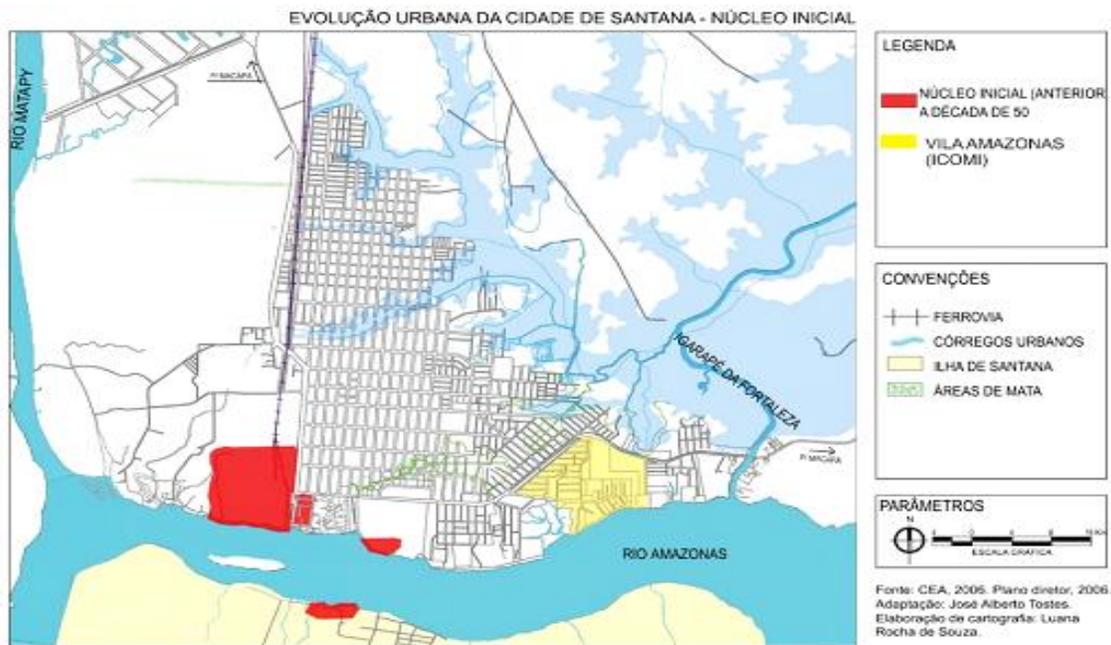
A cidade de Santana foi projetada com arruamentos, praças e lotes bem dimensionados (Vila Amazonas). Os arruamentos estavam orientados nos sentidos Norte/Sul e Leste/Oeste, acompanhando a margem do rio Amazonas. Por isso não houve problemas para propor a expansão urbana da cidade, excetuando-se somente a expansão relacionada à presença de áreas de ressaca próximas a locais residenciais consolidados.

De acordo com Tostes (2006), os relatos históricos do Plano Diretor Participativo têm sua origem datada do final da década de 50, atrelada a instalação de infraestrutura portuária. A cidade de Santana surgiu com a finalidade de oferecer suporte ao projeto de exploração mineral capitaneado pela empresa ICOMI, seguindo um dos grandes projetos nacionais como vetor de desenvolvimento acelerado e domínio da soberania, previstos pelo poder central. O Porto de Santana foi a célula inicial e principal para formação do Núcleo Urbano de Santana.

A criação da Vila Maia adotou algumas diretrizes estabelecidas no Plano Urbanístico de Santana: a conservação do traçado das vias já existentes na cidade; o aproveitamento da topografia peninsular da cidade. Como consequência negativa da criação da Vila Maia, surgem uma série de novos bairros adentrando as Áreas Úmidas (Ressacas).

As diretrizes mencionadas no parágrafo anterior tiveram como foco o trecho entre a Área Portuária, a Vila Amazonas e a Ilha de Santana como demonstra a Figura 3 e ocorreu um significativo crescimento urbano, principalmente nas áreas próximas a Vila Amazonas. Este crescimento, entretanto, não obedeceu rigidamente as diretrizes iniciais propostas pelo plano causando uma série de problemas, como por exemplo, a ocupação desordenada e a descaracterização do entorno.]

Figura 4 – Desenho urbano de Santana evidenciando os dois núcleos originários.



Fonte: Tostes (2006) adaptado pelo autor.

Em termo de infraestrutura, a ICOMI ofereceu a construção de um porto, manutenção de um canal de navegação, ferrovia, rodovias, produção, transmissão e distribuição de energia elétrica, serviços de comunicação, abastecimento de mercadorias como alimentos, roupas e calçados, matadouro, frigorífico, educação primária, habitação, hospitais, serviços de saúde e campanhas preventivas, abastecimento e tratamento da água, avançado sistema de coleta e tratamento de esgoto, coleta e destinação do lixo.

Vale ressaltar que nas pesquisas de Tostes (2011) que as edificações da Vila de Serra do Navio e da Vila Amazonas visavam alojar o primeiro núcleo habitacional de trabalhadores. A empresa preparou toda a infraestrutura de saneamento básico de uma grande área no então Distrito de Santana, para oferecer melhores condições de moradia aos seus operários. Foram edificadas um hospital, um clube recreativo, escola e supermercado. A Vila Amazonas é, até os dias de hoje, a única área do Município de Santana com rede de esgoto adequada.

A localização da Vila Amazonas e a Área de RPPN REVECON foi pensada em um ponto estratégico para passeios fluviais, pela sua facilidade de deslocamento e proximidade do centro da cidade. A Vila Amazonas fez parte de um consagrado projeto

moderno de Company Town e sua construção, finalidade, localização em frente ao Rio Amazonas aliados a beleza arquitetônica e o moderno conjunto habitacional a coloca em um patamar de um dos locais mais importantes do Município de Santana.

Figura 5 – Santana no período do Plano ICOMI. Vila Amazonas e ao fundo, a Ilha de Santana.



Fonte: IBGE(2010).

Uma análise mais minuciosa permite verificar que a área focada na Figura 4, a Vila Amazonas, apresenta modelo arquitetônico e urbanístico de Company Town, conforme previamente estabelecido pela ICOMI e logo atrás a Ilha.

Segundo Tostes (2015) um das principais consequências decorrentes do processo de criação da ALCMS foi à intensa procura por habitação, com a descaracterização das casas tradicionais do tipo “cidade jardim” pensada por Oswaldo Bratke, em conjunto com a gradual deterioração do clube social, do cinema, etc. O golpe de misericórdia no conjunto arquitetônico e urbanístico original deu-se com a construção de galpões nas áreas institucionais, lugar que no projeto original era destinado à área social e cívica da Vila Amazonas.

Uma das propostas foi apresentada pela empresa H. J. Cole e Associados representou um trabalho amplo a respeito das potencialidades do Território Federal do Amapá. De acordo com as pesquisas de Tostes (2006, p. 105):

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

O surgimento de novos bairros e a evolução urbana da cidade incentivou a criação e desmembramento do então Distrito de Santana, para ter importância direta na economia do Estado, com os já citados planos de exportação de minério.

Santana foi elevada à categoria de município através do Decreto-lei nº 7639 de 17 de dezembro de 1987. Através do Decreto nº 0894 de 1 de julho de 1988, o Governador Jorge Nova da Costa nomeia o professor Heitor de Azevedo Picanço, para exercer o cargo de Prefeito Interino, que estruturou a administração pública municipal, criando condições para o futuro prefeito que seria eleito diretamente pelo povo em 15 de novembro de 1988, Rosemiro Rocha Freires. A Lei Orgânica Municipal de Santana (PMS, 2015) estabelece que o Município de Santana dispõe de 5 (cinco) distritos ao redor do município: Anauerapucu, Igarapé do Lago, Piaçacá, Pirativa e Ilha de Santana.

O Plano projetado pela H. J. Cole e Associados (AMAPÁ, 2015) previa uma possível tendência de conurbação entre os dois grandes núcleos populacionais do Estado, Macapá e Santana, o que ocorreria devido a expansão e evolução urbana das duas cidades, espraiando-se a área conturbada ao longo do Rio Amazonas, em terra boa situada entre as águas do rio e a ressaca. Como a faixa da Área Portuária possui expressivo potencial turístico e econômico, toda sua ocupação, particularmente a faixa situada entre a Porto do Grego e a Rodovia com o Rio Amazonas, deveria ser objeto de cuidados urbanísticos especiais.

Anos depois, aconteceria a promulgação do Estatuto da Cidade, com a publicação da Lei 10.257 em 10 de julho de 2001 (BRASIL, 2001), reforçou a necessidade da elaboração dos planos diretores com participação de todos os setores sociais, não considerando apenas as características técnicas.

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

Segundo o Plano Diretor de Santana (PMS, 2015), o Plano Diretor para o Município de Santana de 1993 foi considerado mais que um documento técnico, possuindo dimensão política capaz de oferecer à população e às administrações municipais (atual e futura) os instrumentos que garantissem entre elas uma participação democrática nas mudanças inevitáveis que viessem a ocorrer no Município. O planejamento deveria contemplar tradições, cultura, hábitos e costumes, enfim, de que modo o homem se relaciona com os espaços urbanos, na busca do equilíbrio entre os elementos físico e social.

Devido ao retumbante fracasso dos planos anteriores, quando não houve a participação da sociedade no processo de criação dos respectivos documentos, as orientações contidas no Plano Diretor de 2005 confirmam a base de um processo de planejamento participativo permanente de gestão urbana e ambiental do município, que tem na participação popular um dos principais componentes para a consolidação do objetivo maior da política de desenvolvimento urbano, que é ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Segundo o Plano Diretor de 2005:

Demos os passos iniciais em busca desse objetivo, a partir do momento em que agregamos ao planejamento preexistente no âmbito municipal as diretrizes gerais de longo prazo para o desenvolvimento do Município, considerados os aspectos econômicos, sociais e urbanos, além de definirmos os instrumentos complementares que devem fundamentar as iniciativas governamentais em seus diferentes níveis, visando garantir a coerência e a continuidade das ações que venham atender as aspirações da comunidade e que funcionem também como referenciais do controle social sobre a atuação do poder público na materialização dos anseios comunitários. (BRASIL, 2005)

Este Plano se configura como um instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana do Município de Santana e de seus distritos, estabelecendo diretrizes e regras fundamentais para a ordenação territorial e para que a propriedade urbana cumpra sua função social. No que condiz a sua base legal, esta está respaldada pela aprovação do Estatuto da Cidade, que abriu a perspectiva para o Poder Executivo Municipal atuar de forma indutora no desenvolvimento urbano, aplicando novos instrumentos de política urbana. Neste sentido, o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e o Lei Orçamentária Anual devem incorporar as diretrizes e

prioridades definidas pelo Plano Diretor Participativo.

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

Assim sendo, através de instrumentos como órgãos colegiados de política urbana, busca-se neste Plano a realização de debates, audiências e consultas públicas na apreciação de projetos de lei, planos, programas e projetos de desenvolvimento territorial.

Finalmente, o Plano Diretor de 2005 traça as linhas básicas para a implementação de um sistema de informações sobre o Município de Santana com participação da sociedade que deverá se consolidar em uma base permanente de dados para o planejamento, para o aperfeiçoamento das políticas tributárias, para a integração das ações municipais e para os cidadãos em geral.

#### 2.4 EMPREENDIMENTOS E PLANOS PARA ILHA DE SANTANA

Foram cinco grandes empreendimentos planejados para desenvolver a região, de forma que a comunidade local podia apropriar-se das mesmas, desta forma as tiveram sua construção, mas nem todas tiveram a seu devido uso e com isso a falta de manutenção. São citados os empreendimentos como o Orfanato São José, Escola Bosque, Fábrica de Polpas, Praça beira-rio e a expansão da companhia das docas de Santana.

Tabela 2 – Empreendimentos construídos na região

ANO	EMPREENDIMENTO	FUNCIONA	NÃO FUNCIONA
1949	ORFANATO SÃO JOSÉ		X
2002	ESCOLA BOSQUE		X
2003	FÁBRICA DE POLPAS		X
2004	IGREJA DE SANTANA	X	
2015	EXPANSÃO COMPANHIA DAS DOCAS		X

Fonte: o autor.

A maioria das benfeitorias feitas pelo Governo do Estado não chegaram ter seu funcionamento total, desta forma, podemos entender que os empreendimentos não tiveram sucesso por uma mal gestão dos espaços públicos implantados com intensão de promover a educação e a economia local .

O Orfanato São José, em seu período de funcionamento foi a que mais se destacou, pela forma que se expandiu, e foi além de seu do seu tempo e desempenhou na região além da educação, passando por desenvolvimento de moveis e brinquedos. Hoje, a única estrutura que resta do orfanato que possuía 4 edificações, é o assoalho, visto que a maior parte das edificações eram de madeira e se desgastaram.

Segundo a cartilha da Escola Bosque (AMAPÁ, 1995), a proposta da Escola Bosque do Amapá está pautado no Programa de Desenvolvimento Sustentável do Amapá - PDSA - e traz explicitamente uma proposta inovadora de Educação Ambiental onde seu método de ensino é a base do conhecimento que entende o homem e a natureza como elementos dialógicos e complementares de um mesmo universo.

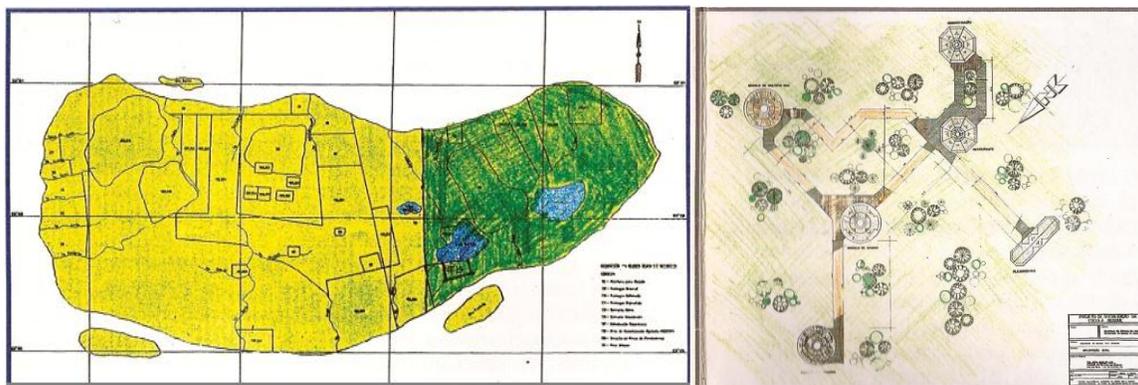
Com a implantação da Escola Bosque, o distrito ingressa na rede formal de ensino da Educação Infantil ao Ensino Médio - este profissionalizante - e promove alterações substanciais ao criar o Método Socioambiental para ensino de disciplinas de núcleo comum que compõem a grade curricular das Escolas Bosques, acrescida de matérias, tais como: História do Amapá, Literatura Amapaense, Fundamentos do Desenvolvimento Sustentável, Linguagem e Literatura das Etnias (temática sobre o índio e o negro é um dos aspectos relevantes da Escola Bosque), Engenharia de Pesca Artesanal, Mineralogia, Ecologia da Amazônia e Informática para formação de um sistema de ensino que contemple a visão harmônica e dialética do homem e da natureza.

O objetivo do Projeto era de dinamizar a relação Escola/Comunidade através da Educação Formal e Não Formal para a compreensão das questões relativas ao meio ambiente em que vivem e a aquisição de conhecimentos, valores, comportamentos e de habilidades teórico-práticas para a participação responsável e eficaz na preservação e solução dos problemas ambientais, na ótica do desenvolvimento sustentável do Estado.

Foi projeto que mais se importou com a área da Ilha de Santana, como evidenciado neste estudo. Em nenhum dos Plano Diretores de Santana, verifica-se a existência, o crescimento e a evolução deste distrito da cidade de Santana e tampouco o aumento na ocupação do trecho da Ilha.

O principal benefício decorrente da implantação da Escola Bosque é a fixação das famílias nas próprias comunidades, pois serão oferecidos ensino de pré-escolar ao Ensino Médio-Profissionalizante, além de cursos livres voltados para a geração de renda. O envolvimento direto das comunidades no processo de implantação e funcionamento dessas escolas é a garantia do atendimento às necessidades de sobrevivência econômica da população dos entornos com a preservação ambiental, assim como, a garantia do respeito às peculiaridades locais com desenvolvimento das potencialidades naturais dessas comunidades.

Figura 6 – Desenho urbano da Ilha de Santana no período da Escola Bosque.



Fonte: AMAPÁ (1995).

O Projeto da Escola Bosque foi descrito com outras razões que viabilizaram a sua criação como a possível implantação de um projeto modelo de arquitetura regional e a crescente necessidade da melhoria e expansão dos serviços de infraestrutura visando elevar a qualidade de vida da população. Além da necessidade de participação popular prezando o regime democrático inserido nos documentos legais do Estado e da Prefeitura.

Segundo a cartilha da Escola Bosque (AMAPÁ, 1995), através de sua filosofia Pedagógico-Ambiental e do método Socioambiental, expressa de maneira concreta na área educacional, os princípios norteadores do Desenvolvimento Sustentável,

que prega, como um dos seus pilares básicos, a ampla ação participativa da comunidade no processo de discussão e elaboração do projeto.

A Escola Bosque da Ilha de Santana tem como espelho de funcionamento e gestão um dos mais bem sucedidos planos de Escola Bosque, que se deu em Outeiro, no Estado do Pará. O Projeto FUNBOSQUE – Fundação Centro de Referência e Educação Ambiental Escola Bosque Professor Eidorfe Moreira. Localizada em Outeiro, a FUNBOSQUE teve como principal objetivo o desenvolvimento da educação, pesquisa e extensão, socializando conhecimentos a fim de contribuir para formação de indivíduos com visão sistemática dos aspectos socioeconômicos e ambientais.

Segundo a Cartilha da Escola Bosque (AMAPÁ, 1995) a Ilha de Santana foi escolhida por razões, entre as quais se destaca a proximidade de infraestrutura urbana básica, energia, comunicação e comércio, fatores que possibilitam a utilização de equipamentos modernos e com facilidade de acesso as tecnologias de última geração.

Com base na cartilha da Escola Bosque(1995), durante a elaboração deste Projeto, que foi realizado por técnicos locais, o turismo na Ilha, apesar de constituir potencial de grande importância para o desenvolvimento social, econômico, e mesmo turístico para o Município de Santana, não teve a devida atenção e investimentos; foi um setor subaproveitado. Assim como em 1990, o turismo atual continua sem a devida importância que lhe deveria ser destinado, apesar de algumas campanhas e incentivos que não surtem efeitos significantes principalmente pela falta de projetos e divulgação turística consistente.

Em 2010, foi gravado na região algumas cenas do filme de maior relevância da Amazônia, a trilogia de Tainá, isso por que a Ilha de Santana possui grandes samaúmeiras que foi utilizada de cenário para o desdobramento do filme Tainá 3. Para acomodação da equipe de filmagem, atores e equipamentos foram disponibilizados os alojamentos da Escola bosque.

Figura 7 – Estado da estrutura atualmente e o ator Gracindo Jr na época das gravações do filme.



Fonte: [www.santanadoamapa.blogspot.com.br/2015/10/ha-quase-20-anos-uma-escola-santana.html?m=1](http://www.santanadoamapa.blogspot.com.br/2015/10/ha-quase-20-anos-uma-escola-santana.html?m=1)

A fábrica de polpas que foi criada logo após a construção da Escola bosque, tem até hoje sua estrutura intacta, pois desde sua criação foram feitas varias reformas, porém até hoje a fábrica está sem seu uso. Segundo Chico Terra(2012), a Ilha concentra um grande número de pequenos agricultores de frutas e hortaliças (organizados em cooperativa) e a expectativa é de agregar valor ao produto, principalmente com o selo do Serviço de Inspeção do Ministério da Agricultura, a ser proporcionado pela fábrica.

Figura 8 – Igreja de Santana, antigos brinquedos e mobiliário Praça Beira-rio e a fábrica de polpas.



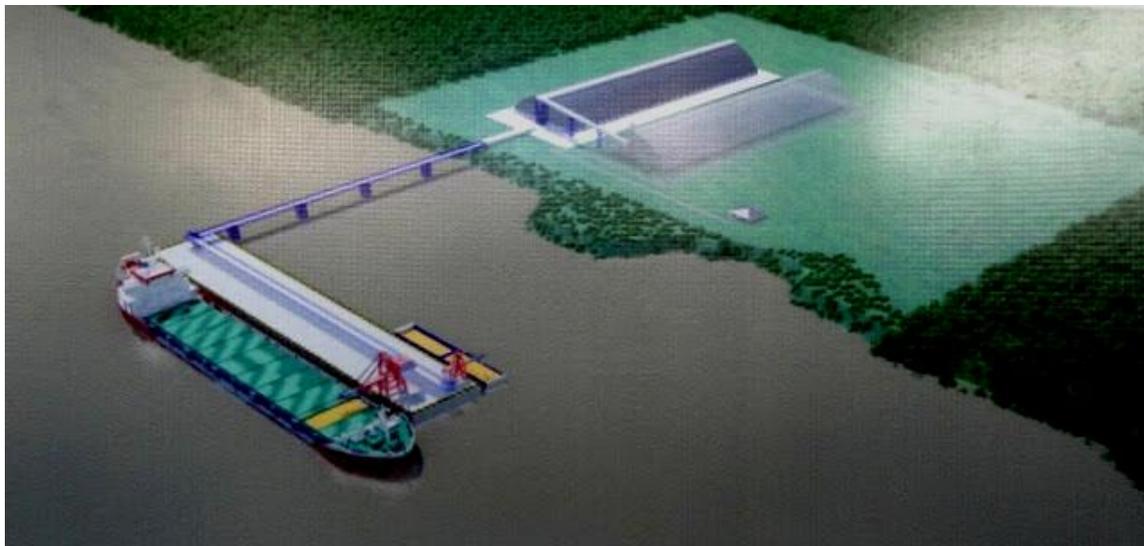
Fonte: Roger Castelo (2012) e Chico Terra (2012)

No começo de 2012, o distrito teve mais um grande projeto vinculado a seu espaço, isso por que a Companhia das Docas de Santana por necessidade adquiriu grandes lotes na Ilha de Santana para construção de uma Unidade para armazenamento de grãos e para uso administrativo. No mesmo ano, aconteceu em Macapá, a oitava edição da Amazontech, uma das maiores feiras de negócios da Amazônia que objetiva discutir e apresentar ideais inovadoras para a Amazônia Legal. Teve duração de quatro dias e havia vários stands interessantes, a CIANPORT teve grande destaque com o projeto de expansão de seu núcleo.

Segundo Luiz Antonio Pagot, ex-presidente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), durante entrevista a revista Valor, esta é a primeira parte de um projeto mais ambicioso. Além da construção dos silos na área da CDSA, a empresa dará início à construção de um porto privado, na Ilha de Santana, onde terá uma frota fluvial de 60 barcaças e seis empurradores. Juntas, essas obras para o

escoamento pelo Norte demandarão aporte de R\$ 613 milhões, a maior parte do financiamento.

Figura 9 – Modelo de Terminal de Uso Privativo que será implantado na Ilha.



Fonte: CIANPORT (2012)

Segundo a Companhia das docas de Santana em seu site oficial (2014), a nova rota para os grãos, parte da soja e do milho produzidos no Centro-Oeste seguirão de caminhão pela BR-163 até o distrito de Miritituba, à margem direita do rio Tapajós, onde será transferida a barcaças que deverão até o porto de Santana. Após 2017, esse escoamento também deverá já contar com a opção do Terminal de Uso Privativo (TUP), na Ilha de Santana. A fábrica de processamento ficará perto dele.

No começo de 2017, a Prefeitura de Santana está promovendo a coleta seletiva no Distrito com a utilização de balsas e maquinário, isso por que a Ilha de Santana nunca havia de fato ter programas e ações de limpeza por parte do governo local.

### 3 CAMINHOS METODOLÓGICOS

O processo investigativo desta pesquisa possui caráter quantitativo e qualitativo, de cunho descritivo, exploratório e transversal. Segundo Teixeira (2008, p. 136) o estudo quantitativo utiliza “a descrição matemática como linguagem utilizada para descrever as causas de um fenômeno, as relações entre variáveis etc.,” e na investigação qualitativa, “o social é visto como um mundo e significados passíveis de investigação e a linguagem dos atores sociais e suas práticas as matérias-primas dessa abordagem”.

Conforme Moresi (2003), a pesquisa considera que há um relacionamento dinâmico entre o sujeito e o mundo real, ou seja, um vínculo indissociável entre a subjetividade do sujeito e o mundo objetivo que não pode ser expresso em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são fundamentais na pesquisa qualitativa. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave. É descritiva e não necessita da utilização de métodos e técnicas estatísticas. O pesquisador tende a analisar seus dados de maneira indutiva. O processo e seu significado são os pontos centrais focos de abordagem.

Segundo Tobar (2001), considera-se estudo descritivo aquele onde são apresentadas características de determinada população ou determinado fenômeno. Podem ser verificadas correlações entre as variáveis envolvidas e não existe o compromisso de explicar os fenômenos que descreve.

Para Gil (2002) o estudo exploratório tem por intuito possibilitar uma maior familiarização com o fenômeno estudado, objetivando torná-lo mais explícito ou facilitar a construção das hipóteses. Envolve levantamento bibliográfico; entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; análise de exemplos que estimulem a compreensão.

Segundo Piñeda *et al* (1994), o estudo transversal acontece quando variáveis distintas são analisadas simultaneamente em determinado momento havendo uma ruptura no tempo. Neste estudo, o tempo não têm relevância em referência a forma em que os fenômenos ocorrem.

O lócus da pesquisa foi a Ilha de Santana, distrito pertencente ao Município de Santana, selecionado pelo pesquisador por ser um local esquecido pelas autoridades municipais, praticamente sem nenhuma infraestrutura básica, mas dotado de uma beleza natural ímpar e de um potencial turístico imenso, que justifica plenamente a implantação de um complexo turístico que alavanque o turismo na região e exponha para o mundo a diversidade de paisagens naturais e a riqueza de fauna e flora existentes no local.

Metodologicamente, pode-se enfatizar que a realização desta pesquisa pode ser dividida em quatro momentos principais. No 1º momento aconteceu a pesquisa bibliográfica. Carvalho *et al* (2004, p. 1), conceitua pesquisa bibliográfica como:

[...] o passo inicial na construção efetiva de um protocolo de investigação, quer dizer, após a escolha de um assunto é necessário fazer uma revisão bibliográfica do tema apontado. Essa pesquisa auxilia na escolha de um método mais apropriado, assim como num conhecimento das variáveis e na autenticidade da pesquisa.

Ainda neste 1º momento foi verificada a cartografia de evolução demográfica na Ilha de Santana, a partir de mapas descritivos da área e também efetuou-se uma pesquisa junto aos órgãos municipais e estaduais de projetos urbanísticos e arquitetônicos relacionados a Ilha, para melhor avaliar a atual situação do local e identificar as principais deficiências infraestruturais. Através do levantamento realizado nos arquivos de órgãos públicos foi possível ter conhecimento de alguns projetos que já foram realizados na área, quais sejam: a criação Fábrica de polpas de fruta, a implantação do Projeto Escola Bosque e a revitalização da Trilha Ecológica da Tainá.

No 2º momento realizaram-se várias visitas à Ilha de Santana para levantamento dos dados no próprio local onde eles efetivamente ocorrem e para levantamento dos condicionantes de evolução urbana do local, através de observações fotográficas posteriormente digitalizadas para serem melhor analisadas e estudadas, verificação das potencialidades da área de estudo e seu entorno, além da interação do local com os bairros da imediação, como a Área Portuária e a Vila Amazonas. Nas palavras de Fernandes (2011), a observação direta através de uma pesquisa de campo, possibilita – em princípio – “maior imersão” do pesquisador no campo e “melhores condições” de desenvolver suas questões, comparando as observações apuradas com

resultados provenientes de fontes secundárias, tais como prontuários, bases de dados, artigos e outros documentos contendo informação já levantada e sistematizada.

O 3º momento compreendeu a sistematização e análise dos dados coletados. Segundo Moresi (2003), nesta etapa pode-se utilizar recursos manuais ou computacionais para organizar os dados obtidos na pesquisa de campo. Atualmente, com o advento da informática, é natural a escolha dos recursos computacionais para dar suporte à elaboração de índices e cálculos estatísticos, tabelas, quadros e gráficos. A análise deve ser feita para atender aos objetivos da pesquisa e para comparar e confrontar dados e provas com o objetivo de confirmar ou rejeitar os pressupostos da pesquisa.

O 4º momento corresponde a elaboração e apresentação da proposta de intervenção para o Complexo do Parque das Samaúmas e seus ambientes previamente definidos, com apresentação das problemáticas e soluções, as leis e normas técnicas incidentes, referenciais projetuais, programa de necessidades, intervenção urbano paisagística e intervenção arquitetônica, adotando princípios teóricos urbanísticos modernos e sustentáveis com o intuito de adequar e criar novas soluções para a evolução e expansão urbana de Santana, e mais especificamente na Ilha de Santana.

## **4 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO**

### **4.1 PROBLEMÁTICAS E SOLUÇÕES**

Com supedâneo nos estudos de Ascher (2010), este capítulo tem por objetivo apresentar um projeto arquitetônico, urbano paisagístico para o eixo central da Ilha de Santana que compreende o Porto, o Recanto Florestal e o Recanto da Aldeia e que destaque os potenciais ambientais, turísticos, sociais e econômicos da área estudada. Tal projeto também se baseará nas limitações sociais e espaciais do trecho, de forma que haja uma harmonização e integração entre os pontos turísticos principais que se localizam no eixo central e sua imediação.

Segundo a Secretaria Estadual do Meio Ambiente (AMAPÁ, 2015), o Estado do Amapá é detentor de uma característica que o torna peculiar dentre os demais Estados da Federação: 72% do seu território é composto de áreas protegidas. Estas totalizam 5 áreas de Reservas Indígenas e 19 Unidades de Conservação, abrangendo um total de 10,25 milhões de hectares de terra, que se configura como um componente fundamental para a gestão do Estado.

O Amapá possui grande heterogeneidade ambiental, que inclui áreas de manguezais, campos inundáveis, enclaves de cerrado, floresta de várzea e de terra firme, além de grande diversidade cultural com populações ribeirinhas, extrativistas, quilombolas e indígenas distribuídas em diferentes ambientes e habitando áreas protegidas e entorno.

Muito se discute que os especialistas só levantam problemas, e não apontam soluções pertinentes para a melhoria das cidades. Santana não é exceção em relação aos múltiplos problemas urbanos ambientais enfrentados por outras cidades similares e as ações alternativas que trariam melhorias para a cidade não foram tomadas pelos gestores públicos em tempo hábil dentre as quais destacamos: o Cadastro Técnico Multifinalitário; a implementação do Plano Diretor Municipal; os Planos Setoriais; adequação da legislação a paisagem da cidade; a integração entre os mecanismos instrumentais de gestão como Plano Plurianual vinculado com o Plano Diretor. Somados a todos estes fatores estão os aspectos relacionados à modernização da máquina administrativa e investimentos na formação e qualificação de mão de obra. (TOSTES, 2011, p. 45)

A realidade atual, entretantes, é que os moradores da Ilha de Santana enfrentam muito transtorno devido à falta de infraestrutura da Vila. Em conversas informais, vários moradores problematizaram graves dificuldades como a precariedade das ruas, o estado sofrível do ônibus que transporta os alunos até as dependências da Escola Bosque e principalmente a falta de água tratada. Outra reclamação contundente é sobre a atuação do Posto de Saúde local que presta serviços ambulatoriais: somente uma vez na semana realiza-se consulta médica, no âmbito de clínica geral e qualquer necessidade de atendimento mais especializado tem que ser procurado em Santana ou Macapá.

#### 4.2 LEIS E NORMAS TÉCNICAS INCIDENTES

Foram aplicadas uma proposta com base em normas e diretrizes que permitem desenvolver projetos para áreas verdes, preservando e dando socialização para os moradores locais e para o incentivo ao turismo ecológico. Para a proposta apresentada no projeto arquitetônico, urbano e paisagística foram desenvolvidas a partir da utilização das Normas e técnicas utilizadas nas leis do Município de Santana e na capital Macapá.

Um importante documento de análise dos Solos da Ilha de Santana, criado pela EMBRAPA (1998), classifica e analisa as questões geográficas e sociais do Distrito. Nesse mesmo período, foram elaboradas as Cartilhas da Escola Bosque trabalhos e propostas que norteiam sobre uma possível criação de um plano diretor para a Região.

Nos planos diretores analisados não foram apresentada a devida inclusão da Ilha em seus Planos Diretores do Município, onde sua classificação como Distrito e sua Zona Rural, pelo plano diretor de 2007. Para projetos de deste porte é exigido AIA (Avaliação de Impacto Ambiental) de forma que atividades e empreendimentos como as de construção de estradas de rodagem duas ou mais faixas de rolamento, e de forma obrigatória, por decreto constitucional. Dessa forma seria de grande importância a elaboração de um plano Diretor para o Distrito.

As Normas como de Acessibilidade NBR 9050 e a de Mobiliário Urbano NBR 9283 serão pertinentes ao projetos, para o melhor dimensionamento das técnicas e projeções das circulações externas e dos mobiliários do Parque.

#### 4.3 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

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

De acordo com a pesquisa bibliográfica realizada, foi possível encontrar dois fenômenos arquitetônicos ligados ao regionalismo amazônico e escolher dentre eles um modelo de arquitetura que melhor se adequasse as necessidades da região a ser implantado: os projetos de Dula Lima, observado *in loco* na arquitetura regionalizada da Escola Bosque e na obra de Severiano Mario Porto, presente no Centro de Preservação Ambiental da Usina Hidrelétrica de Balbina, no Estado do Amazonas, ambos embasados nos princípios da Arquitetura Sustentável e na forte temática indígena da região.

Para desenvolver o desenho arquitetônico, foi preciso levar em consideração a influência de Mario Severiano Porto, Dula Lima e Osvaldo Bratke, ambos tiveram trabalhos na região amazônica e tiveram bons resultados tanto no uso da madeira nas edificações, quanto na importância das funções de níveis para ventilação natural dos ambientes.

Figura 10 – Ilustração das referências de projeto Dula Lima e Severiano Mario Porto



Fonte: Cartilha Escola Bosque(1995) e SEAWA(1988)

Severiano Porto foi o arquiteto precursor em divulgar a madeira como um material de construção nobre na Amazônia. O material já era muito utilizado em construções na região, por ser disponível em abundância e de baixo custo, porém era visto com restrições, por ser usado apenas pelos pobres para construir suas próprias moradias. Porto se aproveitou da facilidade de manuseio pela mão-de-obra local, e realizou diversas obras em madeira, o que acabou auxiliando na redução do preconceito e na inserção do material em outros contextos.

De acordo com Sabbag (2003 apud NEVES, 2007, p. 50), Severiano que precisou quebrar muitos tabus e resistências para que essa interpretação da cultura regional acontecesse.

Segawa et al (1988 apud NEVES, 2007, p. 51) acrescenta que hoje, Severiano Porto é um valor incorporado à moradia de classes sociais nem sempre atentas a ‘inovações’ dessa natureza.

O Parque das Samaúmas é uma esperança nova de cidade, uma alternativa utópica e transformadora em comparação do clima urbano caótico, bem como dos usos e funções dos bens públicos locais, cito os Recanto Ambiental, Recanto da aldeia, Orfanato São José, Escola Bosque e Fábrica de Polpas, estes que desde suas construções foram sido esquecidas, marginalizadas, poluídas, escondidas e ignoradas, principalmente, pelo Poder Público municipal.

As referências projetuais tiveram grande contribuição para melhor entedimento do projeto e sua adaptação em menor escala para a região, estes projetos destacam-se por utilizar um percurso de admiração de belezas naturais e arquitetônicas. A singularidade desses projetos tiveram como a utilização de espaços perdidos ou mal utilizados como áreas de conflito.

Segundo a Associação Portuguesa de Corredores Verdes – APCV (2015, p. 12):

- A paisagem, entendida como a resultante da ação do homem sobre o território, deverá ser considerada como a expressão da cultura de um povo e, conseqüentemente a sua preservação é essencial para a qualidade ambiental, identidade cultural e, conseqüentemente qualidade de vida e da população residente e visitante.
- A qualidade da paisagem resulta da qualidade visual suportada por situações de equilíbrio ecológico, exploração sustentável dos recursos naturais, valor histórico e identidade cultural.

- O padrão de distribuição espacial dos recursos e valores que sustentam a qualidade da paisagem permite a delimitação no território de áreas de maior densidade das ocorrências. Estas áreas de maior concentração de recursos constituem oportunidades para desenvolvimento das regiões, incluindo o recreio, o turismo, o lazer e a saúde das populações.
- O conceito de Corredor Verde deverá ser entendido como uma estratégia de ordenamento do território e de desenho da paisagem, a qual se baseia na preservação dos valores existentes e na definição de áreas prioritárias de recuperação no sentido da definição de uma rede de espaços e corredores de elevada qualidade paisagística.
- O conceito de Corredor Verde permite conciliar expectativas de diferentes grupos de cidadãos e entidades públicas, no sentido de concentrar esforços diversos de defesa conjunta dos valores abióticos, bióticos e culturais.

Desta forma, foram desenvolvidas técnicas e modelos de edificações e elementos arquitetônicos e urbanísticos que se adaptam a região em relação ao clima, relevo (em algumas situações) e cultura da população local.

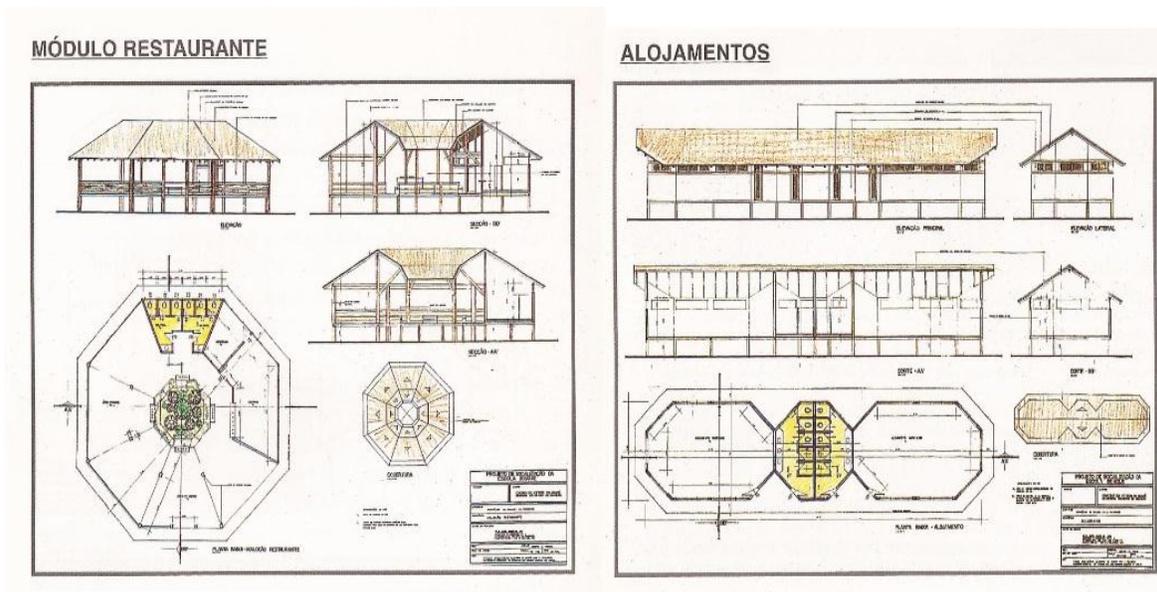
Em alguns módulos utilizados em sua composição, o Projeto da Escola eram compostos da forma básica octogonal e outras tecnologias construtivas propostas são basicamente as disponíveis e usuais para o clima região, com utilização mínima de materiais provenientes de fora da ilha.

Sobre a forma octogonal, a utilizada na Escola Bosque (AMAPÁ, 1995) otimiza, dentre outros, os seguintes resultados:

- o uso amplo e variado dos espaços internos;
- fácil articulação entre os módulos;
- adequação perfeita para orientação das edificações quanto às questões de conforto ambiental, ou seja, iluminação natural, ventilação, orientação;
- permite ampliações futuras de forma simples e harmoniosa;
- possibilita variações para preservar as vegetações existentes.

Figura 9 – Projeto do Complexo Escola Bosque.

Figura 11 – Ilustração das referências de projeto Dula Lima e Severiano Mario Porto



Fonte: AMAPÁ(1995).

A Figura 11 retrata o Projeto Escola Bosque em sua ideia original. Atualmente, as instalações encontram-se em péssimas condições e sem possibilidades de uso, necessitando de um urgente Projeto de Restauo ou Reabilitação Urbana, que contemple os diversos interesses sem perder as características históricas e de identidade que do uso da madeira e os anexos indígenas. Além de resgatar sua importância econômica e turística e educativa para o desenvolvimento da cidade.

#### 4.4 PROGRAMA DE NECESSIDADES

O Parque nasce da premissa de qualificar a infraestrutura para os moradores locais, além de desenvolver um projeto que permita um percurso orgânico e agradável, evidenciando os potenciais do local, ou seja, desenvolvendo um programa de acordo com a necessidade local de comércio de frutos e polpas, utilização dos espaços públicos, de maneira que permita para os habitantes e para os visitantes aprender e ensinar com a Educação Florestal e com a cultura local e indígena.

De acordo com o IBGE(2010), a população da Ilha de Santana era constituída de 2.689 habitantes.Com o total de 681 domicílios, no trecho de estudo(eixo verde) existem aproximadamente 75 edificações tais como residências unifamiliares, edificações mistas, prédios comerciais, igrejas, posto de saúde, escola, fábrica de polpa, lotes agrícolas entre outros.

Figura 12 – Identificação dos Setores 1, 2 e 3 do Parque das Samaúmas.



Fonte: o autor (Dados extraídos do Google Earth. Google. 2016).

O Parque das Samaúmas apresenta no Setores 1, 2 e 3 áreas respectivas de 17.319 m<sup>2</sup>, 53.272 m<sup>2</sup> e 83.184 m<sup>2</sup>, totalizando uma área intervenção rural total de 153.775 m<sup>2</sup>, desde o Porto da Vila até as áreas dos Recantos e da antiga Escola Bosque, esta última localizada nas proximidades na região central da Ilha, conforme demonstrado na Figura 10.

A área linear do projeto urbano é de 1,04 km no SETOR 1; cerca de 1,24 km no SETOR2 e 1,276 Km no SETOR 3. Assim, temos um total de 3,4 km de área linear de intervenção. As altitudes também são bastante variadas, desde 4 m na Vila (Praça Beira Rio), passando pelo Centro na frente do Hotel das Acerolas entre 2 m e, por fim, a região dos Recantos, com média de altitude em torno da mesmo do nível do Rio, quando o mesmo está cheio.

A proposta urbanística abrange o trecho denominado do “eixo verde”, por promover um projeto que contemple a Vila, a fábrica de produção de polpas, um mirante

horizontal, Escola Bosque e as suas áreas litorais com seus empreendimentos de estaleiros, quiosques, bares e restaurantes, parte dos bairros de sua imediação. Tais monumentos e localidades do Parque serão partes integrantes de um passeio turístico que incluirá também a Trilha da Samaúma, que será integrado ao circuito pela Av. Santana, Ramal do Carabina e Igarapé do Areião, que fazem parte da área de estudo.

Figura 13 - Ilustração eixo verde Norte ao Sul



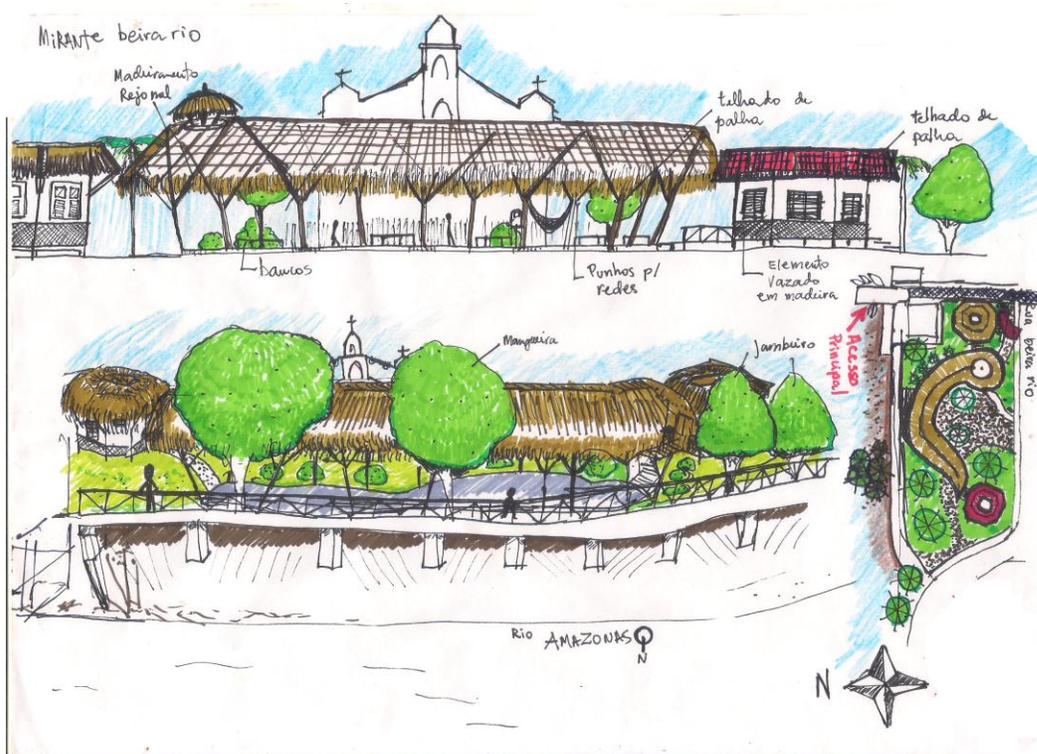
Fonte: o Autor(2016).

A região possui potencial econômico, social, de lazer, entretenimento e turístico para a cidade de Santana. O Circuito Turístico inicia na área da orla da Ilha, mais especificamente no Porto, onde estará localizado um Centro de Atendimento Turístico e o Box destinado ao aluguel de bicicletas e de barcos para passeios terrestres e aquáticos. Funcionando como ponto de embarque e desembarque de turistas que desejam realizar o passeio fluvial, a orla será dotada de área de lazer e local de observação privilegiado da vista frontal da cidade de Santana e do Rio Amazonas, além de outros importantes espaços como restaurantes e lojas de comércio de polpas e açaí, além do artesanato.

O objetivo do projeto pretende tornar patrimônios e construções da Ilha mais evidentes no contexto do Município e para o Estado, sendo que os mesmos, são consideradas pelos próprios moradores como “importantes, mas foram obras esquecidas com o tempo” e reabilitando os como pontos nodais para a região, desenvolvendo novas e mais articuladas estratégias de utilização e fluxo em seu contexto.

#### 4.4.1 Consolidação do Setor 1

Figura 13 - Ilustração do mirante e praça beira rio



Fonte: O autor(2016).

- Recomposição dos Ramais em avenidas e ruas, utilizando de artifícios de projeto para drenagem de água que atualmente fica empoçada nas vias, e direcionando as águas fluviais para os igarapés e para o rio.

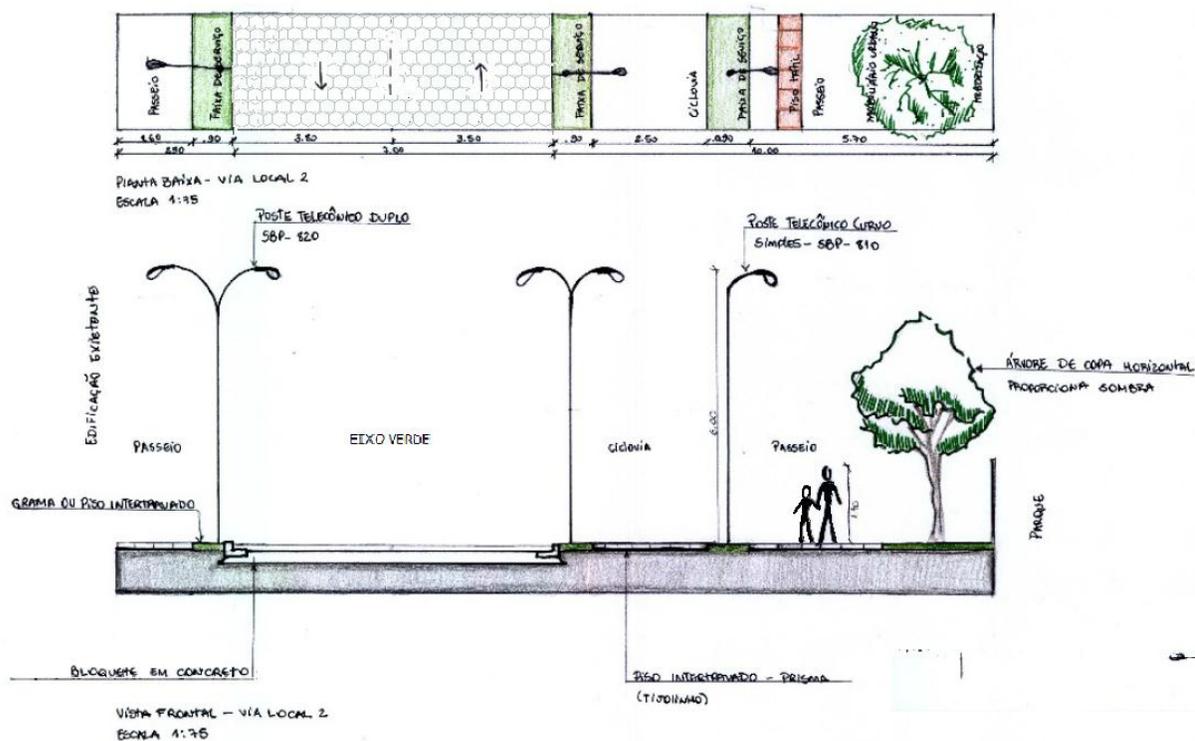
- Desenvolvimento de um projeto que contemple a orla da ilha, renovando a praça Beira-rio e transformando em um espaço atraente com dois Módulos do Parque das Samaúmas, o módulo cultural regional e o da preservação da história local, valorizando a função primordial da praça que é de socialização dos moradores locais com o espaço público, criando um espaço para que seja utilizado para festividades locais como o Macapá Verão(ocorre durante julho) e a Festa da acerola (ocorre no mês setembro)

- Propor um percurso com sombreamento inteligente, de forma que as espécies de árvores, sejam de arvores com pouco ou nenhum fruto, mas utilizando as

espécies frutíferas de abundância na Ilha e que acompanha como mostra na proposta paisagística e urbana.

- Utilizar os recuos dos terrenos e propondo calçadas e passeio para ciclistas e pedestres, criando pontos de paradas e de abrigos, levando em consideração as Normas de acessibilidade para mobiliário e circulação externa.

Figura 14 – Corte esquemático ilustrado do eixo verde.



Fonte: o autor (2015).

Nas entrevistas foi unanimidade a questão das vias não possuírem pavimentação adequada, de forma que muitos moradores tinham problemas de saúde e até mesmo problemas de criar comércios, restaurantes e batedeiras de açaí, visto que a poeira gerada pelas vias em chão batido resulta.

#### 4.4.2 Consolidação do Setor 2

- Área de grandes lotes com atividades de agricultura familiar e que comercialização diversas iguarias regionais como chopes, polpas de fruta, açaí e até mesmo carvão.

- Utilizar de mobiliário e placas de sinalização para direcionar os visitantes aos pontos nodais (Escola Bosque, o Antigo Orfanato, Recantos e trilhas), informando com placas nos pontos de paradas.

- Área com pouca densidade e com vasta fauna e flora.

- Criação da Hotel de repouso com serviço simples e econômico para pernites, área para acampamento, dormindo em redários ou mesmo no conforto de uma cabana ribeirinhas.

Figura 15 – Maquete virtual, implantação do Hotel das acerolas



Fonte: O autor (2017).

#### 4.4.3 Consolidação do Setor 3

- O último trecho é a porção do perímetro menos habitada, tendo como grandes lotes de terreno com pequenas casas com vínculos comerciais e de agricultura.

- Essa porção de área inclui os Recantos “Florestal” e “Ambiental”, onde o acesso será por trapiches e pontes que evitaram o contato direto com o mangue, que naturalmente fica inundada, o que torna os lugares menos acessível pelos moradores mais velhos, que tem de atravessar de catraia para chegar nos pontos turísticos de sua região.

- Criação de pontos de integração e equipamentos urbanos para ajudar a manter o espaço público, além de promover o lazer e valorizar uns dos únicos balneários de Santana.

- Dispõem de praia com lama, o que proporciona ao visitante e ao morador local lazer com esportes como futilama, voleibol, slackline e até mesmo para camping.

Figura 16 – Ilustração do setor 3



Fonte: O autor (2016).

Ao longo do percurso foram marcados pontos de integração e descanso, para que sirva de abrigo de chuva e mesmo para reunir de forma confortável grupos de pessoas, além de circular por passeios e trilhas de forma acessível, aplicando a drenagem dos meio fios e dos igarapés.

Foram utilizadas as formas de módulos que seriam repetidos em alguns pontos quando necessário, estes são: restaurante regional, módulos de vivências ou espaços abertos com cobertura criando além de uma circulação coberta, espaços de descanso e contemplação, os acessos dos recantos serão contemplados com palafitas para deficiente físicos, idosos, crianças, lojas de souvenirs, banheiros.

Na praça Beira-Rio, estão previstos banheiros, inclusive para portadores de necessidades, mirante horizontal, espaços multiusos e restaurante regional. Na área externa haverá estacionamento, área de lazer e contemplação com paisagismo e urbanizada.

#### 4.5 INTERVENÇÃO URBANO PAISAGÍSTICA

A intervenção Paisagística começa na Praça Beira-rio no norte da Ilha e termina no Sul, onde localizam-se os Recantos da Floresta e Ambiental, sua extensão mede 3,4km. Foram distribuídos durante o percurso também acessórios urbanos como lixeiros, bancos, placas de sinalização de forma que identifique e guie os turistas para os pontos nodais (Comunidade Cachoeirinha, Fábrica de polpas, Igreja de Santana, Escola Bosque, trilhas e recantos).

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

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

O perímetro de estudo da Ilha de Santana no trecho Eixo Verde é detentor de um expressivo potencial turístico. Inegavelmente, o turismo de Santana é muito mais amplo, porém sua concentração de atrativos ocorre na área da Ilha ocorre devido à proximidade com o Rio Amazonas, Recanto Florestal e Recanto da Aldeia, além das comunidades pelas ilhas em seu entorno, pelos passeios fluviais de catraia, havendo possibilidade de se estender até ao Balneário da Fazendinha.

Outro fator singular para o potencial turístico é no Setor 3 onde se encontra a Orla dos Recantos que é conhecida por ser uma praia banhada pelo Rio Amazonas. Esse fator foi determinante para a ocupação da territorial, para lazer e contemplação, além de que este Rio integra várias ilhas dos Estados do Pará e Amapá com a cidade de Santana, o que contribuiu para a formação de uma população ribeirinha na área de orla da cidade. Na orla, existe a integração entre o lazer, o esporte a a natureza, através da prática do futilama, um jogo de futebol jogado na lama do Rio Amazonas, quando a maré está baixa, tal qual acontece na capital Macapá. Diante deste contexto, o Rio Amazonas é um grande atrativo para Ilha de Santana, pois os turistas se surpreendem com sua beleza,

biodiversidade e principalmente com a sua grandiosidade.

Baseando-se nas potencialidades e características da área de estudo e na qualificação do Neo urbanismo e nos Planos Urbanísticos desde a década de 50 até o ano de 2016, o presente trabalho visa à aplicação de dispositivos que elaborem, discutam, negociem e evoluam os planos, tornando o projeto um instrumento de conhecimento e de negociação, que dá lugar às controvérsias e que possibilite meios de considerar as externalidades e exigências do desenvolvimento sustentável. Segundo Ascher (2010, p. 87):

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

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

Ao longo do Eixo Verde também serão disponibilizados estacionamentos e vagas para bicicletas, que servirão de auxílio aos pontos de parada durante o caminho. As vagas serão descobertas, porém terão a sombra e árvores como o oiti e ipê amarelo e serão realizados projetos de paisagismo e socialização das samaúmas da região com a população local e com turismo.

As vias principais do Eixo Verde nos três setores serão pavimentadas por três tipos diferentes de pisos. As ciclovias serão pavimentadas por blocos de concreto em cubos e grama batatais nas divisórias, a área de lazer será pavimentada por piso antiderrapante com absorção de 92% da água pluvial e a área destinada a entrada e saída de ônibus e carros será pavimentada em pedra paralelepípedo. Além de meio-fio, guias e sarjetas em concreto pré-moldado.

#### 4.6 INTERVENÇÃO ARQUITETÔNICA

A proposta arquitetônica está direcionada por módulos que serão aplicados em pontos nodais, ou seja, que tem peculiaridades e problemas que precisam de alguma forma serem resolvidos. Os módulos serão detalhados nas pranchas de arquitetura que seguem como anexo, sendo divididos em módulos de vivência, módulos de habitação, módulos multiuso e de restaurante.

As edificações que compõem o Parque das Samaúmas têm como característica arquitetônica e as formas e técnicas construtivas típicas e regionalistas, tendo harmonia com também a arquitetura indígena, dessa forma, tornando-se um emaranhado de características da região norte brasileira, onde as combinação de diferentes características culturais a uma única obra. As edificações e acessórios urbanos também se baseiam na Arquitetura Moderna de Oswaldo Bratke. Além disso, a Escola Bosque influenciaram com dois elementos arquitetônicos característicos de estilos diferentes que são: Planta baixa octogonal e iluminação zenital, para os solários.

O patrimônio arquitetônico será inserido completamente na rota turística, cultural, religiosa e ambiental dos pedestres, para tanto, todos os edifícios históricos da região, principalmente os abandonados pelo poder local, serão restaurados e determinado usos específicos, desde que não agridam suas instalações. O patrimônio ambiental e paisagístico estará garantido, bem como a cultura santanense e as demais culturas que têm migrado intensamente para a cidade e região nas últimas décadas.

Figura 17 - Módulos de vivência: circulação coberta cobra sofia e abrigo parada



Fonte: O autor (2017).

Os módulos de vivência surgiram da carência de espaços abertos e cobertos, isso por que as elevações são estruturas simples e funcionais. O módulo abrigo é implantado durante o percurso do eixo verde, principalmente em pontos de conflito e com pouca sombra. A circulação coberta Cobra Sophia além de um grande corredor, tornasse um ótimo abrigo até com a utilização de punhos para armações de redes entre suas colunas.

- Setor 1: Será detentor do módulo Restaurante regional, 1 módulo multiuso, 1 módulo circulação coberta Cobra Sophia, além da reforma e ampliação da praça Beirário, com a criação do mirante horizontal.

- Setor 2: Hotel Ecológico com os módulos 1 restaurante regional, 10 cabanas ribeirinhas, 1 módulo redário, 1 módulo circulação coberta Cobra Sophia, área para acampamento, reflorestamento, horta comunitária e estufa.

- Setor 3: Acesso com palafitas que facilitam o acesso aos Recantos Florestal e da Aldeia, além da requalificação do hotel selva, com as mesmas unidades utilizadas no Hotel Ecológico.

A preservação da mata nativa e a integração dos setores ao meio ambiente foram diretrizes importantes para o Parque das Samaúmas, construções simples e com grande aplicações de técnicas que proporcionam aos ambientes forma e eficiência térmica e luminosa, a madeira é utilizada nas estruturas, vedações e cobertura. Exemplos projetuais de grande relevância seria o Centro de Proteção Ambiental de Balbina e o S.O.S Aldeias no Amazonas, é hoje considerado pela crítica como construções em que o caráter regional atingiram um refinamento, sendo a madeira trabalhada de maneira singular, tanto no aspecto formal quanto estrutural.

Figura 18 – Perspectiva modulo restaurante regional

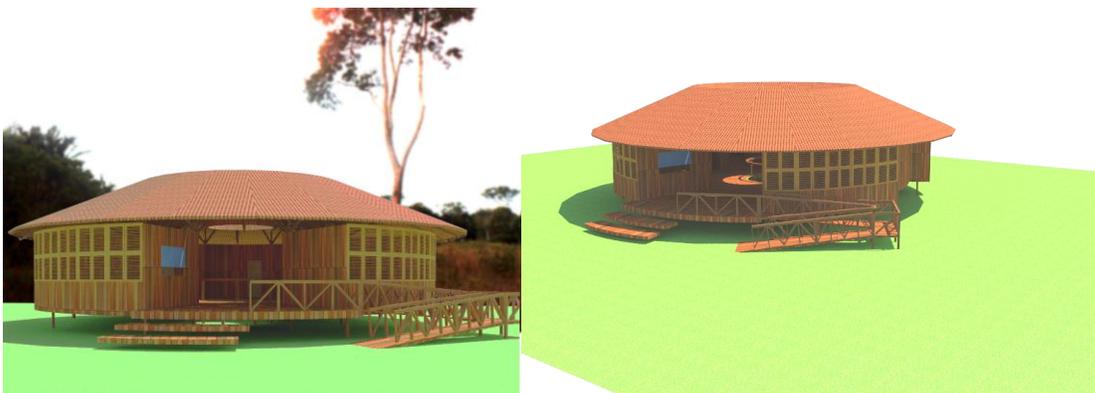


Fonte: O autor (2017)

O modulo de restaurante regional é uma estrutura que utiliza a forma octogonal com iluminação zenital central, o que além de obter a iluminação natural necessária, cria um jardim interno que integra o grande salão de refeições, a edificação ainda conta com cozinha industrial com dispensa e banheiros sociais contando com banheiros que atendam usuários que portem necessidades especiais.

O modulo multiuso é uma edificação que promove quais quer tipo de atividade educacional, exposição, palestras e atividades administrativas. Ele possui desenho diferente da forma octogonal do Restaurante, porém possui a mesma forma de obtenção de luz natural, pelo solário central.

Figura 19 – Ilustração gráfica modulo multiuso



Fonte: O autor (2017).

O Parque das Samaúmas é uma proposta que beneficiará direta e indiretamente a economia local e utiliza formas e construções que visam a acessibilidade através das normas e proporções da escala micro e macro. A Criação de um Parque linear na Ilha de Santana tratasse de uma valorização da cultura, florestal e ambiental, além de valorizar e tentar resgatar construções e planos que foram implantados na região.

Os módulos de habitação foram desenvolvidos pela necessidade de espaços de repouso e abrigo para moradores e turistas que visitaram o Distrito, desta forma foram concebidos dois modelos, sendo um redário e os chalés ribeirinhos.

Figura 20 – Módulos de habitação implantados no Hotel das acerolas.



Fonte: O autor(2017).

## CONCLUSÃO

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

Os Planos de Urbanização que incluem o perímetro estudado foram pensados relacionando a cidade e sua história, o processo de ocupação do espaço, a configuração da malha urbana da vila e a imponência da natureza “majestosa” banhada pelo rio Amazonas. Todos estes aspectos foram decisivos para definir as características da Ilha de Santana enquanto cidade.

Ao levantar alguns dados históricos sobre o perímetro estudado, observou-se a carência de documentos oficiais, relatórios e projetos sobre o início do período de urbanização em Santana. Tal conclusão atestou que a população santanense prescinde da falta de elaboração de estudos e pesquisas que abordem a organização de sua história urbana com a abrangência e importância que o município merece na configuração da sociedade amapaense.

Em relação ao perímetro focado neste trabalho, também não se pode deixar de destacar a importância da primeira ocupação da Ilha e a construção da estrada férrea que liga Santana a Serra do Navio como obras de grande relevância para o início da colonização e ocupação do trecho estudado.

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

Ao analisa os estudos científicos que evidenciam o planejamento urbano sustentável e o planejamento da paisagem urbana no Brasil, identifica-se deficiência ou ausência destes em várias cidades, entre elas o município de Santana, que apesar de ter

vários planos urbanísticos desde o final da década de 50 até os anos 2000 sofre com inúmeros problemas urbanos decorrentes da ausência de infraestrutura básica.

Ainda existem importantes questões na discussão da sustentabilidade urbana que precisam ser respondidas para que seja possível melhor entendê-las e neste contexto pergunta-se como é possível incorporar a dinâmica social de uso e produção do espaço em estratégias integradas que promovam a conservação da Amazônia e o bem-estar de sua população?

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

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

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

Muito se discute que os especialistas só levantam problemas, e não apontam soluções pertinentes para a melhoria das cidades. Santana não é exceção em relação aos múltiplos problemas urbanos ambientais enfrentados por outras cidades similares e as ações alternativas que trariam melhorias para a cidade não foram tomadas pelos gestores públicos em tempo hábil dentre as quais destacamos: o Cadastro Técnico Multifinalitário;

a implementação do Plano Diretor Municipal; os Planos Setoriais; adequação da legislação a paisagem da cidade; a integração entre os mecanismos instrumentais de gestão como Plano Plurianual vinculado com o Plano Diretor. Somados a todos estes fatores estão os aspectos relacionados à modernização da máquina administrativa e investimentos na formação e qualificação de mão de obra. (TOSTES, 2011, p. 45)

As alternativas para melhorar a cidade de Santana, não devem se restringir somente na pavimentação de vias e ruas, de construir outros tantos prédios, de colocar uma infinidade de servidores públicos, etc. Melhorar a cidade envolve uma mudança na maneira de ver a cidade. A cidade é um mecanismo em ebulição dinâmica e dessa forma, é preciso aliar coisas importantes: investimento tecnológico, agilidade no sistema de gestão e aliar de forma integrada todos os planos e projetos para serem aplicados de acordo com as necessidades. Ter o planejamento como obrigação e não como uma ilusão. (TOSTES, 2011, p. 47)

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

A Ilha de Santana pode agregar maior desenvolvimento econômico e social para o município de Santana, considerando a concentração de atrativos que contribuem para o crescimento econômico dessa área como a presença de uma vasta variedade de criações e agricultura familiar que abastece as feiras de Santana, além de ter espaços públicos de contemplação ao Rio Amazonas e área de lazer como o baunheiro de praia de água doce como o Recanto da Aldeia e o clima de selva do Recanto florestal.

A Escola Bosque e fábrica de polpas foram grandes investimentos na região, porém não chegaram a desempenhar suas funções, desta forma estão sendo esquecidas e abandonadas.

## REFERÊNCIAS

- ASCHER, F. **Os Novos Princípios do Urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- AMADO, M. P. **Planeamento Urbano Sustentável**. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2009.
- AMADO, J.; FERREIRA, M. de M. **Usos e Abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- AMAPÁ. **Portal Governo do Estado do Amapá**. Disponível em < [www.amapa.gov.br](http://www.amapa.gov.br)>. Acesso em 20/11/2015.
- ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE CORREDORES VERDES – APCV. **O Conceito de Corredor Verde**. Disponível em <<http://www.apcverdes.org/conceito/2015>>. Acesso em 23/10/2016.
- BERMAN, M. **Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: a Aventura da Modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- BRESCIANI, M. E. **Londres e Paris no Século XIX: O Espetáculo da Pobreza**. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- BRASIL. Estatuto da Cidade: Guia para a Implementação pelos Municípios e Cidadãos. **Lei nº. 10.257 de 10 de julho de 2001**. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2001.
- \_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Plano Diretor Participativo: Guia para Elaboração pelos Municípios e Cidadãos**. Brasília: Ministério das Cidades, CONFEA, 2005.
- \_\_\_\_\_. **Projeto Orla: Fundamentos para Gestão Integrada**. Brasília: MMA/SQA; Brasília: MP/SPU, 2002.
- CARLOS, A. F. A. **A (Re)produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.
- CARVALHO, D. *et al.* **Pesquisa Bibliográfica**. Disponível em: <<http://pesquisabibliografica/2014.blogspot.com.br>>. Acesso em 19/08/2016.
- CAVALCANTI, C. **Desenvolvimento e Natureza: Estudos para uma Sociedade Sustentável**. São Paulo: Cortez, 2003.
- CUNHA, K. **Arquitetura e Sustentabilidade**. Disponível em <<http://atitudesustentavel.com.br/blog/2010/07/21/karla-cunha-mostra-como-alisar-arquitetura->

e-sustentabilidade>. Acesso em 20/10/2016.

**FARIAS FILHO, J. A. Ecourbanismo:** uma revisão sobre outras formas de pensar a cidade. In: XVI Encontro Nacional da ANPUR, 2015, Belo Horizonte-MG. Anais do XVI ENANPUR. Belo Horizonte: UFMG, 2015.

FERNANDES, J. A. **Rio - Urbanismo Sustentável:** redução, reciclagem e reutilização da cidade. Revista da Faculdade de Letras, 2007. Disponível em: <<http://web2.letras.up.pt>>. Acesso em: 04/07/2015.

FERNANDES, F. M. B. **Considerações Metodológicas sobre a Técnica da Observação Participante.** In MATTOS, R. A.; BAPTISTA, T. W. F. Caminhos para análise das políticas de saúde, 2011. Disponível em <<http://www.ims.uerj.br/pesquisa/ccaps/?p=438/2011>>. Acesso em 19/08/2016.

FERREIRA, A. B. de H. **Dicionário Aurélio Eletrônico.** São Paulo: Nova Fronteira, 2001.

FIDÉLIS, T. **Implementação da Agenda 21 em Portugal:** desafios para a sustentabilidade local. Lisboa: Revista CEDOUA, 2008.

GIL, A. C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social.** São Paulo: Atlas, 2002.

GOOGLE. **Google Maps.** Disponível em <<https://maps.google.com.br>>. Acesso em 30/10/2016.

GOVERNO DO ESTADO DO AMAPÁ. **Série Projetos Escola Bosque do Amapá. Volume VI.** 1995.

GOVERNO DO ESTADO DO AMAPÁ. **Série Projetos Escola Bosque do Amapá. Volume VII** 1995.

HERZOG, C. P. **Urbanismo Ecológico:** tema de Conferência Internacional na Universidade de Harvard. Disponível em: <[www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.109/43/2012](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.109/43/2012)>. Acesso em: 22/10/2016.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Primeiros resultados do censo demográfico 2010.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 20/10/2015.

ISACKSON, P. **Os Planos Diretores de Macapá.** Disponível em <<http://arquitetura-ap.blogspot.com.br/2010/09/os-planos-diretores-de-macapa.html>>. Acesso em 28/10/2016.

JORDANIO, E. **A Ilha de Santana parte 1, Macapá, 24 set. 2012.** Disponível em: <<http://www.casteloroer.blogspot.com.br/2012/09/a-ilha-de-santana-parte-1.html>> Acesso em: 06/07/2015.

\_\_\_\_\_. **A Ilha de Santana parte 4, Macapá, 24 set. 2012.** Disponível em: <<http://www.casteloroger.blogspot.com.br/2012/09/a-ilha-de-santana-parte-4.html>> Acesso em: 06/07/2015.

JÚNIOR, S. C. da T.; TAVARES, M. G. da C. **Cidades Ribeirinhas na Amazônia: Mudanças e Permanências.** Belém: EDUFPA, 2008.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade.** Lisboa: Fundação Calauste Gulbenkian, 2007.

LAMPARELLI, C. M. **Metodologia do Planejamento Urbano.** In: Planejamento Urbano em Debate. São Paulo: Cortez e Soares, 1978.

MALCHER, R. K. **As Cidades da Amazônia no século XVIII:** Belém, Macapá e Mazagão. Porto: Faup Edições, 1998.

MARTINES, G. **A Questão da Urbanização na Amazônia:** Realidade e Significado. In: Ciência e Tecnologia no Processo de Desenvolvimento da Região Amazônica. Brasília: SCT/DR, 1990.

MATOS, R. **Espacialidade em Rede:** População, Urbanização e Migração no Brasil Contemporâneo. Belo Horizonte: C e Arte, 2000.

MEDEIROS, A. **Obras da CIANPORT continuam em ritmo acelerado.** Publicado em 16 de junho de 2014. Disponível em: [www.docas.de.santana.com.br](http://www.docas.de.santana.com.br). Acesso em: 10/10/2015.

MORESI, E. **Metodologia da Pesquisa.** Brasília, UCB. 2003.

MOURA, H. A. de; MOREIRA, M. de M. **As Migrações na Região Norte em Período Recente:** uma Abordagem Preliminar. Manaus: FJN/IESAM, 2002.

MUMFORD, L. **A Cidade na História.** São Paulo: Martins Fontes, 1982.

NADER, M. **Desenvolvimento Urbano Sustentável:** uma Questão de Espaço. Publicado em 31 de março de 2009. Disponível em: <<http://ecohabitararquitectura.com.br/>>. Acesso em: 20/10/2015.

NEVES, L. O. **A Obra de Severiano Porto na Amazônia:** uma produção regional e uma contribuição para a arquitetura nacional. Disponível em: <<http://www.scribd.com/document/106937897/A-OBRA-DE-SEVERIANO-PORTO-NA-AMAZONIA>>. Acesso em 18/12/2016.

NOGUEIRA, T.; PINHO, P. **Desenvolvimento Ambientalmente Sustentável:** Perspectivas Teóricas sobre a Contribuição do Planejamento Territorial e da Avaliação Ambiental, Apontamentos da Disciplina de Legislação e Administração do Ambiente.

Aveiro: Universidade de Aveiro, 1997.

NUCCI, J. C. **Qualidade Ambiental e Adensamento Urbano**: um Estudo de Planejamento da Paisagem do Distrito de Santa Cecília. São Paulo: USP, 1996.

OLIVEIRA, I. C. E. de. **Estatuto da Cidade**: para compreender. Rio de Janeiro: IBAM, 1998.

PINEDA, E. B.; ALVARADO, E. L. E. de; CANALES, F. H. D. **Metodología de La Investigación**: Manual para El Desarrollo de Personal de Salud. Organización Panamericana de La Salud. Organización Mundial de La salud, 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA. **Lei Orgânica Municipal de Santana**. Disponível em <[www.santana.ap.gov.br](http://www.santana.ap.gov.br)>. Acesso em 30/10/2016.

REIS, A. C. F. **Limites e Demarcações na Amazônia Brasileira**. Belém: SECULT, 1993.

REIS, N. G. **Algumas Experiências Urbanísticas no Início da República**: 1890-1920. São Paulo: Edusp: 2005.

RICCI, M. **Contando a História do Pará**: da conquista à Sociedade da Borracha. Belém: E-motion, 2002.

ROVO, M. K. I.; OLIVEIRA, B. S. **Por um Regionalismo Ecoeficiente**: a obra de Severiano Mário Porto no Amazonas. São Paulo: Vitruvius, 2004

SACHS, I. **Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993.

SEGAWA, Hugoç SANTOS Cecília Rodrigues; Ruth Verde. (Orgs.). **Arquitetura no Brasil: anos 80**. São Paulo: Projeto, 1988.

\_\_\_\_\_. **Da Totalidade ao Lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.

SILVA, J. A. da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 1995.

SILVA, S. T. **Políticas Públicas e Estratégias de Sustentabilidade Urbana**. Disponível em:<<http://www3.esmpu.gov.br/linha-editorial/outras-publicacoes/serie-grandes-eventos-meio-ambiente/2010>>. Acesso em: 24/10/2015 Out. 2015.

SPÓSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 1994.

TEIXEIRA, E. **As Três Metodologias**: Acadêmica, da Ciência e da Pesquisa. Petrópolis,

RJ: Vozes, 2008.

TOBAR, F; YALOUR, M. R. **Como fazer Teses em Saúde Pública**: conselhos e ideias para formular projetos e redigir teses e informes de pesquisas. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2001.

TOSTES, J. A. **Planos Diretores do Estado do Amapá: uma Contribuição para o Desenvolvimento Regional**. Série Arquitetura e Urbanismo na Amazônia. Macapá: Tostes, 2006.

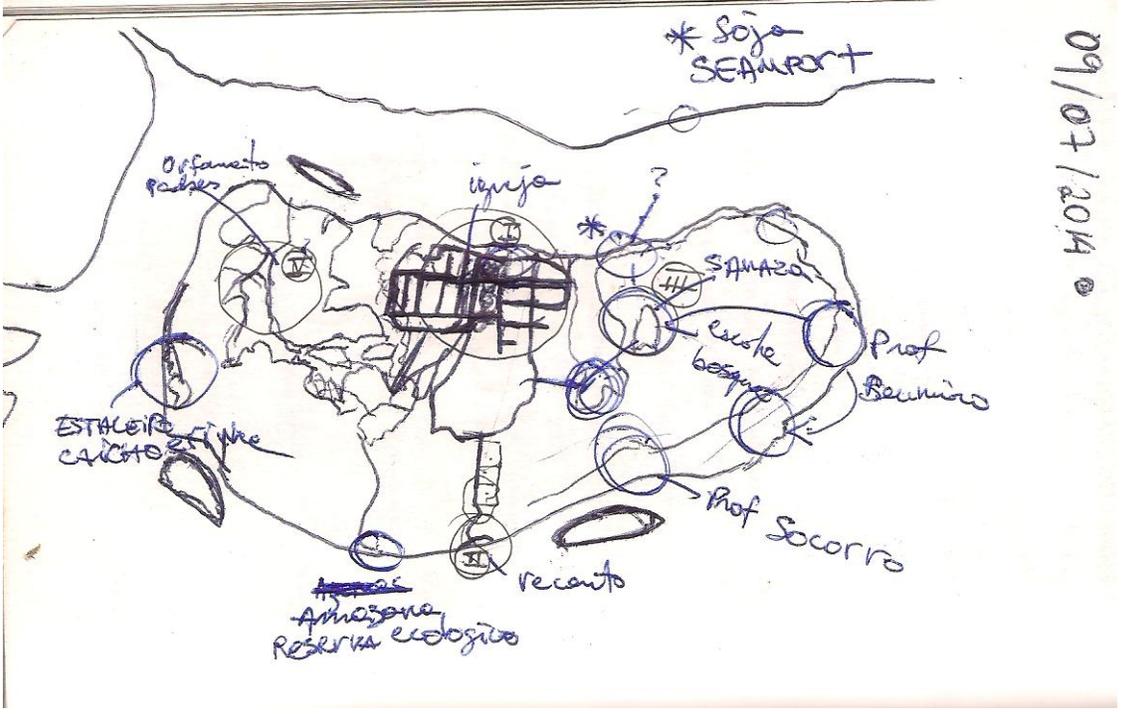
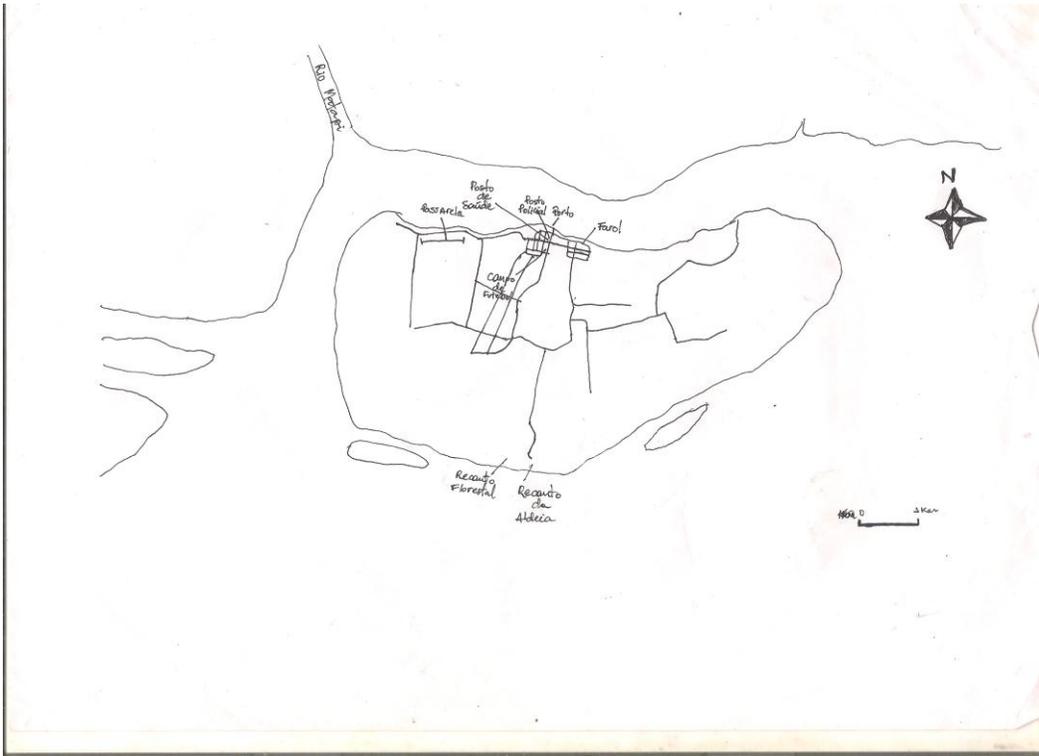
\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento Urbano da Cidade de Santana**. Disponível em <<http://www.josealbertostes.blogspot.com>>. Acesso em: 10/01/2016.

\_\_\_\_\_. **Acervo e Memória sobre o Desenvolvimento Urbano no Amapá - Jornal A Gazeta do Amapá, Macapá, 10 abr. 2011**. Disponível em: <<http://memorial-stn.blogspot.com.br/2009/11/vila-amazonas-um-modelo-da-arquitetura.html> > Acesso em: 06/07/2015.

WELTER, I. P.; PIRES, M. C. **O Direito à Cidade Sustentável**. Unoesc e Ciência – ACSA, Joaçaba, v. 1, n. 1, p. 63-70, jan./jun. 2010. Disponível em: <<http://editora.unoesc.edu.br/index.php/acsa/article/viewFile/158/32>>. Acesso em: 04/07/2015.

WICKERT, A. P. **Arquitetura e Urbanismo em Debate**. Passo Fundo: Universidade de Passo Fundo, 2005.

**ANEXOS**



09/07/2014

